



CHARLES BERLITZ

Le Triangle des Bermudes



Aventure Mystérieuse

**J'AI
LU**

CHARLES BERLITZ

Le Triangle des Bermudes



Aventure Mystérieuse

L'aventure mystérieuse

CHARLES BERLITZ

**Le
Triangle
des Bermudes**

Éditions J'ai Lu A 391 ***

CHARLES BERLITZ

Le Triangle des Bermudes

Hasards, phénomènes naturels ou malédiction mystérieuse, quelle est la cause du redoutable danger qui hante le Triangle des Bermudes ?

C'est le 5 décembre 1945 que la zone de l'Atlantique située entre la Floride et Porto Rico reçut le nom de Triangle des Bermudes. Plusieurs catastrophes s'y étaient déjà produites mais ce jour-là fut marqué par la disparition totale de toute une escadrille à l'entraînement.

Et depuis, le bilan n'a cessé de s'alourdir : plus de cent avions ou bateaux perdus, plus de mille vies humaines disparues ; sans trace. Peu convaincu par les explications des océanographes et des météorologues, Charles Berlitz avance plusieurs hypothèses hardies.

Et si, enfouis dans les profondeurs, des vestiges d'une ancienne civilisation émettaient encore une énergie capable de détruire nos systèmes électroniques ?

Et si, en ce lieu nodal, une déviation espace-temps ouvrait sur une autre dimension ?

CHARLES BERLITZ

ŒUVRES

LE MYSTÈRE DE L'ATLANTIDE	<i>J'ai lu A 363**</i>
LE MYSTÈRE DES MONDES OUBLIÉS	
OPÉRATION PHILADELPHIE	<i>J'ai lu A 389**</i>
(avec la collab. de W.L. Moore)	
LE TRIANGLE DES BERMUDES	<i>J'ai lu 2018***</i>
LE TRIANGLE DES BERMUDES	<i>J'ai lu 2019***</i>
2 - Sans trace	
(avec la collab. de J. Manson Valentine)	

CHARLES BERLITZ

Le Triangle des Bermudes

TRADUIT DE L'AMÉRICAIN
PAR JACQUES HALL
ET JACQUELINE LAGRANGE

ÉDITIONS J'AI LU

TABLE

CHAPITRE 1 Le triangle des Bahamas : Enigme des voies aériennes et maritimes	5
CHAPITRE 2 Le triangle des avions disparus	17
CHAPITRE 3 La mer des bateaux disparus	51
CHAPITRE 4 Les rescapés	79
CHAPITRE 5 Existe-il une explication logique	95
CHAPITRE 6 Déviations espace temps et autre monde	127
CHAPITRE 7 Suggestion dictée par le lointain passé de l'océan	164
CHAPITRE 8 Les surprises de la préhistoire	184

*A la mer et à ses mystères – dont
l'éclaircissement contribuerait peut-
être à une meilleure compréhension
de nous-mêmes...*

Cet ouvrage a paru sous le titre original :

THE BERMUDA TRIANGLE

A précédemment été édité sous le n° A 391***

© 1974 by Charles Berlitz

Pour la traduction française :

© Flammarion, 1975

**LE TRIANGLE DES BAHAMAS :
ÉNIGME DES VOIES AÉRIENNES
ET MARITIMES**

Une zone de l'Atlantique occidental, au large de la côte sud-est des Etats-Unis, forme un triangle délimité au nord par les Bermudes, à l'ouest par la Floride méridionale, au sud par Porto Rico. Ce secteur occupe une place primordiale, troublante, voire inimaginable dans l'inventaire mondial des mystères non encore élucidés. On s'y réfère généralement sous le nom de Triangle des Bermudes, zone où plus de cent avions et bateaux se sont littéralement évaporés, pour la plupart depuis 1945, et où plus de mille vies humaines ont été perdues au cours des vingt-six dernières années sans qu'un seul corps ou débris de naufrage ait jamais été retrouvé. Les disparitions se succèdent à une fréquence qui semble croissante bien que les routes navales et aériennes soient de nos jours beaucoup plus empruntées, les recherches plus poussées et les rapports plus soigneusement établis qu'autrefois.

Nombre des avions qui ont disparu se trouvaient en contact radio avec leurs bases ou leurs points d'atterrissage; d'autres ont émis des messages étranges, soulignant leur impuissance à faire fonctionner les instruments de bord, assurant que la rose des vents de leur compas tournoyait follement, que le

ciel devenait brumeux, d'un jaune étonnant (par temps clair), et que la mer (calme à proximité) « paraissait tout à coup bizarre », sans pourtant donner d'autres informations permettant de déterminer les phénomènes en cause.

Cinq avions, faisant partie d'une escadrille de TBM Avengers de l'Aéronavale, ayant décollé de la base aérienne de Fort Lauderdale le 5 décembre 1945, disparurent tout comme le Martin Mariner parti pour leur porter secours. Les six appareils furent l'objet de recherches intensives aussi bien sur terre que sur mer, mais on ne découvrit aucun canot pneumatique, pas la moindre trace d'huile ni de débris d'épave. D'autres avions de ligne ont disparu au moment où on leur transmettait des instructions d'atterrissage, à croire – ainsi que l'exprima la commission d'enquête – qu'ils avaient été « aspirés par une trouée dans le ciel ». De petits bateaux et d'autres de fort tonnage se sont évaporés dans ce secteur sans rien laisser derrière eux comme si navires et équipages avaient été entraînés dans une autre dimension. D'importants bâtiments, tels que le *Marine Sulphur Queen*, cargo de cent trente mètres de long, et le *U.S.S. Cyclops*, jaugeant 19000 tonnes avec trois cent neuf personnes à bord, se sont tout simplement volatilisés alors que d'autres bateaux ont été découverts, dérivant à l'intérieur du Triangle; parfois, on retrouvait un chien, un chat ou un canari qui ne pouvait évidemment fournir aucune explication quant à ce qui s'était produit – mis à part le cas d'un perroquet, doué de la parole, qui disparut avec l'équipage.

Les disparitions inexplicables, survenues dans le Triangle des Bermudes, ont continué jusqu'à nos jours et chaque fois qu'un avion ou un bateau est porté manquant et que les garde-côtes de la Septième Flotte déclarent les « recherches abandon-

nées », le public et les sauveteurs ont le sentiment qu'il existe un lien de cause à effet entre l'incident auquel ils sont confrontés et les phénomènes appartenant au passé du Triangle des Bermudes. De plus en plus, l'opinion est sensibilisée par les mystères qui planent sur cette zone. De nombreux et récents rapports émanant d'avions ou de bateaux ayant *survécu* après avoir enregistré des expériences incroyables contribuent à alimenter de nouvelles légendes marines, bien que la cause inexplicée de la menace pesant sur les voies aériennes et maritimes de cette zone demeure plus mystérieuse que jamais.

Diverses explications, souvent émises par des imaginations fertiles, ont été avancées dans l'espoir d'élucider les disparitions continues, lourdes de pertes présumées (puisque aucun corps n'a été retrouvé). On a notamment évoqué de subits raz de marée causés par des secousses telluriques, des boules de feu entrant en contact avec les avions et les faisant exploser, des attaques de monstres marins, une déviation espace-temps conduisant à une autre dimension, des vertex électromagnétiques ou gravitationnels qui seraient responsables de la perte d'avions et de bateaux; on a aussi pensé à l'intervention d'OVNI ou de sous-marins ayant à leurs bords des entités survivantes de cultures antérieures, venues d'une autre dimension ou de l'*avenir* afin de s'emparer de spécimens humains. L'une des hypothèses les plus frappantes fut émise Edgar Cayce (1), le « Prophète endormi », médium et guérisseur, mort en 1944. Cayce assura, plusieurs décennies avant que l'on se doutât des possibilités offertes par le rayon laser, que les

(1) Lire de cet auteur, *Visions de l'Atlantide*, paru aux éditions J'ai Lu, A300*.

anciens Atlantes utilisaient des cristaux comme source d'énergie; cristaux spécialement localisés dans la zone de Bimini et probablement enfouis au large d'Andros dans la Langue de l'Océan, aux Bahamas, où nombre de disparitions avaient eu lieu. D'après cette théorie, une énergie inconnue, plongée à un mille de profondeur à l'ouest d'Andros, continuerait à exercer une attraction occasionnelle sur les compas et le matériel électronique équipant les bateaux et les avions modernes.

Quoi qu'il en soit, l'explication ou la solution de l'énigme paraît liée à la mer qui reste le dernier grand mystère auquel sont encore confrontés les habitants de cette terre. Certes, nous nous trouvons au seuil de l'espace, contemplant pensivement le cosmos tout en croyant que le monde, aujourd'hui totalement exploré, ne recèle plus le moindre mystère pour nous; or, il n'en est pas moins vrai que les trois cinquièmes de la superficie du globe, les profondeurs abyssales de la mer nous soient encore moins connues que les cratères de la lune. Bien sûr, nous avons depuis longtemps relevé la topographie des fonds marins, tout d'abord grâce à des sondages mécaniques et, plus récemment, par des échosonars et des explorations de submersibles et de bathyscaphes, ainsi que par les photographies prises à grande profondeur; on a pu ainsi établir la carte des courants sous-marins et, à l'heure actuelle, on recherche des gisements de pétrole sur le plateau continental et cela n'est peut-être qu'un prélude à des explorations à plus grande profondeur.

L'activité déployée pour la guerre froide et le fait que les puissances comptent de plus en plus sur les flottes sous-marines – en dépit des dangers que celles-ci courent, ainsi que l'attestent les catastrophes enregistrées par la Marine française en Méditerranée, celle des Etats-Unis dans l'Atlantique –

contribueront à élargir notre connaissance des fonds marins, en admettant que les renseignements obtenus en haut lieu soient divulgués. Néanmoins, les parties les plus profondes de l'océan nous réservent peut-être des surprises considérables. La plaine abyssale et les canyons qui la jalonnent recèlent sans doute une faune inattendue. Le coelacanthé, que l'on croyait disparu, poisson préhistorique et comportant des membres résiduels, fut découvert bien vivant dans l'océan Indien en 1935. Ce poisson bleu, à quatre membres, hantait les profondeurs il y a environ soixante millions d'années. Son dernier représentant fossile, avant qu'on en découvrit un bien vivant, remontait à dix-huit millions d'années avant J.-C.

Des comptes rendus détaillés, émanant d'observateurs avertis – nombre d'entre eux n'ayant rien à gagner et beaucoup à perdre en rédigeant un rapport sur un « serpent de mer » – ont décrit des créatures marines qui, par leurs structures, ressemblent beaucoup au mosasaure du Crétacé ou à l'ichtyosaure, qui serait encore vivant dans les profondeurs abyssales. A plusieurs occasions, ces monstres ont été vus par des centaines de témoins à proximité de plages ou de ports situés dans des régions aussi différentes que la Tasmanie et le Massachusetts. Le monstre du Loch Ness, affectueusement appelé « Nessie » par les Ecossais, objet de nombreuses photographies malheureusement assez floues, peut être une version réduite de ces « poissons-lézards », traduction de leur nom grec : *Ichthyosaurus*.

Anton Bruun, océanographe danois, a eu l'occasion d'observer un têtard d'un mètre quatre-vingts de long, ressemblant à une anguille, qui avait été remonté par un chalut. D'après ses proportions, si cette forme larvaire était parvenue au stade adulte,

elle aurait atteint vingt-deux mètres de long.

Bien qu'aucun spécimen de calmar géant n'ait jamais été pêché, nombre d'indications tendraient à prouver que ces créatures pourraient être aussi gigantesques que certains des « serpents de mer » légendaires et en fait, il n'est pas impossible qu'il s'agisse des serpents de mer aperçus par de nombreux observateurs. La taille de ces calmars géants a pu être estimée par des fragments de squelette retrouvés ainsi que par des marques circulaires relevées sur le dos des baleines, cicatrices de suction laissées par les tentacules de calmar à la suite de combats ayant opposé ces titans des profondeurs.

Bien que nos connaissances sur la vie des profondeurs de la mer s'enrichissent constamment, la plupart de nos observations, ainsi que la récupération d'échantillons, ont été le fruit du hasard comme si, en raisonnant par analogie, des explorateurs d'une autre dimension avaient jeté leurs filets depuis des vaisseaux spatiaux dans diverses régions de la planète pour en retirer ce que la chance leur destinait.

Même les créatures marines qui nous sont familières recèlent des mystères quant à leurs migrations et leurs coutumes de reproduction : les anguilles qui quittent l'intérieur des terres en Europe et en Amérique pour se reproduire dans la mer des Sargasses d'où seuls les jeunes partent pour regagner les régions d'où leurs parents étaient venus; le thon qui commence sa migration au large des côtes du Brésil, remonte jusqu'en Nouvelle-Ecosse et se dirige ensuite vers l'Europe; certains spécimens de cette espèce, mais certains seulement, poursuivent leur route jusqu'en Méditerranée; les langoustes, qui se déplacent sur les fonds marins, descendent la pente continentale et se dirigent vers

une destination inconnue de la plaine abyssale.

Parmi les autres mystères, on relève celui des grandes fosses océaniques qui ont toutes une profondeur à peu près identique – près de dix mille mètres – et donnent asile à des créatures vivantes qui continuent à exister sous des pressions aussi affolantes. Il faut aussi dénombrer les courants océaniques, grandes rivières de la mer, certains en surface, d'autres à des profondeurs variables qui, parfois, se déplacent dans d'autres directions que les courants de surface, et sont susceptibles de fluctuations. Ainsi, il y a quelques années, le courant Cromwell dans l'océan Pacifique, s'est élevé jusqu'à atteindre la surface puis est redescendu à son niveau initial. Presque tous les courants ont un mouvement giratoire; ceux de l'hémisphère nord dans le sens des aiguilles d'une montre, ceux de l'hémisphère sud dans le sens opposé. Mais pourquoi le courant de Benguela fait-il exception à la règle puisqu'il se déplace sans effet de rotation?

Vents et vagues représentent un autre mystère : les tempêtes les plus subites et les plus violentes ne se manifestent qu'en deux endroits formant les ouragans des Caraïbes et de la zone Atlantique ouest et les typhons de la mer de Chine. Pourtant, il arrive parfois que des lames exceptionnellement fortes crèvent une mer calme. On suppose que ces vagues impressionnantes sont dues à des effondrements sous-marins ou à des secousses telluriques ne se répercutant pas à la surface et imprévisibles par les services météorologiques.

La richesse minérale que recèle la mer est incalculable dans l'état actuel des choses; l'extraction et l'exploitation de ces dépôts minéraux, ajoutés aux gisements de pétrole, pourront affecter, peut-être considérablement, les conditions financières de l'avenir. La mer protectrice recouvre aussi des

trésors et des vestiges des civilisations passées. L'évidence nous en est fournie par les hauts-fonds des zones côtières que forment les plateaux continentaux de la Méditerranée et de l'Atlantique, mais on en retrouve aussi des traces à deux mille mètres de profondeur, au large de la côte du Pérou, par exemple, où ont été photographiées des colonnes sculptées, restes probables de bâtiments submergés, ce qui indiquerait un gigantesque effondrement de terres englouties par l'océan au cours d'une ère de civilisation.

Des légendes ayant trait à des civilisations englouties se situent dans différentes mers – l'Atlantide, perdue au milieu de l'Atlantique, aux Bahamas, ou en Méditerranée orientale; les mystères de l'île de Pâques et d'autres civilisations disparues du Pacifique sud; la possibilité de vestiges d'une culture ayant existé avant la dérive des pôles et actuellement enfouis sous les glaces de l'Antarctique.

Certaines parties du fond océanique semblent se déplacer constamment; en mai 1973, une zone de la Fosse Bonin, non loin du Japon, s'est élevée de près de deux mille mètres. La majorité des cent mille secousses telluriques qui interviennent chaque année se produit le long de la dorsale médiane de l'Atlantique où l'on suppose généralement, et depuis des temps fort anciens, que se trouvait la légendaire Atlantide. Un autre mystère est celui des « faux fonds », fréquemment relevés lors des sondages à grande profondeur au cours desquels les échos sonores révèlent un fond infiniment moindre que celui ayant été enregistré précédemment et un nouveau sondage donnant par la suite des résultats identiques au premier. On a cru pouvoir attribuer ce phénomène à la présence de bancs de poissons ou autres d'une telle épaisseur qu'ils présentent une surface solide à laquelle se heurtent les ultra-sons;

ceux-ci fourniraient alors des renseignements erronés. Un mystère, tout aussi déroutant, est celui que constituent les « eaux blanches » du Gulf Stream. Diverses hypothèses ont été avancées pour expliquer ce phénomène : bancs de petits poissons phosphorescents, marne soulevée par le poisson ou radioactivité de l'eau. Quelle que soit l'explication, il est bon de souligner que cette anomalie a été relevée par Christophe Colomb il y a cinq siècles et que ce fut aussi la dernière lueur terrestre aperçue par les astronautes lors de leurs voyages dans l'espace. Enfin, nous devons nous pencher sur la théorie de la dérive des continents qui sans cesse s'éloignent les uns des autres après que la couche sialique s'est scindée. Ce n'est que récemment que cette théorie a été généralement acceptée et elle peut avoir un rapport étroit avec la rotation, la composition et les réactions de la terre elle-même.

Il existe pourtant une différence entre ces divers mystères qui seront peut-être élucidés avec le temps, et celui que nous pose le Triangle des Bermudes, qui comporte un élément de danger pour le voyageur. Bien entendu, il est indéniable que de nombreux avions survolent cette zone chaque jour, que des bateaux, petits et grands, sillonnent ces eaux et que d'innombrables visiteurs se rendent dans cette région chaque année sans incidents; par ailleurs, bateaux et avions ont été perdus et continuent à se perdre dans toutes les mers du globe pour diverses raisons (à ce sujet, nous devons établir une différence entre « perdu en mer », ce qui implique généralement la découverte de débris identifiables ou d'épaves, et le terme « disparu », qui sous-entend disparition totale sans laisser la moindre trace), mais nulle part ailleurs, les disparitions inexplicables n'ont été aussi nombreuses, aussi

bien établies, aussi soudaines, et accompagnées de circonstances aussi inhabituelles dont certaines écartent le facteur coïncidence, le repoussant jusqu'aux limites du possible.

Des experts dans le domaine de la marine et de l'aéronautique pourraient faire remarquer qu'il est parfaitement naturel que des avions, des navires ou des bateaux de plaisance disparaissent dans une zone aussi fréquentée par mer et par air, sujette à des tempêtes subites, et où les possibilités d'erreurs et d'accidents de navigation sont multiples. Ces mêmes experts ne manqueraient pas d'affirmer que le Triangle des Bermudes n'existe pas, qu'il s'agit d'un abus de langage, d'un mystère forgé de toutes pièces pour divertir les curieux et les lecteurs imaginatifs. Les lignes aériennes qui desservent la zone comprise dans le Triangle des Bermudes partagent cette opinion avec un enthousiasme compréhensible, bien qu'un grand nombre de pilotes expérimentés soient beaucoup moins certains d'être en présence d'une fable. Ceux qui prétendent que le Triangle n'existe pas n'ont pas tout à fait tort car la zone où toutes les disparitions inexplicables se sont produites ne forme pas un véritable triangle mais plutôt une ellipse, ou peut-être un arc de cercle dont le sommet se trouverait à proximité des Bermudes et la partie incurvée inférieure s'étendrait à la basse Floride, passerait au delà de Porto Rico, poursuivrait sa courbe dans le sud et l'est à travers la mer des Sargasses, puis reviendrait à son point de départ.

D'une façon générale, les chercheurs qui se sont penchés sur ce phénomène reconnaissent ces limites, même si leurs opinions divergent sur les détails. Ivan Sanderson, qui a traité le sujet dans son ouvrage *Invisible Residents* ainsi que dans de nombreux articles, affirme qu'il s'agit en réalité d'une

ellipse ou d'un losange que l'on retrouve à douze autres endroits dans le monde à intervalles réguliers, notamment au large du Japon dans la « mer du Diable » de sinistre réputation. John Spencer estime que la zone dangereuse suit le plateau continental; elle part d'un point au large de la Virginie, s'enfonce vers le sud le long de la côte américaine jusqu'au delà de la Floride, contourne le golfe du Mexique et englobe les plateaux sous-marins des îles Caraïbes ainsi que la périphérie des Bermudes. Vincent Gaddis, auteur d'*Invisible Horizons*, et d'un article paru dans le magazine *Argosy*, auquel est peut-être dû le terme Triangle des Bermudes, établit sa forme triangulaire en gros entre « ... une ligne allant de la Floride aux Bermudes, une autre des Bermudes à Porto Rico et une troisième ligne retournant vers la Floride en passant par les Bahamas »; de son côté, John Godwin dans *This Baffling World* propose les limites suivantes à la « mer des Naufrages » : « ... un carré s'étendant entre les Bermudes et la côte de Virginie » dont la partie sud « est formée par les îles de Cuba, Haïti et Porto Rico ». L'organisme officiel des garde-côtes des Etats-Unis, qui ne croit pas à l'existence du Triangle des Bermudes, a l'obligeance d'indiquer sa position à ceux qui en font la demande par une lettre circulaire - N° 5720 - qui commence comme suit :

Le « Triangle des Bermudes ou Triangle du Diable » est une zone imaginaire située au large de la côte atlantique sud-est des Etats-Unis où l'on a relevé un fort pourcentage de pertes inexplicables de navires, petites embarcations et avions. D'une façon générale, on s'accorde à considérer que les pointes du triangle se trouvent aux Bermudes, à Miami en Floride et à San Juan à Porto Rico.

Les météorologistes évoquent fréquemment le « Triangle du Diable » comme une zone qui serait formée par des lignes allant des Bermudes à New York au nord, jusqu'aux îles Vierges au sud, se déployant en éventail vers l'ouest pour atteindre 75° de longitude ouest.

Dans les milieux maritimes, on sait depuis longtemps que de nombreux bateaux ont été perdus dans ce secteur et certaines des disparitions passées peuvent avoir contribué à la légende de la « mer des Naufrages » ou du « cimetière à bateaux », situé dans la mer des Sargasses dont une partie se trouve à l'intérieur du Triangle. Les rapports concernant les disparitions de navires semblent indiquer une fréquence accrue depuis 1860, probablement en raison des comptes rendus plus détaillés. Les disparitions ont commencé *après* la guerre de Sécession, ce qui exclut les pertes de bâtiments dues aux attaques des Confédérés. Mais ce ne fut que quelques mois après la Seconde Guerre mondiale qu'intervint un étrange incident donnant à penser que les avions survolant la zone pouvaient s'évaporer dans le ciel peut-être pour la même raison que celle ayant entraîné la disparition de bateaux en mer. C'est à cet incident que l'on doit le nom de Triangle des Bermudes.

LE TRIANGLE DES AVIONS DISPARUS

Le nom de Triangle des Bermudes fut donné à la zone suspecte après la disparition de six appareils de l'Aéronavale et de leurs équipages le 5 décembre 1945. Les cinq premiers avions qui disparurent, apparemment simultanément, effectuaient un vol d'entraînement classique qui leur faisait suivre un parcours triangulaire partant de la base aéronavale de Fort Lauderdale, en Floride, s'avançant de cent soixante milles dans l'est, quarante milles en direction du nord, puis retour à la base en suivant un cap sud-ouest. Dès lors, les Bermudes donnèrent leur nom à ce qui autrefois avait été appelé le « Triangle du Diable », le « Triangle de la Mort », le « cimetière de l'Atlantique », et de diverses autres appellations; cela essentiellement en raison du fait que l'on avait remarqué à l'époque que l'apex du plan de vol triangulaire partant de Fort Lauderdale se trouvait sur la ligne directe des Bermudes et, en partie, parce que l'archipel semble délimiter le nord de la zone où sont intervenues les disparitions de bateaux et d'avions dans des circonstances insolites. Mais aucun incident ayant eu lieu avant ou depuis cette date n'a été plus étonnant que la disparition *totale* de toute une escadrille en vol d'entraînement à laquelle s'ajoute celle d'un avion de sauvetage géant, un Martin Mariner, ayant

à bord un équipage de treize hommes qui s'est inexplicablement évaporé pendant les opérations de recherches.

Vol 19, tel était le nom de code du groupe d'avions voués à ce funeste destin. Les appareils quittèrent leur base de Fort Lauderdale dans l'après-midi du 5 décembre 1945, avec cinq officiers pilotes et neuf hommes d'équipage; deux de ces derniers auraient dû se trouver à bord de chacun des avions mais, ce jour-là, il manquait un homme à l'appel; celui-ci avait demandé à être dispensé de vol en raison d'une sorte de prémonition qui l'étreignait et on ne l'avait pas remplacé. Les appareils appartenaient à l'Aéronavale; il s'agissait de Grumans TBM-3 Avengers, bombardiers équipés de torpilles, et chacun transportait suffisamment de carburant pour lui permettre de parcourir plus de mille milles. Ce jour-là, on relevait une température de dix-huit degrés au sol; le soleil brillait; quelques nuages se dessinaient çà et là, poussés par une brise modérée de nord-est. Les pilotes ayant pris l'air dans la matinée déclarèrent qu'il s'agissait de conditions de vol idéales. Le temps imparti pour la mission était de deux heures. Les avions commencèrent à décoller à 14 heures et à 14 h 10 tous les appareils avaient quitté la base. Le lieutenant Charles Taylor, comptant plus de deux mille cinq cents heures de vol, qui commandait l'escadrille, donna ordre de mettre le cap sur Chicken Shoals, au nord de Bimini, où les équipages devaient s'entraîner à viser une cible constituée par une coque. La compétence des pilotes et des navigants ne pouvait être mise en doute et il n'y avait aucune raison pour redouter un incident de nature insolite lors de la mission d'entraînement du Vol 19.

Mais un événement ne s'en produisit pas moins. Et quel événement! Vers 15 h 15, après avoir

accompli l'exercice de bombardement, alors que les appareils avaient mis cap à l'est, le radio de la tour de contrôle de la station aéronavale de Fort Lauderdale, qui s'attendait à un contact des avions devant lui fournir l'heure présumée de leur arrivée et demander des instructions d'atterrissage, reçut un message inhabituel de la part du commandant de vol; message qui a été consigné de la façon suivante :

Commandant de vol (lieutenant Charles Taylor) : J'appelle la tour de contrôle. Cas d'urgence. Nous semblons avoir dévié de notre route. Nous n'apercevons pas la terre... Je répète : ... Nous n'apercevons pas la terre.

La tour : Quelle est votre position?

Commandant de vol : Nous ne sommes pas certains de notre position. Nous ne savons pas exactement où nous nous trouvons... Nous semblons perdus...

La tour : En principe, vous devriez aller vers l'ouest.

Commandant de vol : Nous ne savons pas où se trouve l'ouest... Quelque chose ne tourne pas rond... C'est bizarre... Nous ne sommes sûrs d'aucune direction... même la mer paraît bizarre...

Vers 15 h 30, l'officier instructeur en chef de Fort Lauderdale capta un message radio d'un correspondant appelant Powers, l'un des élèves pilotes, qui demandait à ce dernier des renseignements sur le cap indiqué par son compas; l'instructeur entendit la réponse de Powers :

— J'ignore où nous sommes. Nous avons dû nous perdre après le dernier changement de cap.

L'instructeur en chef put contacter son subordonné du Vol 19. Celui-ci lui dit :

— Mes deux compas sont hors d'usage. J'essaie de trouver Fort Lauderdale... Je suis sûr que nous survolons les Keys, mais j'ignore où nous nous trouvons.

L'instructeur conseilla à son subalterne de mettre le cap au nord en gardant le soleil sur sa gauche jusqu'à ce qu'il parvienne à la base aéronavale de Fort Lauderdale. Mais quelques minutes plus tard, il entendit :

– Nous venons de survoler une petite île... Pas d'autres terres en vue...

Cela indiquait que l'appareil ne survolait pas les Keys puisque son pilote n'apercevait pas la terre; il s'ensuivait que tout le groupe des avions qui auraient dû normalement suivre les Keys avaient perdu sa direction.

Il devenait de plus en plus difficile de capter les messages du Vol 19 en raison des parasites. Apparemment, les avions en mission avaient perdu le contact avec la tour, mais celle-ci captait des bribes de conversation entre les appareils. Certaines phrases se rapportaient à un manque possible de carburant, d'autres mentionnaient un vent de soixante-quinze nœuds, d'autres encore avaient trait à la sensation exaspérante qui s'emparait des équipages en constatant que les compas gyroscopiques et magnétiques de tous les avions étaient hors d'usage – « affolés », déclaraient les pilotes – chacun donnant une indication différente. Pendant tout ce temps, le puissant émetteur de Fort Lauderdale fut incapable d'établir le contact avec les cinq appareils, bien que les conversations entre ceux-ci fussent aisément captées.

Une agitation bien compréhensible s'empara du personnel de la base lorsqu'on apprit qu'un danger menaçait le Vol 19. Toutes les suppositions relatives à une attaque ennemie (bien que la Seconde Guerre mondiale fût terminée depuis plusieurs mois), ou même d'attaques de la part de nouveaux ennemis, firent leur chemin; un appareil de sauvetage fut alerté, en l'occurrence un Martin Mariner

bimoteur avec treize hommes d'équipage; il décolla sur-le-champ de la station aéronavale de Banana River.

A 16 heures, la tour de contrôle réussit à intercepter une nouvelle stupéfiante : le lieutenant Taylor venait de remettre son commandement à un autre pilote, le capitaine Stiver. En dépit des parasites et de la tension ambiante, on capta un message compréhensible de ce dernier :

- Nous ne sommes pas certains de notre position... Nous devons nous trouver à 225 milles au nord-est de la base... Nous avons dû survoler la Floride et nous sommes probablement dans le golfe du Mexique...

Le nouveau commandant de vol parut alors résolu à effectuer un virage de 180 degrés pour retourner au-dessus de la Floride mais, au moment où il opérait sa manœuvre, la transmission devint plus faible, ce qui indiquait que le pilote s'était trompé et qu'il avait mis le cap à l'est, s'éloignant de la côte de Floride en direction du large. Certains rapports affirment que les derniers mots en provenance du Vol 19 furent : « On dirait que nous sommes... », alors que d'autres soutiennent avoir entendu des paroles telles que : « Nous entrons dans l'eau blanche... nous sommes complètement perdus... »

Par ailleurs, la tour de contrôle reçut un message du Martin Mariner, envoyé à la recherche du Vol 19, quelques minutes seulement après son décollage. Il émanait du lieutenant Come, l'un des officiers du bord, qui déclara que l'appareil rencontrait un vent fort au-dessus de six mille pieds. Ce fut le seul message émis par le Martin Mariner. Peu après, toutes les unités de recherches furent alertées et elles apprirent que six avions au lieu de cinq étaient portés manquants. L'appareil de sauvetage

avait à son tour disparu avec treize hommes à son bord.

Aucun autre message du Vol 19 ou du Martin Mariner ne devait être reçu. Pourtant, un peu après 19 heures, la station aéronavale de Opa-Locka, à Miami, capta une émission à peine audible qui répétait : « FT... FT... », lettres faisant partie du numéro de code des avions du Vol 19; celui de l'instructeur portait notamment le numéro FT-28. Mais si ce message provenait réellement de la « patrouille perdue », il aurait été émis deux heures après que les avions eurent épuisé leurs réserves de carburant.

Les premières recherches aériennes entreprises le jour même de la disparition furent suspendues en raison de l'obscurité, mais les bateaux garde-côtes continuèrent à tenter de repérer les survivants tout au long de la nuit. Le lendemain, jeudi, d'énormes moyens de sauvetage furent mis en œuvre dès l'aube. Mais en dépit des opérations de recherches les plus intensives qui aient jamais été menées, auxquelles participaient deux cent quarante avions, plus soixante-dix appareils du porte-avions *Solomons*, quatre contre-torpilleurs, plusieurs sous-marins, dix-huit vedettes garde-côtes, des centaines d'avions privés, des yachts et des bateaux de tous ordres, sans compter les PBM de la base aéronavale de Banana River, l'aide de la R.A.F. et d'unités de la Royal Navy, basées dans les Bahamas, on ne découvrit rien.

Une moyenne journalière de cent soixante-sept vols, évoluant à environ cent mètres au-dessus de l'eau, de l'aube au crépuscule, une inspection minutieuse de 380000 milles carrés de terre et de mer, comprenant l'Atlantique, la mer des Caraïbes, une partie du golfe du Mexique, la presqu'île de Floride ainsi que des îles avoisinantes, menée par des

recherches aériennes totalisant quatre mille cent heures de vol, ne révélèrent pas la moindre trace de radeau de sauvetage, débris d'appareils ou taches d'huile. Les plages de Floride et des Bahamas furent surveillées quotidiennement plusieurs semaines durant, dans l'espoir de découvrir des épaves provenant des avions disparus, mais en vain.

Toutes les éventualités furent envisagées. Un rapport selon lequel une lueur rouge avait été aperçue par un avion de ligne le jour des disparitions laissa tout d'abord croire qu'il s'agissait de l'explosion du Martin Mariner mais, par la suite, cette hypothèse fut écartée. Plus tard, l'équipage d'un cargo déclara avoir été témoin d'une déflagration dans le ciel à 19 h 30, mais si elle avait concerné les cinq Avengers, cela aurait signifié que les appareils continuaient à voler plusieurs heures après épuisement de leurs réserves de carburant. Par ailleurs, admettre cette possibilité impliquait l'explosion simultanée de tous les appareils qui auraient cessé toute communication radio depuis le moment où le contact avait été interrompu. On doit aussi noter qu'aucun S.O.S. ne fut reçu en provenance du Vol 19 ni du Martin Mariner parti à sa recherche. Quant à un amerrissage forcé, les Avengers étaient capables de se poser en eau calme et, en toutes circonstances, de demeurer à flot pendant quatre-vingt-dix secondes; par ailleurs, les équipages avaient bénéficié de l'entraînement nécessaire pour abandonner l'appareil en soixante secondes. Des radeaux de sauvetage, auxquels on avait accès par l'extérieur de l'avion, étaient à la disposition des naufragés; donc, en pratique, quelles que soient les circonstances d'un amerrissage forcé, les radeaux devaient flotter et éventuellement être retrouvés. Pendant la première partie de l'opération de recherches, certains sauveteurs remarquèrent la forte amplitude de la

houle, mais les lames étaient si éloignées les unes des autres qu'en cas de nécessité les avions auraient pu amerrir dans les creux qui les séparaient. La curieuse allusion à « l'eau blanche » du dernier message reçu du Vol 19 pourrait avoir un rapport quelconque avec la brume blanchâtre qui se manifeste parfois dans la région; cela serait susceptible d'expliquer le manque de visibilité et l'aspect étrange de la mer, mais cela n'aurait en aucun cas affecté les compas et gyroscopes. En outre, on sait qu'il existe une zone d'ombre radiophonique entre la Floride et les Bahamas, mais les ennuis des avions débutèrent avant que le contact n'ait cessé.

Après avoir examiné tous les indices disponibles et incidemment envisagé le passage en cour martiale de l'officier chargé des instruments de navigation (il fut par la suite innocenté lorsqu'il fut établi que tous les instruments avaient été vérifiés avant le décollage), la commission d'enquête de la Marine se sépara sans avoir pu apporter la moindre clarté sur ce qui s'était réellement passé. Une partie du rapport mentionne : « Le message radio intercepté indique que les appareils n'étaient plus en mesure de déterminer leur position et que les compas ne fonctionnaient pas. » Le capitaine W.C. Wingard, officier de renseignement, se montra plus direct lors d'une interview ultérieure : « ... les membres de la commission d'enquête ont été incapables de déterminer, ou même de subodorer les causes de la disparition .» Un autre officier faisant partie de la commission émit la remarque suivante : « Ils se sont évaporés aussi totalement que s'ils s'étaient envolés vers Mars », commentaire qui apportait les premiers éléments relatifs à des voyages intersidéraux ou à la possibilité d'intervention d'OVNI, facteurs qui, depuis, sont devenus partie intégrante de la légende du Triangle des Bermudes. Des cher-

cheurs sérieux et des océanographes ont proposé diverses théories sur la façon dont ces appareils et nombre d'autres avions et bateaux auraient pu disparaître sans laisser de traces et sur la manière dont tant de pilotes et de passagers pouvaient s'être évaporés aussi totalement. Le lieutenant de vaisseau R.H. Wirshing, officier assurant l'entraînement de la base aéronavale de Fort Lauderdale au moment de l'incident et qui s'est penché sur le cas pendant des années, estime que le mot « disparition » est un élément important en ce qui concerne le destin des équipages du Vol 19 puisque aucune preuve n'a pu être apportée laissant croire à la mort de leurs membres. (La mère de l'un des pilotes perdus qui assistait aux conclusions de la commission d'enquête déclara à l'époque qu'elle avait l'impression très nette que son fils « était encore vivant quelque part dans l'espace ».) Le Dr Manson Valentine, homme de science ayant étudié la région des années durant en rayonnant depuis Miami, déclara au *Miami News* : « Ils sont encore là, mais dans l'autre dimension d'un phénomène magnétique qui pourrait être l'œuvre d'un OVNI. » Un officier des garde-côtes, membre de la commission d'enquête, s'exprima avec une franchise désarmante en observant simplement : « Le diable m'emporte... on n'a aucune idée de ce qui a bien pu se passer. » Et une dernière déclaration plus officielle d'un autre officier de la commission exprime l'opinion unanime des enquêteurs : « ... Cette perte sans précédent en temps de paix constitue un mystère total, le cas le plus étrange auquel l'aéronavale ait jamais été confrontée. »

D'incroyables coïncidences sont souvent liées aux catastrophes, notamment lorsqu'elles ont lieu en mer (quand le cargo *Stockholm* entra en collision avec le paquebot *Andrea Doria*, une petite fille qui

ne parlait que l'espagnol fut arrachée de sa cabine de l'*Andrea Doria* par la proue du *Stockholm* et se retrouva avec les débris de sa couchette sur le navire éperonneur à côté de la cabine d'un marin, seule personne à bord sachant l'espagnol), et la perte du Vol 19 comporte aussi sa part de coïncidences.

Le lieutenant de vaisseau R.H. Wirshing, alors officier de service chargé de l'entraînement à la base de Fort Lauderdale et dont les notes, qui constituent des documents de première main, ont servi à coordonner les éléments rapportés ci-dessus, se souvient que le matin de ce même jour un vol d'entraînement avait été assez inhabituel. Cette mission matinale, généralement négligée par les rapports de presse en raison de son caractère moins sensationnel, avait aussi enregistré le mauvais fonctionnement des compas et, au lieu de revenir à la base, avait atterri à quatre-vingts kilomètres au nord de Ford Lauderdale.

Un pressentiment de désastre paraît avoir été ressenti par au moins deux membres du Vol 19. L'un d'eux n'était autre que l'instructeur en vol; à 13 h 15, il se présenta en retard à la conférence des dernières instructions précédant le vol et demanda à l'officier de service d'être exempté de sa mission. Sa requête ne s'accompagnait pas de la moindre explication, quelle qu'elle fût; il déclara simplement qu'il ne souhaitait pas prendre part au vol. Etant donné qu'aucun remplaçant n'était disponible, on refusa d'accéder à sa demande.

Un deuxième cas, dont le lieutenant Wirshing fut personnellement témoin, devait soulever bien des commentaires car le quartier-maître, Allan Kosnar, désigné pour prendre part au Vol 19, ne se présenta pas au moment du décollage. La presse cite ses paroles : « Je suis incapable d'expliquer pour-

quoi mais, pour une raison bizarre, j'ai décidé de ne pas faire partie du vol ce jour-là. » D'après le lieutenant Wirshing, le quartier-maître, qui avait pris part aux combats de Guadalcanal, n'avait plus que quatre mois de service avant d'être démobilisé et, plusieurs mois auparavant, il avait demandé à être exempté de vol. Le jour de la mission en question, le cas avait été de nouveau soulevé et le lieutenant Wirshing avait conseillé à Allan Kosnar d'aller trouver le médecin-major pour lui demander de ne plus faire partie du personnel navigant. Le quartier-maître obtempéra et les avions décollèrent avec un membre de l'équipage en moins. Dès qu'on apprit que le Vol 19 se trouvait en danger, le lieutenant Wirshing se rendit au cantonnement pour lever des volontaires. Le premier homme qu'il rencontra n'était autre que le quartier-maître qui lui dit :

– Vous vous souvenez que vous m'avez donné ordre de me présenter au major? Je l'ai vu et il m'a rayé de la liste du personnel navigant. C'est ma patrouille qui est perdue.

Cependant, le rapport du décollage indique que les avions disposaient des équipages au complet, comme si quelqu'un d'autre avait pris sa place à bord à la dernière minute. Cela causa un certain remue-ménage à la base : il fallait découvrir si un autre homme était porté manquant. Quand on acquit la certitude qu'on ne déplorait aucune autre disparition, un nouveau mystère insoluble vint se greffer au précédent.

Un autre élément troublant s'ajouta au mystère du Vol 19; il ne fut connu du public que vingt-neuf ans après l'incident quand Art Ford, journaliste, auteur et conférencier, qui avait suivi le cas depuis 1945, fit une révélation stupéfiante sur les antennes de la télévision en 1974; il déclara que le lieutenant

Taylor avait dit à la radio : « Ne partez pas à ma recherche... on dirait qu'ils viennent d'une autre dimension. » Ford affirma que l'information initiale lui avait été donnée à l'époque des événements par un radio amateur et qu'il n'y avait guère attaché d'importance en raison des difficultés auxquelles se heurtent les radio amateurs pour capter les communications des appareils en vol, et aussi à cause de la surexcitation et des rumeurs de tous ordres qu'avait fait naître l'incident.

Mais, par la suite, en menant une enquête plus approfondie, Ford avait été à même de corroborer la déclaration du radio amateur en prenant connaissance de la transcription des messages, adressés par l'avion à la tour de contrôle, que certains parents des disparus avaient réussi à obtenir à force d'insistance auprès des autorités. La transcription officielle, et jusque-là secrète, que Ford déclara avoir été autorisé à examiner en partie seulement contenait au moins une phrase : « Ne partez pas à ma recherche... », la même que celle lui ayant été rapportée par le radio amateur, et jamais divulguée jusqu'alors. Cet ultime mystère, laissant entendre l'intervention d'un autre monde, trouve un écho dans beaucoup d'autres disparitions.

Alors que bien des navires et bateaux de plaisance ont disparu dans la région du Triangle des Bermudes, avant et depuis cet incident, il est bon de noter que la catastrophe du Vol 19 et du Martin Mariner représente la première occasion dans laquelle étaient impliqués des avions et où un aussi grand nombre d'unités efficaces, aériennes, maritimes et terrestres menèrent des recherches aussi étendues et minutieuses, bien qu'infructueuses. Cet incident devait susciter des opérations de sauvetage poussées dans les cas ultérieurs de disparitions d'avions, visant non seulement à retrouver les sur-

vivants, mais aussi, après que leur temps probable de survie eut expiré, à découvrir ce qui leur était arrivé.

Après l'incident du Vol 19, les disparitions inexplicables d'avions commerciaux, privés et militaires se produisirent avec une régularité angoissante, s'ajoutant aux pertes « normales » de bateaux gros et petits, enregistrées depuis de nombreuses années. Disposant actuellement d'équipes aéronavales de sauvetage, de communications radio avec les bases, d'instruments plus précis et de systèmes de recherches plus perfectionnés, les autorités déclenchent des opérations minutieuses et prolongées dès l'annonce d'une disparition.

Le 3 juillet 1947, un avion C-54, de l'Armée des Etats-Unis, transportant six hommes d'équipage pour un vol de routine allant des Bermudes au champ d'aviation militaire de Morrison, à Palm Beach, disparut en cours de route; sa dernière position le situait à environ cent milles au large des Bermudes. Des recherches immédiates et intensives, menées par les unités de la Marine et des garde-côtes air-mer, couvrirent quelque cent mille milles carrés et, à part quelques coussins de siège et une bouteille d'oxygène *non* identifiés comme matériel de bord de l'avion perdu, on ne découvrit pas la moindre épave ou trace d'huile.

On remarqua une coïncidence assez alarmante dans la majorité des incidents survenus dans la zone du Triangle; les disparitions semblaient intervenir au moment où la saison touristique battait son plein, de novembre à février. Plus angoissant encore, on s'aperçut qu'un grand nombre de pertes avaient lieu quelques semaines avant ou après Noël. Un avion de ligne de la British South American, un Tudor IV quadrimoteur, ancien bombardier Lancaster reconverti, s'appelant *Star Tiger*,

qui reliait les Açores aux Bermudes, disparut le 29 janvier 1948. Il avait à son bord six hommes d'équipage et vingt-cinq passagers parmi lesquels sir Arthur Cunningham, général de l'Armée de l'Air britannique lors de la Seconde Guerre mondiale et ancien commandant de la Deuxième Force Tactique de la R.A.F. Le *Star Tiger* devait atterrir à l'aérodrome de Kindley, aux Bermudes et, à 22 h 30, peu avant l'heure prévue pour se poser, le pilote adressa un message à la tour de contrôle dans lequel il déclarait : « Temps et vol parfaits. Pensons arriver à l'heure prévue. » L'avion donnait sa position à trois cent quatre-vingts milles au nord-est des Bermudes.

Ce fut l'ultime message et le *Star Tiger* n'arriva jamais. Aucun S.O.S. ne fut capté et il n'y eut pas la moindre indication laissant entendre que l'appareil ne fonctionnait pas parfaitement dans des conditions optimales. A minuit, on nota le retard du *Star Tiger* et le lendemain, 30 janvier, une opération de recherches intensives fut déclenchée. Trente avions et dix bateaux sillonnèrent la région plusieurs jours durant, mais en vain. On repéra quelques caisses et des bidons vides au nord-ouest des Bermudes le 31 janvier. Pourtant, si on admettait que ces épaves avaient appartenu au *Star Tiger*, cela signifiait que l'appareil avait dévié de plusieurs centaines de milles de sa route au moment de sa disparition, et il faut garder à l'esprit que le pilote n'avait rien annoncé d'anormal concernant son cap et la marche de l'appareil au cours de son dernier contact radio avec la tour.

Tandis que les recherches continuaient sans succès, de nombreux radio amateurs, installés le long de la côte Atlantique et même plus loin, à l'intérieur des terres, captèrent un message tronqué dont les mots étaient constitués par des points et traits

numérotés – comme si celui qui manipulait l'émetteur ne connaissait pas le morse. Traits et points donnaient le mot « Tiger ». Plus étrange encore fut le rapport d'une station de garde-côtes de Terre-Neuve. Après que l'émission en morse eut cessé, quelqu'un entendit un message oral constitué du simple énoncé des lettres G-A-H-N-P. Il s'agissait là de l'identification du *Star Tiger* porté disparu.

On supposa que ces divers messages relevaient de la plaisanterie car nul n'ignore que certains individus prennent un plaisir morbide à se repaître des catastrophes. Cependant, on relève une analogie troublante avec le cas du Vol 19 lorsqu'on se rappelle le message à peine audible reçu à Miami plusieurs heures après la disparition des avions et qui comportait les lettres d'identification du vol, à croire qu'un ultime message avait été émis ou relayé d'une distance considérable dans l'espace ou le temps.

Une commission d'enquête, sous la direction de lord Macmillan, fut nommée par le ministère britannique de l'Aviation civile afin de tenter d'élucider les raisons de la perte du *Star Tiger*. Elle publia son rapport huit mois après la disparition de l'appareil. Dans ses conclusions, il est spécifié qu'il ne semble pas y avoir lieu de supposer que le *Star Tiger* s'est abîmé en mer à la suite d'ennuis mécaniques ou de radio, de manque de carburant, de déviation de cap, de phénomènes météorologiques ou d'erreur d'altitude, pour ne citer que quelques-unes des possibilités envisagées. La conception et la construction du Tudor IV étaient telles que, déclare le rapport : « ... rien dans la conception de l'avion Tudor IV, ni dans la construction de ce *Star Tiger* en particulier ne permet d'envisager des erreurs ou omissions techniques, des malfaçons, le non-respect des règles de l'art... »

L'opinion émise par la commission peut être considérée comme valable dans le cas d'autres disparitions survenues à l'intérieur du Triangle, aussi bien antérieures que postérieures à celle du *Star Tiger* :

On peut admettre qu'aucun problème plus troublant n'a jamais été soumis à une commission d'enquête. En l'absence totale du moindre indice valable quant à la nature de la cause de la catastrophe du *Star Tiger*, la commission ne peut qu'émettre quelques possibilités dont aucune ne saurait être qualifiée de probable. Dans toute activité qui implique la coopération de l'homme et de la machine, on retrouve deux éléments de natures très dissemblables. D'une part, l'élément imprévisible de la défaillance humaine et, d'autre part, l'élément mécanique sujet à des lois très différentes. Une panne peut survenir, seule, ou associée à une défaillance humaine. Ou encore homme et machine peuvent être terrassés par une cause extérieure. Ce qu'il est advenu dans ce cas précis demeurera à jamais inconnu.

Par une coïncidence extraordinaire et assez troublante qui se produisit douze jours avant le premier anniversaire de la disparition du *Star Tiger*, un avion de la même série, le *Star Ariel*, transportant un équipage de sept hommes et treize passagers, disparut au cours d'un vol entre les Bermudes et la Jamaïque le 17 janvier 1949. Son voyage devait l'amener de Londres à Santiago du Chili et l'escale des Bermudes n'était prévue que pour le ravitaillement en carburant, autorisant dix heures de vol supplémentaires. Quand le *Star Ariel* quitta les Bermudes, la mer était calme et les conditions météorologiques bonnes. Environ cinquante-cinq minutes après le décollage, le commandant adressa aux Bermudes le message de routine suivant :

Ici, capitaine McPhee, à bord « Ariel », à destination de Kingston, Jamaïque, en provenance des Bermudes. Nous avons atteint l'altitude de croisière. Beau temps. Comptons atterrir à Kingston à l'heure prévue... Je change ma fréquence radio pour capter Kingston.

Mais il n'y eut pas d'autre message du *Star Ariel*.

Quand les recherches commencèrent, plusieurs unités de la Marine nationale des USA exécutaient des manœuvres dans la même zone. Deux porte-avions firent décoller leurs appareils qui se joignirent aux garde-côtes et aux forces aériennes pour sillonner la côte Atlantique; de leur côté, les Britanniques dépêchèrent des avions basés aux Bermudes et à la Jamaïque.

Des croiseurs, des contre-torpilleurs et le cuirassé *Missouri* prirent part aux recherches de surface avec les unités britanniques se trouvant dans les parages, appartenant à la Marine royale ou marchande. Le message suivant fut lancé à l'intention de tous les bateaux croisant dans le secteur :

AVION COMPAGNIE BRITISH SOUTH AMERICAN AIRWAYS QUADRI-MOTEUR STAR ARIEL AYANT DÉCOLLÉ BERMUDES 1242 GMT 17 JANVIER A DESTINATION JAMAÏQUE A ÉMIS DERNIER MESSAGE APPROXIMATIVEMENT 15 MILLES SUD DES BERMUDES A 1337 GMT 17 JANVIER. DEMANDONS A TOUS NAVIRES DE SIGNALER TOUT DÉBRIS FLOTTANT SUSCEPTIBLE APPARTENIR A AVION TELS QUE ÉPAVES CARLINGUE, COUSSINS COULEUR BLEUE, RADEAUX DE SAUVETAGE COULEUR JAUNE, BRASSIÈRES SAUVETAGE MARRON FONCÉ. LE TOUT MARQUE BSAA, OU TOUT VÊTEMENT OU ÉPAVE A LA DÉRIVE.

Soixante-douze avions de recherches volant en formation serrée, par moments presque aile contre

aile, couvrirent quelque cent cinquante mille milles carrés d'océan en commençant au voisinage de la position donnée par le dernier message radio et en continuant vers le sud-ouest en direction de la Jamaïque. On ne découvrit pas le moindre indice susceptible d'être rattaché à l'avion disparu. Des rapports concernant une « lueur étrange » à la surface de la mer parvinrent aux autorités le 18 janvier; ils émanaient d'un avion britannique et d'un appareil américain. Mais les unités de recherches dépêchées sur place ne découvrirent rien et l'armée de l'air suspendit les opérations de sauvetage le 22 janvier.

Le fait que ces deux avions de ligne britanniques (appartenant tous deux à la même compagnie – la British South American Airways) aient disparu à un an de distance dans le même secteur pouvait permettre de penser à un sabotage; ultérieurement, un détournement dû à des pirates de l'air serait immédiatement venu à l'esprit. La malveillance, ainsi que la formation du pilote et de l'équipage, le fonctionnement des instruments, les conditions météorologiques furent examinés par la commission d'enquête, le Comité Brabazon, qui ne découvrit aucun élément suspect ni aucun indice, quel qu'il soit : « ... l'absence de preuve due au fait qu'aucune épave n'a été retrouvée nous oblige à déclarer que la cause de l'accident du *Star Ariel* est inconnue. »

L'une des théories envisagées à l'époque fut que le bromure de méthyle contenu dans les extincteurs s'était accidentellement déversé et s'était infiltré dans le système de pressurisation causant une explosion. Cette éventualité peut être retenue pour un accident isolé, mais elle pourrait difficilement expliquer les autres disparitions enregistrées dans cette zone.

Les recherches entreprises pour retrouver le *Star Ariel* furent d'une ampleur sans précédent en raison du fait qu'un autre avion avec trente-six passagers à son bord, un charter DC-3, reliant San Juan à Miami, s'était littéralement évaporé le 28 décembre 1948. Les recherches vainement entreprises pour retrouver le charter, auxquelles participèrent plus de quarante appareils militaires et de nombreux navires qui couvrirent plus de trois cent mille milles d'océan et de côtes, n'avaient été suspendues qu'une semaine avant la perte du *Star Ariel*. Les circonstances entourant la disparition du DC-3 étaient encore plus étonnantes que les précédentes. A cette occasion aussi, le temps était beau, la nuit claire. L'avion décolla à 22 h 30 le 27 décembre. En cours de vol, le commandant, Robert Liguist, avait confié par radio : « Vous n'imaginez pas ce qui se passe... Nous chantons des cantiques de Noël! »

Un autre message du DC-3 fut reçu par la tour de contrôle de Miami à 4 h 13. Il annonçait : « Nous approchons du terrain... Nous n'en sommes qu'à cinquante milles au sud... Maintenant, nous apercevons les lumières de Miami. Tout va bien. Je serai bientôt prêt à recevoir les instructions d'atterrissage. » Ce fut là l'ultime message de l'avion et, une fois de plus, les opérations de recherches menées sur terre et sur mer ne permirent pas de retrouver le moindre indice. Etant donné que le commandant avait estimé la position de l'avion à cinquante milles au sud de Miami, il est particulièrement étonnant qu'aucune explosion, aucune lueur n'ait été aperçue et qu'on n'ait pas enregistré de S.O.S. Par ailleurs, l'avion disparut au-dessus des Keys de Floride où les eaux sont claires et où la profondeur ne dépasse pas six mètres, ce qui aurait dû permettre le repérage de l'épave. Ce devait être là l'un des nombreux cas où un avion et ses passagers se « dématériali-

saient » presque en vue d'un terrain d'atterrissage, tout comme dans celui d'un bateau en vue du port de destination, comme nous le verrons dans le chapitre suivant.

Les avions de ligne portés disparus après la perte du *Star Ariel* se sont généralement évaporés dans des circonstances analogues : vol normal, puis... rien... et ultérieurement aucune épave, pas de traces d'huile, de débris flottants, de corps, pas même de concentrations suspectes de requins.

Des avions particuliers ont aussi été portés manquants. Neuf ont disparu au large de la côte de Floride sans laisser la moindre trace dans le seul mois de décembre 1949, nombre suffisant pour permettre de croire que cette zone est dangereuse, même si le processus des disparitions n'a pas été clairement établi.

Les avions continuèrent à disparaître au cours des années cinquante. En mars 1950, un U.S. Globe-master se perdit au sommet nord du Triangle, en route pour l'Irlande. Le 2 février 1952, un British York, ayant à bord trente-trois personnes, se perdit lui aussi dans la zone nord du Triangle alors qu'il gagnait la Jamaïque. On reçut quelques faibles signaux de S.O.S. qui s'estompèrent presque immédiatement.

Le 30 octobre 1954, un Constellation de l'U.S. Navy disparut avec quarante-deux hommes à bord alors qu'il volait par beau temps après avoir décollé de la base aéronavale de Patuxent River, dans le Maryland, pour rallier les Açores. Plus de deux cents avions et de nombreux bateaux se joignirent aux recherches sur plusieurs centaines de milles carrés d'océan, mais sans rien découvrir. De même que pour certains des autres appareils disparus, un S.O.S. à peine identifiable fut capté peu après que le contact eut été rompu.

Le 5 avril 1956, un B-25, reconverti en avion-cargo civil, disparut avec trois hommes à bord dans le voisinage de la Langue de l'Océan, une gorge sous-marine de dix-huit cents mètres de profondeur, à l'est d'Andros Island aux Bahamas.

Un hydravion de patrouille Martin Marlin P5M de l'U.S. Navy s'évapora au-dessus des Bermudes le 9 novembre 1956 avec dix hommes à bord.

Un avion-citerne KB-50 de l'armée de l'air américaine ayant quitté la base aérienne de Langley en Virginie à destination des Açores disparut comme le Super Constellation perdu en 1954. Une fois de plus, de même que pour le Super Constellation, on reçut un faible message radio mentionnant des difficultés non précisées, puis ce fut le silence; comme à l'accoutumée, on ne retrouva aucune épave ni la moindre indication permettant de savoir ce qui s'était produit. Il est bon de rappeler que, dans chaque cas, les équipages disposaient de tout un éventail de matériels de sauvetage; donc, quelle que soit la nature de ce qui est survenu, il devait s'agir d'un événement inattendu et d'une extrême soudaineté.

Un incident, rappelant quelque peu la confusion qui régna parmi les pilotes du Vol 19, intervint dans le cas du S.O.S. lancé par un avion privé se rendant à Nassau dans les Bahamas et survolant les environs de l'île Great Abaco. Bien que la matinée fût belle, le pilote eut l'impression de voler à travers le brouillard. Il se montra incapable de donner sa position ni même d'apercevoir les îles au-dessous de lui, en dépit de la parfaite visibilité dont jouissaient les autres observateurs de la région. Dans ce cas particulier, l'avion ne disparut pas totalement; par la suite, on retrouva un morceau d'aile flottant sur la mer.

La perte de deux avions se produisit le 18 août

1963; tout d'abord, on crut qu'il s'agissait d'une double disparition, mais les morceaux d'épave retrouvés et identifiés ultérieurement épaissirent encore le mystère. Deux quadriréacteurs KC-135 Stratotankers (les premiers avions à réaction perdus dans le Triangle) accomplissaient une mission d'alimentation de carburant en vol après avoir décollé de la base aérienne de Homestead, en Floride; ils disparurent après avoir donné leur position à trois cents milles au sud-est des Bermudes. Une opération de recherches intensives permit de repérer des débris des avions perdus à environ deux cent soixante milles au sud-ouest des Bermudes et les enquêteurs conclurent à une collision entre les deux appareils. Cependant, à plusieurs jours de là, on découvrit d'autres épaves censées provenir de l'un des Stratotankers à cent soixante milles de distance. S'il y avait eu collision en vol, en dépit de la déclaration officielle de l'armée de l'Air affirmant que les appareils ne volaient pas à proximité l'un de l'autre, quelque chose avait dû séparer les débris plus rapidement que les courants océaniques n'étaient susceptibles de le faire. Et si tous deux s'étaient écrasés en même temps, comme cela avait peut-être été le cas pour les cinq Avengers, qu'est-ce qui aurait pu causer un mauvais fonctionnement de leurs instruments et de leurs moteurs simultanément?

Le mois suivant, le 22 septembre, un C-132 Cargomaster disparut entre Delaware et son point de destination, les Açores. Le dernier message du pilote indiquait que tout allait bien à bord et il situait sa position à environ quatre-vingts milles de la côte de Jersey. Les recherches menées par avions, garde-côtes et navires de guerre se poursuivirent jusqu'au 25 septembre, mais sans permettre de découvrir quoi que se soit pouvant être

identifié comme appartenant à l'appareil manquant.

Le 5 juin 1965, un C-119 en mission de routine disparut avec dix hommes à bord après avoir décollé de la base aérienne de Homestead pour se rendre à Grand Turk Island, à proximité des Bahamas. Le dernier message reçu du C-119 donnait sa position à environ cent milles de sa destination, où il comptait atterrir une heure plus tard. Ce fut là son ultime appel et, après des recherches ayant duré cinq jours et cinq nuits, les garde-côtes annoncèrent : « Résultats négatifs », suivi du commentaire habituel : « Aucune hypothèse ne peut être avancée. » De même que pour le cas du Vol 19 et d'autres avions disparus, des messages faibles et inintelligibles furent captés avant de s'estomper comme si une intervention quelconque faisait obstacle aux transmissions radio ou, ainsi qu'on l'a suggéré, que l'appareil se fût éloigné de plus en plus profondément dans l'espace et le temps. Il est bon de noter qu'un autre avion empruntant la même route mais dans le sens opposé à la direction du C-119 perdu déclara que le temps était beau et la visibilité bonne.

Durant la période allant de 1945 à 1965, quinze avions de ligne disparurent dans cette zone ainsi qu'un grand nombre d'appareils militaires et privés. Aujourd'hui, rien ne permet d'espérer une diminution de la fréquence des pertes.

Des circonstances assez exceptionnelles entourèrent la disparition de Carolyn Cascio, pilote brevetée aux commandes d'un avion léger qui se perdit avec un passager le 7 juin 1964 lors d'un vol allant de Nassau à Grand Turk Island, aux Bahamas. Lorsqu'elle parvint à l'endroit où, d'après ses calculs, aurait dû se trouver son point de destination, elle appela par radio et déclara que, désorientée, elle tournait au-dessus de deux îles non identifiées,

ajoutant paradoxalement : « Il n'y a rien au-dessous de moi... » et, plus tard : « Comment sortir de là? » Assez curieusement, des observateurs de Grand Turk Island remarquèrent un petit avion qui évolua pendant environ une demi-heure avant de disparaître. Comment se fait-il qu'ils aient pu apercevoir l'appareil alors que le pilote ne distinguait pas les bâtiments de l'île?

Un Chase YC-122, transportant quatre personnes de Palm Beach en Floride pour gagner Grand Bahama, disparut au nord-ouest de Bimini le 11 janvier 1967.

Une perte récente a été enregistrée sur le trajet relativement court allant de Fort Lauderdale à Freeport le 1^{er} juin 1973, quand Reno Rigoni disparut avec son copilote Bob Corner à bord d'un Cessna 180. On ne retrouva aucune épave dans les parages de sa route lors des recherches au cours desquelles les Everglades furent passées au peigne fin. Leur radio n'avait émis aucun signal de détresse.

Une étrange disparition est intervenue à quelque neuf cents milles au sud-est des Açores, endroit où fut aperçu pour la dernière fois le 17 février 1974 Thomas Gatch, aéronaute qui tentait la traversée de l'Atlantique. Une superficie de deux cent vingt-trois milles carrés fut sillonnée par les avions de l'Aéronavale des Etats-Unis, mais sans résultat. Certes, l'immensité de l'océan et l'irrégularité des vents suffiraient à expliquer la disparition du ballon mais, en soi, celle-ci n'en est pas moins troublante.

Chacune des disparitions inexplicables a évidemment suscité une foule de théories et, à chaque fois, des raisons particulières ont été avancées, mais dans les rapports officiels, aussi bien que dans les ouvrages et articles décrivant les faits, on retrouve invariablement les mêmes expressions : « turbu-

lence de l'air » (par temps calme), « aberration atmosphérique », « anomalie magnétique », et « perturbations électromagnétiques » qui pourraient expliquer certaines pertes d'avions mais en aucune façon les disparitions d'appareils et de nombreux bateaux intervenues dans cette zone.

Bien que la Marine et les garde-côtes reconnaissent l'existence d'une variation magnétique ainsi que d'une zone d'ombre radio dans le périmètre en question, la position officielle est clairement exprimée par les paroles du capitaine S.W. Humphrey :

Il ne semble pas qu'il existe une aberration atmosphérique dans cette zone ou qu'il en ait existé une dans le passé. De nombreux avions de ligne et des patrouilles militaires survolent normalement ce secteur sans incident.

Néanmoins, la fréquence des disparitions intervenues dans la section intérieure du Triangle des Bermudes, notamment les Bahamas, la côte est et les Keys de Floride a été démontrée par feu Ivan Sanderson qui s'est penché sur cette région ainsi que sur d'autres zones où bateaux et avions ont disparu à une cadence inhabituelle pendant plusieurs années :

Le nombre des disparitions est hors de proportion en comparaison des pertes enregistrées n'importe où ailleurs.

Dale Titler observe avec pertinence dans son ouvrage *Wings of Mystery*, qu'« à l'heure actuelle, une importante flottille d'avions a disparu sans laisser de traces dans cette zone relativement réduite ».

Tous ces avions étaient pilotés par des hommes compétents assistés de navigateurs expérimentés. Tous étaient équipés de radio et d'un matériel de sauvetage et tous ont disparu par beau temps.

Il ajoute une remarque troublante en notant que « presque tous les appareils ont disparu en plein jour ».

Robert Burgess, autre chercheur et homme de lettres qui s'est penché sur les phénomènes de la mer, conclut dans son ouvrage *Sinkings, Salvages and Shipwrecks* :

Il y a toute raison de croire qu'un facteur autre que le hasard doit être intervenu dans ces mystérieux accidents.

Il ajoute que, quel que soit le nom qu'on lui donne, qu'il s'agisse « d'une aberration atmosphérique ou d'un autre phénomène, celui-ci frappe sans avertissement avec une fréquence suffisante pour être considérée comme alarmante ».

Ainsi que nous l'avons déjà souligné, il subsiste un doute quant aux limites du Triangle des Bermudes, voire quant à son existence. Nous l'avons entendu décrire sous différents aspects : un triangle dont l'apex nord se situe aux Bermudes, une vaste zone en forme de losange dans la partie ouest de l'Atlantique Nord, un secteur qui suit le plateau continental du sud des Etats-Unis, du golfe du Mexique et des Antilles, ou encore comme une zone de danger flexible s'étendant des Bahamas à la Floride et au golfe du Mexique. Quelle que soit sa forme exacte, cette région a prêté à une foule de légendes tournant autour des disparitions d'avions, de navires, yachts, bateaux à voiles, sous-marins et

équipages ayant quitté le bord. L'attribution de pouvoirs mystérieux au Triangle des Bermudes s'est étendue au point que toute disparition ou accident inexpliqué donne lieu à des commentaires et suscite un nouvel examen de nombreux autres cas étranges encore non élucidés.

Des causeries à la télévision ou à la radio entraînent généralement une foule de questions de la part des auditeurs légitimement inquiets qui envisagent de se rendre dans cette région par voie aérienne. La plupart du temps, les réponses à ces craintes assurent qu'il n'y a aucun danger à entreprendre un tel voyage puisque d'innombrables traversées du Triangle ont été effectuées et le sont chaque jour sans connaître le moindre incident. Les agents de voyages sont parfois questionnés, non sans une certaine hésitation, par des clients ayant l'intention de se rendre dans des lieux situés au delà du Triangle.

– L'avion doit-il traverser le Triangle des Bermudes?

Question à laquelle il est aisé de répondre par la négative étant donné les limites assez fluides dudit Triangle. A une occasion, nous avons entendu un employé tenter de rassurer une personne anxieuse à la suite du retard d'un avion par cette simple phrase :

– L'appareil a préféré contourner le Triangle des Bermudes.

Un autre apaisement est puisé dans le fait que les avions actuels disposent de systèmes de sécurité infiniment plus perfectionnés que ceux qui équipaient les appareils portés disparus antérieurement. Certains de ces appareillages n'étaient pas utilisés à l'époque de quelques-uns des incidents les plus frappants. Même les plus petits avions particuliers sont de nos jours équipés d'un appareil de

radio-goniométrie qui leur permet de trouver l'aérodrome de destination à travers les nuages les plus compacts.

Pourtant, en dépit de toutes ces améliorations, des incidents et pertes étranges continuent à intervenir dans le Triangle des Bermudes et le long des bandes côtières voisines. Au cours des dernières années, plusieurs avions se sont mystérieusement désintégrés au-dessus des terres, à peu de distance de l'aéroport de Miami; parmi ceux-ci, le Vol 401 de l'Eastern Airlines (un Lockheed L-1011) ayant plus de cent personnes à bord, le 29 décembre 1972. L'examen des conditions dans lesquelles s'est perdu le Vol 401 peut apporter quelques lumières sur les nombreuses disparitions qui se sont produites au-dessus de l'océan. Le Dr Manson Valentine remarque :

En analysant toutes les données disponibles, il apparaît qu'au cours des dernières sept ou huit secondes de vol, l'avion piqua à une vitesse telle que ni les contrôleurs du ciel de Miami ni les pilotes n'ont eu le temps de réagir; tous les altimètres fonctionnaient et, dans des circonstances normales, les pilotes auraient eu amplement le temps de corriger la chute; mais la descente s'effectuait à une telle rapidité (et aucun rapport n'en fait état) que la tour de contrôle de Miami n'enregistra sur son radar qu'un trait qui ne dura que quarante secondes; lors du second tracé, l'avion était passé d'une altitude de neuf cents pieds à moins de trois cents. Sans doute s'était-il déjà écrasé.

Cette vitesse de chute ne peut être expliquée par la défaillance du pilotage automatique ou des moteurs, ni par l'inexpérience du pilote ni même par la réduction des gaz à mi-puissance. Il faut rechercher la cause de la catastrophe dans un phénomène atmosphérique, vraisemblablement une anomalie magnétique quelconque.

Quand des avions et des bateaux disparaissent

mystérieusement ou qu'un appareil se désintègre dans cette zone, un nombre accru de gens se demandent s'il s'agit de pertes « normales » – c'est-à-dire causées par des conditions météorologiques inhabituelles, la fatigue ou une erreur du pilote, des fautes de contrôle, une défaillance mécanique, etc., ou si la force qui semble souvent arracher les avions en plein ciel et effacer les bateaux de la surface de la mer en est encore responsable. John Godwin (auteur de *This Baffling World*), en commentant la réaction du public qui accepte une telle éventualité, remarque que les autorités américaines et britanniques n'ont jamais déclaré le Triangle « zone dangereuse » et ajoute : « Mais de bouche à oreille, les experts de la marine et de l'aviation admettent qu'ils sont plutôt confrontés à un phénomène spécifique émanant des lieux qu'à une suite de défaillances techniques. » John Godwin souligne que, quelle que soit la nature du phénomène, il peut être inconnu des hommes d'aujourd'hui, tout comme « le pouvoir du radium l'était des alchimistes du XV^e siècle ». Il remarque aussi que « bien qu'on ne soit pas en mesure d'affirmer qu'il y a un rapport entre la disparition des bateaux et des avions... tous ces moyens de transport se trouvaient dans des limites géographiques relativement étroites ».

Longtemps avant les pertes d'avions de la décennie 1940-1950 et celles qui ont suivi, la zone de mer comprise dans le Triangle des Bermudes englobant le cap Hatteras, la côte de la Caroline du Nord et du Sud et le détroit de Floride a souvent été appelée le « cimetière à bateaux » en raison de naufrages fréquents dus au gros temps et aux tempêtes subites. La mer des Sargasses a aussi reçu le même nom avec une variante, la « mer des bateaux perdus », pour une raison opposée : le calme qui paralysait

les navires. Certaines disparitions de bateaux de fort tonnage avaient déjà été enregistrées au cours des ans sans que ceux-ci eussent lancé de S.O.S. et sans qu'on pût retrouver corps ou épaves, mais ce ne fut qu'après les pertes massives d'avions de 1945 et celles qui suivirent, ajoutées aux disparitions soudaines de bateaux, petits et grands, que les chercheurs se penchèrent sur le mystère. Un titre du *Manchester Guardian* qui parut au moment de la perte du Vol 19 est typique de cette réaction : AUJOURD'HUI LE CIMETIÈRE DES SARGASSES AJOUTE LES AVIONS AUX BATEAUX QU'IL RETIENT.

La disparition des avions appela l'attention du monde sur le Triangle des Bermudes. Mais depuis plus de cent soixante-dix ans, et probablement bien avant que les faits soient portés à la connaissance du public, de petits bateaux et d'autres de fort tonnage se sont perdus avec leurs équipages (parfois ceux-ci se sont volatilisés, laissant leur navire à la dérive) dans le Triangle des Bermudes. Certains de ces incidents liés à des catastrophes marines présentent des caractéristiques rappelant les mystérieuses pertes aériennes alors que d'autres offrent des particularités insolites et troublantes.

PRINCIPALES DISPARITIONS D'AVIONS ENREGISTRÉES DANS LE TRIANGLE DES BERMUDES

1. 5 décembre 1945 : cinq bombardiers TBM Avengers de l'Aéronavale lors d'un vol d'entraînement, ayant décollé de Fort Lauderdale, Floride; quatorze hommes d'équipage au total; deux

- heures de vol normal; perdus approximativement à 225 milles au nord-est de la base.
2. 5 décembre 1945 : bombardier PBM Martin; équipage : treize hommes; envoyé pour secourir la patrouille de TBM; vingt minutes plus tard, perte du contact radio et disparition de l'appareil.
 3. 1947 : Superfort (C-54 de l'armée de l'air U.S.) disparu à cent milles au large des Bermudes.
 4. 29 janvier 1948 : *Star Tiger*, quadrimoteur Tudor IV; contact radio perdu après dernier message 380 milles nord-est des Bermudes; appareil disparu avec trente et une personnes à bord.
 5. 28 décembre 1948 : DC-3, charter privé. De San Juan, Porto Rico à Miami; trente-trois passagers plus équipage.
 6. 17 janvier 1949 : *Star Ariel*; avion de la même série que le *Star Tiger*; Londres à Santiago du Chili, via les Bermudes et la Jamaïque; contact radio perdu à 380 milles sud-ouest des Bermudes en route pour Kingston.
 7. Mars 1950 : Globemaster (U.S.) disparu à la limite nord du Triangle, en route pour l'Irlande.
 8. 2 février 1952 : York Transport (britannique), disparu au nord du Triangle, en route pour la Jamaïque. Trente-trois personnes à bord.
 9. 30 octobre 1954 : Super Constellation (Aéronavale U.S.); disparu au nord du Triangle avec quarante-deux hommes à bord.
 10. 9 novembre 1956 : hydravion de patrouille Martin P5M; disparu avec dix hommes d'équipage à proximité des Bermudes.
 11. 8 janvier 1962 : avion-citerne KB-50 de l'Aéronavale U.S. disparu en vol de Langley, Virginie, aux Açores.

12. 28 août 1963 : deux nouveaux quadrimoteurs KC-135, base aérienne de Homestead, Floride, partis pour ravitailler en vol dans l'Atlantique; disparus à 300 milles au sud-ouest des Bermudes.
13. 5 juin 1965 : C-119 Flying Boxcar; dix personnes à bord; perdu au sud-est des Bahamas.
14. 5 avril 1956 : B-25, converti en avion-cargo civil; perdu au sud-est de la Langue de l'Océan; trois hommes à bord.
15. 11 janvier 1967 : Chase YC-122 converti en avion cargo; quatre personnes à bord; perdu entre Palm Beach et Grand Bahama.
16. 22 septembre 1963 : C-132 Cargomaster disparu en route pour les Açores.

PRINCIPALES DISPARITIONS DE BATEAUX OU D'ÉQUIPAGES INTERVENUES DANS LA ZONE DU TRIANGLE

1. 1840 : grand bâtiment français de fort tonnage, le *Rosalie*, trouvé sur la route de La Havane, venant d'Europe, dans la zone du Triangle. Toutes voiles établies, cargaison intacte, totalité de l'équipage disparue.
2. Janvier 1880 : frégate britannique *Atalanta*, ayant appareillé des Bermudes à destination de l'Angleterre avec deux cent quatre-vingt-dix personnes à bord; disparue vraisemblablement non loin des Bermudes.
3. Octobre 1902 : trois-mâts allemand, le *Freya*, trouvé peu après son appareillage de Manzanil-

lo, Cuba, donnant fortement de la bande, en partie démâté; ancre parée à mouiller; bloc calendrier de la cabine du capitaine indiquant 4 octobre, soit le lendemain du jour de l'appareillage.

4. 4 mars 1918 : ravitailleur de la marine de guerre U.S., *Cyclops*, cent cinquante mètres de long, jaugeant 19000 tonnes; ayant quitté La Barbade le 4 mars pour se rendre à Norfolk avec trois cent neuf personnes à bord; pas de gros temps, pas de message radio; aucune épave retrouvée.
5. 1925 : S.S. *Cotopaxi*; disparu entre Charleston et La Havane.
6. Avril 1932 : goélette *John and Mary*; port d'attache New York; retrouvée à flot mais abandonnée à cinquante milles au sud des Bermudes; voiles ferlées, coque fraîchement repeinte.
7. Février 1940 : yacht *Gloria Colite* de St. Vincent, Antilles britanniques; retrouvé abandonné; tout en ordre; deux cents milles au sud de Mobile, Alabama.
8. 22 octobre 1944 : cargo cubain *Rubicon*; retrouvé par les garde-côtes dans les eaux du Gulf Stream au large des côtes de Floride; déserté, à part un chien.
9. Juin 1950 : S.S. *Sandra*, cargo de cent dix mètres de long; ayant appareillé de Savannah, Georgie, à destination de Puerto Cabello, au Venezuela; cargaison trois cents tonnes d'insecticide; vu à St-Augustine, Floride, avant de disparaître sans laisser de traces.
10. Septembre 1955 : yacht *Connemara IV*, mystérieusement abandonné à quatre cents milles au sud-ouest des Bermudes.
11. 2 février 1963 : *Marine Sulphur Queen*; cargo de cent trente mètres de long; disparu avec tout.

- son équipage sans avoir lancé de messages; aucun indice ni épaves; à destination de Norfolk, Virginie, venant de Beaumont, Texas; a été vu pour la dernière fois près de Dry Tortugas.
12. 1^{er} juillet 1963 : *Sno' Boy*; bateau de pêche de vingt mètres; quarante hommes à bord; ayant appareillé de Kingston, Jamaïque, pour Northeast Cay, à quatre-vingts milles dans le sud; disparu corps et biens.
 13. 1924 : *Raifuku Maru*, cargo japonais; a envoyé un message radio demandant de l'aide entre les Bahamas et Cuba, puis a disparu.
 14. 1931 : *Stavenger*, cargo comptant quarante-trois hommes d'équipage; aperçu en dernier lieu à proximité de Cat Island, Bahamas.
 15. Mars 1938 : *Anglo-Australian*; cargo ayant à son bord trente-neuf hommes d'équipage; dernier message émis à l'ouest des Açores : « Tout va bien. »
 16. Décembre 1967 : *Revonoc*, yacht de course de quatorze mètres; disparu en vue de terre.
 17. 24 décembre 1967 : *Witchraft*, yacht de plaisance; passager et propriétaire disparus alors que le bateau se trouvait amarré à une bouée du port à un mille de Miami.
 18. Avril 1970 : *Milton Iatrides*, cargo venant de La Nouvelle-Orléans à destination de Capetown.
 19. Mars 1973 : *Anita*, cargo de vingt mille tonnes; trente-deux hommes d'équipage, ayant appareillé de Newport News à destination de l'Allemagne.

LA MER DES BATEAUX PERDUS

Les disparitions de bateaux intervenues à l'intérieur du Triangle se localisent principalement dans la région de l'Atlantique Ouest appelée mer des Sargasses, mer prétendue à peu près immobile qui doit son nom aux algues *sargassum*. Si un élément quelconque était nécessaire pour épaissir le mystère du Triangle, il serait procuré par la mer des Sargasses qui présente une énigme en soi depuis l'époque où les premiers marins espagnols et portugais la découvrirent il y a cinq siècles. Si nous y ajoutons, ce qui actuellement paraît probable, les incursions et les traversées entreprises par les Phéniciens et les Carthaginois, ce mystère a donc été observé depuis des millénaires.

La mer des Sargasses est une immense superficie de l'Atlantique Nord caractérisée par la présence d'une sorte d'algue flottante, du genre sargassé, qui se présente soit par paquets isolés, soit en masses considérables délimitant cette mer. Quand Christophe Colomb remarqua l'exubérance de cette flore lors de son premier voyage, il en déduisit que la terre était proche et puisa dans ce phénomène un grand réconfort, sentiment qui ne fut pas entièrement partagé par son équipage.

Cette mer d'algues est délimitée au nord par le Gulf Stream dont le courant évolue tout d'abord

vers le nord-est, puis vers l'est, enfin en direction de l'ouest et du sud en formant de curieux méandres pour rejoindre le courant nord équatorial. Bien qu'elle puisse être considérée comme quelque peu amorphe, elle s'étend approximativement de 37° de latitude Nord à 27° de latitude Sud et de 75° à 40° de longitude Ouest. Dans les profondeurs de la mer des Sargasses se trouvent les plaines abyssales Hatteras et Nares, l'élévation abrupte des Bermudes, de nombreuses et mystérieuses éminences (montagnes sous-marines s'élevant vers la surface et s'achevant en plateaux, ce qui laisse supposer qu'à une époque elles ont émergé); à l'est, elle est délimitée par la dorsale médiane de l'Atlantique Nord, immense chaîne de montagnes sous-marines allant du nord au sud et dont les plus hauts sommets crèvent la surface pour donner l'archipel des Açores. En d'autres termes, une mer stagnante, sans courants, qui s'étend sur environ deux cents milles au nord des Grandes Antilles, remonte vers la Floride et les côtes atlantiques s'en tenant à une distance d'environ deux cents milles jusqu'au voisinage du cap Hatteras, puis s'étend en direction de la péninsule Ibérique et de l'Afrique, jusqu'à la dorsale médiane Atlantique et retourne vers l'Amérique.

La mer des Sargasses est caractérisée, non seulement par ses inquiétantes algues, mais aussi par ses calmes parfaits, funestes à l'époque des voiliers, et qui peuvent être à l'origine de la troublante légende de la « mer des bateaux perdus », du « cimetière des bateaux perdus », ou encore de la « mer de la Peur ». Les contes de marins évoquent une immense nécropole sous-marine renfermant des bateaux de tous les âges, pris et immobilisés par les champs d'algues, se délabrant lentement, manœuvrés par des équipages squelettiques, infortunés qui

n'échapperaient pas au sort de leurs navires. Dans cette zone mortelle, voisinent les carcasses de cargos à vapeur, yachts, baleiniers, grands voiliers, paquebots, brigantins, navires pirates et, pour rendre l'histoire encore plus passionnante, galions espagnols chargés de trésors. Dans leur enthousiasme, les conteurs citent d'autres vaisseaux, certainement pourris et disparus depuis longtemps, tels que les drakkars des Vikings dont les squelettes se trouvent encore aux avirons, les galères arabes, les trirèmes romaines, les bateaux de commerce phéniciens aux ancres d'argent, et même les grands navires à la proue recouverte de plaques d'or de l'Atlantide perdue – tous destinés à pourrir pendant des siècles, engloutis par une mer immobile.

Les premières légendes concernant la mer des Sargasses proviennent peut-être des Phéniciens et des Carthaginois qui peuvent l'avoir traversée il y a plusieurs millénaires avant d'atteindre l'Amérique, ainsi que permettent de le supposer les nombreuses inscriptions phéniciennes gravées dans la pierre au Brésil et aux Etats-Unis, les monnaies phéniciennes retrouvées aux Açores, les pièces carthagoises découvertes ultérieurement au Venezuela et sur la côte sud-est des Etats-Unis, ainsi que les représentations picturales de ce qui semble être des voyageurs sémites au Mexique. Le rapport suivant, émanant de l'amiral carthaginois Himilco, rédigé cinq cents ans avant J.-C., soulève un écho familier duquel n'est pas exclu le goût du sensationnel quand il évoque les champs d'algues et l'absence de vents sur la mer des Sargasses :

... Aucune brise ne propulse le bateau, si mort est le vent de cette mer languide... il y a tant d'algues à la surface de l'eau qu'elles retiennent le bateau comme des buissons... la mer n'est pas très profonde, à peine si la

terre est recouverte d'un peu d'eau... les monstres marins évoluent alentour, sans cesse, tournant autour des bateaux paralysés...

On peut pardonner à l'amiral Himilco une certaine exagération bien compréhensible si l'on tient compte de l'époque; par ailleurs, les voyageurs phéniciens et carthaginois qui sillonnaient les océans tenaient tout spécialement à décourager les autres marins de leur temps afin que ceux-ci ne se risquent pas à dépasser les Colonnes d'Hercule (Gibraltar) pour s'aventurer sur leurs traces. Cela, essentiellement afin de préserver le profitable commerce qu'ils entretenaient avec les peuples des côtes atlantiques de l'Europe et de l'Afrique et peut-être même de régions plus lointaines. Les Carthaginois avaient même prévu la peine de mort pour leurs capitaines qui transgressaient la loi du silence et parlaient de leurs routes ou même de leur présence dans l'Atlantique, facteur susceptible d'expliquer l'attitude des Carthaginois qui coulaient tous les navires inconnus rencontrés à proximité de Gibraltar ou se sabordaient afin de ne pas être remarqués quand leurs forces ne leur permettaient pas d'attaquer.

D'autres écrivains de l'Antiquité ont brodé sur ces premiers rapports, mentionnant souvent les hauts-fonds de l'Atlantique, restes de l'affaissement du continent perdu de l'Atlantide, et les algues qui se prenaient dans les avirons et retenaient les galères. De même que la majorité des légendes, celle de la « mer des bateaux perdus » peut se fonder sur la réalité, bien qu'agrémentée par l'imagination et le rêve. L'Australien Alan Villiers, marin chevronné qui, en traversant la mer des Sargasses sur un bateau à voiles, a aperçu un navire abandonné

parmi les algues, remarque (*Wild Ocean*, 1957) que si un bateau était encalminé assez longtemps pour épuiser ses vivres, « ... la végétation marine et les bernacles proliféreraient à tel point sur sa coque qu'il serait dans l'impossibilité de naviguer... ». Et les tarets pénétreraient dans le bois jusqu'à ce que « ... le bateau ne soit plus qu'une masse pourrie et putride manœuvrée par des squelettes... et il s'engloutirait sous la surface surchauffée de la mer immobile ».

Parmi les nombreux navires abandonnés qui ont été retrouvés dans la mer des Sargasses à une époque relativement récente, certains n'étaient pas retenus par les algues mais, encalminés, ils avaient été désertés par leurs équipages.

En anglais, les Calmes du Cancer ont pris le nom de latitude des Chevaux du fait que lors de la traversée de la mer des Sargasses, quand les galions espagnols étaient encalminés et que l'eau douce commençait à manquer, les hommes se voyaient obligés de sacrifier leurs montures pour ne pas mourir de soif.

Les navires modernes à propulsion mécanique ne courent plus le risque d'être encalminés et c'est là un fait qui rend les nombreuses disparitions de bateaux dans ce secteur encore plus mystérieuses. Bien entendu, *toutes* les pertes de navires sont « mystérieuses » dans la mesure où bien peu de capitaines font volontairement naufrage. Quand le sort d'un bateau est établi, ou même présumé, le mystère cesse. Cela n'est pas le cas pour les nombreuses unités qui ont disparu dans la mer des Sargasses.

Parmi les premières disparitions dûment consignées, intervenues dans la mer des Sargasses où dans la zone voisine du Gulf Stream, bien des pertes étaient à porter au compte du temps ou des

pirates. On peut se reporter aux anciens registres espagnols, étonnamment bien tenus, sans aucun doute en raison de la valeur de la cargaison des galions et des flottes chargées de trésors qui regagnaient l'Espagne. Ces vaisseaux, venant du Mexique, de Panama, et de ce qui est actuellement la Colombie, se donnaient rendez-vous à La Havane, remontaient vers les Keys et passaient le détroit de Floride où nombre d'entre eux sombraient, pris par des cyclones, et déposaient leurs trésors au fond de la mer au bénéfice des générations ultérieures de plongeurs. D'autres étaient coulés sans laisser de traces par des corsaires ou des pirates.

Cependant, longtemps après que la piraterie en mer eut cessé d'être rentable, les navires continuèrent à disparaître dans cette zone, même par beau temps et, ainsi qu'on allait le constater de plus en plus fréquemment par la suite, sans que l'on retrouvât de corps ou d'épaves rejetés sur les grèves de la côte ou des îles.

Plusieurs de ces disparitions dûment consignées ont trait à des navires de la marine des Etats-Unis et d'autres pays. Cela commence avec le U.S.S. *Insurgent* en août 1880, ayant trois cent quarante hommes à bord, pour aller jusqu'à la catastrophe inexplicable du sous-marin *Scorpion* qui s'engloutit en mai 1968 avec son équipage de quatre-vingt-dix-neuf hommes. Pourtant, le *Scorpion* ne peut entrer dans la rubrique des « disparitions » puisque son épave fut finalement repérée à près de quatre mille mètres de profondeur à environ quatre cent soixante milles au sud-est des Açores.

Parmi les disparitions inexplicables de navires dans ces parages, nous pouvons citer :

Le U.S.S. *Pickering*, disparu le 20 août 1808, avec quatre-vingt-dix hommes à bord, ayant appareillé à New

Castle, Delaware, à destination de la Guadeloupe, aux Antilles.

Le U.S.S. *Wasp*, le 9 octobre 1814, naviguant dans les Caraïbes avec un équipage de cent quarante hommes.

Le U.S.S. *Wild Cat*, le 28 octobre 1824, parti de Cuba pour Thompson's Island avec un équipage de quatorze hommes.

Le H.M.S. *Atalanta*, en janvier 1880, ayant appareillé des Bermudes à destination de l'Angleterre avec un équipage de deux cent quatre-vingt-dix hommes, pour la plupart des cadets en période d'entraînement. La disparition de l'*Atalanta* donna l'occasion à la Marine britannique de procéder à de longues recherches. Six navires furent dépêchés pour sillonner les parages où l'*Atalanta* était censé avoir été perdu. De vastes opérations similaires devaient être ultérieurement entreprises avec des avions volant presque aile contre aile pour scruter la surface des flots. Les recherches de l'*Atalanta* se poursuivirent jusqu'en mai, mais en vain.

Le U.S.S. *Cyclops*, le 4 mars 1918, ayant quitté La Barbade pour se rendre à Norfolk, Virginie, avec trois cent neuf hommes à bord. Parmi les disparitions dont la Marine de guerre fut victime, celle du *Cyclops* est la plus connue et aussi la plus étrange si l'on tient compte des communications entre terre et mer et de bateau à bateau à l'époque de la Première Guerre mondiale et plus encore en raison de curieuses coïncidences. La guerre faisait rage et on crut tout d'abord que le *Cyclops* (ravitailleur charbonnier du même modèle que le U.S.S. *Langley*, devant par la suite être reconverti en porte-avions de la Marine des Etats-Unis) avait heurté une mine, ou avait été torpillé par un sous-marin allemand, ou encore avait été victime d'une mutinerie due au despotisme de son commandant, véritable émule du célèbre lieutenant Bligh, du *Bounty*. On envisagea même un moment la trahison du capitaine, d'origine allemande, qui aurait pu tout simplement livrer le *Cyclops* à l'ennemi. En fait, certains indices pouvaient accréditer n'importe laquelle de ces hypothèses, notamment en raison du fait que le *Cyclops* après avoir appareillé de La Barbade avait brusquement mis le cap au sud au lieu de prendre la route du nord qu'exi-

geait sa destination; puis, tout aussi brutalement, il disparut. Mais l'examen ultérieur des rapports navals allemands prouva qu'à l'époque il n'y avait ni sous-marins ni mines dans les parages. Cependant, un navire britannique, coïncidence étrange, appelé lui aussi *Cyclops*, avait été torpillé par un sous-marin dans l'Atlantique Nord. Au moment de sa disparition, le U.S.S. *Cyclops* transportait une cargaison de manganèse et, peu de temps après la guerre, des agents allemands en Amérique du Sud se vantèrent (phénomène courant lorsqu'une opération est réussie) d'avoir placé des bombes à retardement à bord du cargo.

Quoi qu'il en soit, le cas du *Cyclops* contient tous les éléments susceptibles d'entrer dans un scénario de mystère et d'aventure – un commandant d'origine allemande sur un bateau de la Marine de guerre des Etats-Unis, souffrant peut-être de déséquilibre mental puisqu'il avait coutume d'arpenter la passerelle en sous-vêtements et chapeau melon; présence parmi les passagers de l'ancien consul général des Etats-Unis au Brésil, de trois marins accusés de meurtre et de deux fusiliers-marins déserteurs.

Une théorie expliquant la disparition du *Cyclops* (qui peut être à l'« origine » du scénario d'un film tourné en 1973, *l'Aventure du Poséidon*) fut avancée par le vice-amiral M.S. Tisdall, de la Marine des Etats-Unis, qui publia son hypothèse, fondée sur la tendance au roulis du navire, dans un article intitulé : « Le *Cyclops* a-t-il chaviré ? » Dans le film, le bateau chavire à la suite d'un mauvais arrimage du chargement et d'une vitesse excessive, lorsqu'il est atteint par une lame de fond, mais il ne coule pas. Autant qu'on le sache, le *Cyclops* n'a pas été pris dans un cyclone mais, évidemment, il peut avoir été victime d'une lame sourde de forte amplitude, s'être retourné et avoir coulé avec tout son équipage.

Le seul élément dont nous soyons certains en ce qui concerne le *Cyclops* est qu'il disparut – comme tant d'autres bateaux de toutes tailles – dans les limites du Triangle des Bermudes. Selon un rapport de la Marine concernant le U.S.S. *Cyclops* :

... Depuis son appareillage (de La Barbade, le 4 mars 1918) on n'a pas retrouvé trace du navire. Cette disparition représente l'un des mystères les plus déconcertants des annales de la Marine. Toutes tentatives en vue de le repérer ont été vaines... de nombreuses hypothèses ont été échafaudées, mais aucune ne se révèle satisfaisante...

La disparition du *Cyclops*, toujours mystérieuse, eut des conséquences notables ultérieurement. Elle fut le facteur essentiel qui présida à la création de réserves stratégiques nationales, réserves instaurées plusieurs années après l'incident. Au cours des débats préliminaires du Congrès, on cita le cas du *Cyclops* ayant disparu avec une cargaison de manganèse nécessaire à la production d'acier utilisé pour l'armement, mettant l'accent sur le fait que cette catastrophe illustre la nécessité de créer des réserves puisque les Etats-Unis dépendaient des voies maritimes pour se ravitailler en produits stratégiques pendant les conflits internationaux.

Parmi les disparitions plus récentes d'unités de guerre en temps de paix intervenues dans le Triangle des Bermudes, le cas du cuirassé brésilien *Sao Paulo* est particulièrement frappant. Le *Sao Paulo*, destiné à la casse et n'ayant à son bord qu'un équipage de huit hommes, était tiré par deux remorqueurs de haute mer au sud-ouest des Açores. Il disparut subitement dans le courant de la nuit du 3 au 4 octobre 1951. En raison du gros temps, l'un des remorqueurs avait largué l'aussière dans la soirée du 3. A l'aube du 4 octobre, la mer redevint

calme et on s'aperçut que le câble du deuxième remorqueur était rompu ou sectionné et que le *Sao Paulo* avait disparu. Les recherches entreprises par voies aériennes et de surface donnèrent lieu à des rapports curieux : des lueurs dont on ne pouvait expliquer l'origine avaient été repérées au cours de la nuit et à l'aube; puis, le lendemain, les avions aperçurent des formes ou masses sombres au niveau de la mer qui se dissipèrent rapidement. On ne retrouva pas la moindre trace du *Sao Paulo* et de son équipage.

La plupart des commentateurs relatant les événements survenus dans le Triangle des Bermudes se contentent de les présenter comme un mystère insondable. Pourtant, plusieurs des chercheurs les plus compétents ont envisagé l'intervention intelligente de forces terrestres ou extra-terrestres pour expliquer la disparition de bateaux, d'avions et d'individus. Ce point de vue est partagé par un nombre sans cesse accru d'observateurs, peut-être en raison de l'absence de toute autre explication logique.

Une théorie, proposée à la fois par Ivan Sanderson et le Dr Manson Valentine, présuppose l'action d'êtres intelligents agissant depuis une base sous-marine, tandis qu'une autre hypothèse, plus populaire et dont John Spencer, ayant appartenu à l'armée de l'Air des U.S.A. pendant dix ans, est l'un des principaux zéloteurs, soutient que des extra-terrestres se rendent périodiquement sur notre planète et y enlèvent des hommes et du matériel afin de s'assurer du stade de développement technologique auquel nous sommes parvenus. Ils agiraient ainsi, non dans l'intention de constater si notre degré d'évolution a atteint un stade suffisamment avancé, mais pour être à même de savoir à quel moment nous risquons de dépasser le point

critique du développement. Nous nous pencherons plus longuement sur ces théories au cours de chapitres ultérieurs, mais il est intéressant, étant donné cette hypothèse évoquant la possibilité d'un laboratoire de recherches existant dans une dimension extra (ou intra) sidérale, de confronter cette théorie à la disparition de navires et d'avions. L'espacement des dates des disparitions, le déplacement de celles-ci passant des bateaux aux avions militaires, tout comme la variété des navires et bateaux de plaisance portés manquants, certains d'entre eux ne transportant que des individus, d'autres des cargaisons spéciales, ainsi que les multiples incidents liés aux pertes les plus récentes peuvent donner naissance à des réflexions assez troublantes si on examine les faits dans le cadre de cette hypothèse.

En ce qui concerne les navires de commerce, l'un des premiers mystères enregistrés dans cette zone a trait au *Rosalie*, battant pavillon français, sur la route de La Havane en 1840. Pourtant, le *Rosalie* ne disparut pas; ce fut l'équipage et les passagers qui se volatilisèrent, laissant le navire sans âme qui vive (exception faite d'un canari), toutes voiles dehors et cargaison intacte. S'il s'agit d'un cas de piraterie, il faut admettre que ses auteurs s'intéressaient davantage aux êtres vivants du bord qu'au bateau et à son chargement. Si une maladie subite ou une épidémie avait causé la mort des passagers et de l'équipage, on aurait retrouvé des traces. (Pour illustrer la façon dont une maladie soudaine peut amener un navire à devenir une épave, nous évoquerons le cas d'un incident survenu à l'époque de l'esclavage dans la mer des Sargasses quand une goélette aperçut un bateau faisant la traite des Noirs qui naviguait de façon déconcertante. Hélé par la goélette, le capitaine chargé « d'ébène » demanda de l'aide. Apparemment, tous les esclaves et l'équipage avaient été

frappés par une maladie virulente provoquant la cécité. L'appel fut repoussé et la goélette poursuivit sa route aussi rapidement que possible, abandonnant à leur sort navire, équipage et esclaves.)

Le 26 février 1855, le trois-mâts *James B. Chester* fut aperçu par le *Marathon* alors qu'il évoluait bizarrement, sans équipage, mais toutes voiles établies dans la mer des Sargasses. Une visite à bord permit de constater que tables et chaises avaient été renversées, que le plus complet désordre régnait et que des objets personnels jonchaient le plancher. La cargaison était intacte et les chaloupes à leur poste. Aucune trace de sang laissant supposer une attaque quelconque. L'équipage s'était tout simplement volatilisé, soit en embarquant sur un autre bateau, soit, hypothèse peu vraisemblable, en sautant par-dessus bord. Cependant, les hommes du *Marathon* remarquèrent que les papiers et le compas du *James B. Chester* manquaient.

Un incident presque incroyable advint en 1881 à la goélette américaine *Ellen Austin*. Alors qu'elle naviguait à l'ouest des Açores, elle rencontra une autre goélette abandonnée. A bord, régnait un ordre parfait, voiles ferlées, grément intact. Le capitaine de l'*Ellen Austin* profita de l'aubaine et mit un équipage de prise à bord. Mais avant que les deux bateaux aient pu reprendre leur route, une rafale subite les sépara et deux jours passèrent avant que l'*Ellen Austin* aperçût la goélette capturée. En remontant à bord, on découvrit que l'équipage de prise avait à son tour disparu sans laisser le moindre indice sur ce qui s'était produit ou de ce qu'il était advenu de lui. En homme obstiné, le capitaine de l'*Ellen Austin* voulut faire embarquer un nouvel équipage de prise et, après bien des réticences de la part de ses hommes, il parvint à en convaincre quelques-uns qui prirent place à bord du mysté-

rieux bateau. Peu après, une nouvelle rafale déferla; une fois de plus, le contact fut perdu et ni la goélette ni le deuxième équipage de prise ne furent jamais retrouvés. Dans ce cas particulier, on ne peut s'empêcher de voir dans le bateau abandonné une sorte de piège où tout concorderait, y compris les rafales soudaines, si l'idée n'était pas aussi extravagante.

Sans que l'on puisse se l'expliquer, des bateaux abandonnés ont été découverts dans la zone du Triangle à diverses autres occasions. Ainsi, le trois-mâts allemand *Freya*, se rendant de Manzanillo, Cuba, au Chili en octobre 1902, fut trouvé vide d'équipage et donnant de la bande. Les feuillets du bloc calendrier du bord avaient été arrachés jusqu'à la date du 4 octobre.

A ce moment, une violente secousse tellurique avait eu lieu au Mexique et on avait expliqué que le séisme pouvait être à l'origine d'un raz de marée qui aurait emporté l'équipage du *Freya*, ayant pratiquement fait chavirer le bateau qui se serait redressé de lui-même une fois la mer calmée.

Les récits des navires abandonnés trouvés dans la mer des Sargasses ou à proximité mentionnent presque invariablement la *Mary Céleste*, l'un des cas les plus célèbres des annales maritimes. L'incident ne se produisit pas dans la mer des Sargasses bien que la *Mary Céleste* fût passée très près de ses limites septentrionales pour se rendre au point nord des Açores où elle fut découverte par le brick britannique *Dei Gratia* en novembre 1872. Ce dernier, ayant remarqué la route désordonnée de la *Mary Céleste*, la héla; n'obtenant pas de réponse le capitaine fit mettre un canot à la mer et considéra le bateau abandonné comme prise. Les hommes qui montèrent à son bord trouvèrent ses voiles établies et sa cargaison de fûts d'alcool soigneusement arri-

mée dans les soutes. Ses réserves de vivres et d'eau douce étaient amplement suffisantes, mais les dix personnes qui auraient dû se trouver à son bord, y compris le capitaine, son épouse et leur petite fille, avaient disparu. De l'argent, des pipes, des objets personnels et le journal de bord étaient à leur place, mais le sextant manquait. Des planches, clouées contre la cabine principale, donnaient à penser que l'on avait tenté de résister à un assaut.

Ce mystère maritime a été conté à d'innombrables reprises et a donné lieu à bien des affabulations. Il a été soumis à des cours de justice et a fait l'objet de nombreuses enquêtes sans jamais être élucidé. La disparition de l'équipage a été diversement expliquée : attaque de pirates, mutinerie et désertion après l'assassinat du capitaine, crainte d'explosion de la cargaison, connaissance soudaine d'un chargement de contrebande, épidémie de peste, assaut donné par un autre bâtiment que l'on pouvait croire ami. La Lloyd de Londres, qui a réglé le montant des assurances, penche pour une hypothèse selon laquelle un subit et bref incendie peut avoir effrayé l'équipage qui a abandonné le bateau; théorie assez plausible si l'on considère les propriétés de l'alcool qui flambe aisément avec une flamme bleue, puis s'éteint de lui-même. Après l'extinction du court sinistre, l'équipage peut avoir été incapable de regagner la *Mary Céleste* à bord de la chaloupe de sauvetage. Une autre explication possible du comportement irrationnel des disparus peut être trouvée dans la présence d'ergots de seigle dans le pain retrouvé à bord. La prolifération d'ergots dans les farines avait déjà affecté des équipages, causant des crises de folie furieuse et une conduite aberrante préluant généralement à la mort. La démence collective due à cette intoxica-

tion pourrait avoir provoqué la panique et incité l'équipage à abandonner le bord; cela peut aussi expliquer la situation des marins sur les « vaisseaux fantômes » retrouvés dans diverses mers du globe.

Harold Wilkins, dans son ouvrage *Strange Mysteries of Time and Space*, envisage la possibilité que le bateau ait été pris d'assaut par des individus connus des effectifs de la *Mary Céleste*; l'équipage aurait été anéanti et le navire abandonné, puis « découvert » et considéré comme prise de mer.

En développant cette théorie, Wilkins souligne les nombreuses contradictions contenues dans les récits du capitaine et de l'équipage du *Dei Gratia* et le fait que celui-ci s'était trouvé au mouillage à côté de la *Mary Céleste* pendant plus d'une semaine dans le port de New York et avait appareillé peu après le navire qui devait connaître un sort funeste.

Après les procédures habituelles faisant suite aux prises de mer, la *Mary Céleste*, soigneusement remise en état, reprit ses voyages, mais elle eut bientôt la réputation d'être marquée par le sort, causant le malheur, la destruction et la mort parmi ceux qui mettaient leur sac à bord, jusqu'à ce que son dernier commandant, le capitaine Gilman Parker, après avoir distribué des rations trop généreuses d'alcool à tous ses matelots et bu plus que de raison, jetât délibérément, prétend-on, la *Mary Céleste* sur un récif proche d'Haïti, ce qui mit un point final à sa carrière malchanceuse.

Dans la rubrique des bateaux abandonnés sans qu'on sache ce qu'il était advenu de leurs équipages, on compte le *Carol Deering* qui s'échoua en février 1921 sur la côte de Caroline du Nord, sans que rien n'indiquât ce qui avait pu se produire, sinon que l'équipage avait déserté le bateau ou avait été enlevé alors qu'un repas était sur le point d'être servi; le *John and Mary*, trouvé abandonné en avril

1932 à cinquante milles au sud des Bermudes; le *Gloria Colite*, goélette de vingt et un mètres découverte sans personne à bord le 3 février 1940; et le *Rubicon*, navire cubain, retrouvé sans âme qui vive (à l'exception d'un chien affamé) au large de Key Largo, Floride, le 22 octobre 1944. La dernière note portée sur son journal de bord datait du 26 septembre alors que le bateau était encore au mouillage dans le port de La Havane. L'absence des chaloupes de sauvetage permettait de croire que l'équipage avait dû abandonner le bord en toute hâte. Ivan Sanderson fait remarquer que, dans le cas où les hommes sont contraints de quitter le navire, il est très rare qu'ils n'emmenent pas la mascotte du bord ou leurs animaux familiers. On a supposé qu'ils avaient été enlevés de force, peut-être par des entités qui souhaitaient seulement mettre la main sur des êtres capables de communication orale. Sanderson va plus loin en notant que chats, chiens et canaris ont été retrouvés sur des navires abandonnés par leurs équipages, alors que... « les perroquets semblent s'évaporer en même temps que les humains »... peut-être parce qu'un discours cohérent (ou incohérent) est un moyen aisé de reconnaître les espèces dominantes de la planète Terre.

Equipages et passagers ont fréquemment disparu de bateaux de plus faible tonnage retrouvés par la suite abandonnés et à la dérive, tels que le yacht *Connemara IV*, découvert à quatre cents milles au sud-ouest des Bermudes sans personne à bord; le *Maple Bank*, de dix-huit mètres, trouvé dérivant au nord des Bermudes le 30 juin 1969, sans trace de survivants; le *Vagabond*, douze mètres international manœuvré par son propriétaire, découvert en parfait état à l'ouest des Açores le 6 juillet 1969, sans équipage ni propriétaire, le capitaine Wallace P. Williams. Certains bateaux ont disparu lors de

trajets relativement courts, comme le cas d'Al Snyder, célèbre jockey, qui, avec plusieurs de ses amis, quitta Miami le 5 mars 1948 pour une partie de pêche au large de Sandy Key; le yacht fut retrouvé par la suite, mais les occupants avaient disparu.

Un certain nombre de petits bateaux abandonnés trouvés en haute mer après la révolution cubaine peuvent avoir un rapport avec les tentatives de fuite de certaines personnes et les activités de ceux qui leur donnaient la chasse; pourtant, une disparition frappante n'a rien à voir avec la situation cubaine.

L'incident du *Witchcraft* offre un exemple exceptionnel de la soudaineté avec laquelle un petit bateau peut disparaître, non seulement en vue du port, mais lorsqu'il est amarré à une bouée. Dan Burack, propriétaire du *Witchcraft*, lequel par ailleurs avait la réputation d'être « insubmersible », avait invité un prêtre, le père Pat Hogan, à venir admirer depuis la mer les illuminations de Miami pendant les fêtes de Noël, le 24 décembre 1967. Il manœuvra par temps calme jusqu'à environ un mille de la côte et stoppa au voisinage de la bouée n° 7 pour contempler les lumières de la ville. A ce stade, Burack lança un unique et surprenant appel à l'aide à l'intention des garde-côtes, donnant sa position exacte. Alertée, la vedette de sauvetage ne mit que vingt minutes pour parvenir à la bouée n° 7 mais, à leur arrivée, les hommes ne virent pas trace du *Witchcraft*. Après avoir abandonné les recherches, un porte-parole des garde-côtes déclara assez paradoxalement : « Nous les présumons disparus... mais pas perdus en mer. »

La liste des cargos, bateaux de pêche et de plaisance s'étant volatilisés avec leurs équipages est impressionnante. La plupart des disparitions ont eu lieu par beau temps, sans laisser la moindre épave,

tache d'huile, canot ou brassière de sauvetage (à une exception près); aucun corps n'a été retrouvé, ni en mer ni sur les grèves avoisinantes. Comme les avions disparus, les bateaux ne lancèrent aucun S.O.S. et ne transmirent aucune indication d'ennuis à bord.

Ces bateaux, littéralement évaporés, comprennent notamment le *Cotopaxi*, cargo faisant route sur La Havane venant de Charleston en 1925; le *Suduffco*, cargo naviguant au sud de Port Newark en 1926; le *Stavenger*, en 1931, ayant quarante-trois personnes à bord, aperçu en dernier lieu au sud de Cat Island; et le cargo *Anglo-Australian*, en mars 1938, avec un équipage de trente-neuf hommes qui transmit par radio le message : « Tout va bien », en passant à la hauteur des Açores, alors qu'il faisait route vers l'ouest.

Un ultime message assez impressionnant fut reçu, émanant du cargo japonais *Raifuku Maru*, vraisemblablement au moment de sa disparition entre les Bahamas et Cuba dans le courant de l'hiver 1924. Les paroles, un appel à l'aide, parurent assez insolites : « Le danger nous menace comme un poignard... Venez vite... Nous ne pouvons pas y échapper... », message qui, cependant, ne spécifiait pas la nature du danger. S'il s'était agi d'une tempête soudaine ou d'une trombe, il eût paru normal qu'un officier radio fournît des renseignements précis pouvant ultérieurement aider aux opérations de sauvetage, plutôt que de se laisser aller à des comparaisons imagées, aussi frappantes fussent-elles.

La perte des bateaux dans l'Atlantique au cours des années de guerre ne manquait pas d'explications logiques, notamment en raison de l'activité des sous-marins, de la présence de mines, de l'atteinte de bombes et des actions de sabotage; il était

normal que l'on ne retrouvât aucune épave – pourtant, longtemps après le dernier conflit mondial, de grands navires continuèrent à disparaître dans le Triangle des Bermudes. Le cargo *Sandra*, ayant appareillé de Savannah en juin 1950 à destination de Puerto Caballo, transportant une cargaison d'insecticide, passa au large de Saint-Augustine, Floride, par beau temps; après quoi, le contact fut à jamais perdu. Il est intéressant de noter que, dans le cas du *Sandra* et d'autres, la plupart des navires américains portés manquants ont disparu en vue de la terre. Un peu plus au sud, le *Sno'Boy*, bateau de pêche ayant quarante hommes à bord, se perdit sans laisser de traces en 1963 entre Kingston, Jamaïque, et Northeast Cay.

Parmi les nombreux bateaux de plaisance portés manquants dans cette zone (une moyenne d'environ un par mois), le cas du *Revonoc*, yacht de course de quatorze mètres de long, ayant remporté un prix dans la compétition Newport-les Bermudes, qui disparut au cours d'une courte croisière entre Key West et Fort Lauderdale dans la semaine séparant Noël du Nouvel An 1967 (époque fatale, ainsi que nous l'avons vu pour les disparitions) suscita de nombreux commentaires pour diverses raisons. En premier lieu, le yacht avait été conçu pour courir par tous les temps; deuxièmement, le capitaine Conover (*Revonoc* étant simplement l'anagramme de Conover), propriétaire et capitaine de l'unité, était un excellent marin, commodore du Cruising Club of America, « un trop bon plaisancier » pour risquer un accident sur un trajet aussi court. Quoi qu'il en soit, étant donné que le *Revonoc* naviguait à proximité des côtes, on aurait dû retrouver quelques débris sur la grève s'il s'était échoué sur un récif. Dans une tentative visant à donner une explication logique de la disparition du *Revonoc*, le

rédacteur de la rubrique de yachting du *New York Herald Tribune* émit l'hypothèse selon laquelle un cargo que l'on savait se trouver dans les parages à ce moment avait tout simplement éperonné le yacht la nuit, l'envoyant par le fond avec son équipage.

Plus d'un demi-siècle avant la disparition de Conover à bord du *Revonoc*, un autre célèbre marin, Joshua Slocum, le premier homme à avoir effectué le tour du monde en solitaire, entreprit un deuxième voyage en 1909 sur son yawl de onze mètres, le *Spray*. On apprit qu'il avait pénétré dans la zone du Triangle faisant route vers le sud de Miami et, peu après, lui et le *Spray* disparurent.

La disparition de bateaux, petits et moyens, dans les limites du Triangle, est certainement due dans de nombreux cas aux conditions météorologiques, notamment en hiver, moment où celles-ci deviennent particulièrement imprévisibles quand les masses d'air froid de l'Arctique se heurtent à l'air chaud des tropiques. Cela peut être à l'origine de la perte de la goélette *Windfall* (dix-sept mètres, disparue au large des Bermudes en 1962); de l'*Evangeline*, yacht de seize mètres, ayant quitté Miami pour les Bahamas en 1962; de l'*Enchantress* (dix-huit mètres, disparu après avoir appareillé de Charleston pour se rendre à Saint-Thomas en 1946); et du ketch de douze mètres, *Dancing Feather* (disparu entre Nassau et la Caroline du Nord en 1964); toutes pertes intervenues au cours des mois d'hiver alors que d'énormes lames déferlantes soulevées par des tempêtes subites peuvent être à l'origine de la disparition de petites unités qui n'auraient pas eu le temps de lancer des appels de détresse. Mais, évidemment, cela ne saurait expliquer la perte de navires dans des eaux relativement calmes ou les raisons pour lesquelles de gros bâtiments de commerce ou de la marine de guerre ont disparu sans laisser de traces.

La perte du cargo de cent soixante mètres de long, le *Marine Sulphur Queen*, avec trente-neuf hommes d'équipage, intervenue aux environs du 2 février 1963, est particulièrement frappante étant donné le tonnage du bâtiment; celui-ci était en route pour Norfolk, Virginie, et avait appareillé de Beaumont dans le Texas avec une cargaison de soufre fondu logé dans des fûts d'acier. Le temps était beau. Les dernières nouvelles du navire parvinrent à un point proche de Dry Tortugas, dans le golfe du Mexique, zone se trouvant à l'intérieur ou à proximité immédiate du Triangle si l'on tient compte de ses limites assez fluides.

Paradoxalement, la perte du cargo fut remarquée, non par ses armateurs, mais par un établissement de courtage en raison d'une suite de circonstances assez inhabituelles. L'un des matelots du *Marine Sulphur Queen* spéculait en bourse, notamment sur les grains, passe-temps qui exige généralement un contact permanent avec les boursiers, et il avait placé un ordre d'achat avant l'appareillage du navire. L'établissement de courtage avait exécuté l'ordre et câblé la confirmation à son client. Ne recevant aucune réponse, les courtiers s'étonnèrent auprès des armateurs de ne pouvoir joindre le bateau. Il s'agissait là d'une première indication permettant de supposer que tout n'allait pas pour le mieux à bord et cet incident déclencha de vaines opérations de recherches, dans l'espoir de retrouver le *Marine Sulphur Queen*, lancées par les gardes-côtes le 6 février. Ceux-ci disposaient de bases échelonnées le long des caps de la Virginie allant jusqu'à la partie orientale du golfe du Mexique d'où partirent avions et unités navales. Bien que les recherches eussent été abandonnées le 15 février, à cinq jours de là, la Marine de guerre annonça la découverte d'un gilet de sauvetage ayant appartenu au *Marine Sulphur*

Queen à quinze milles au sud de Key West. Cela donna lieu à de nouvelles prospections qui permirent de retrouver une autre brassière de sauvetage. L'enquête ultérieure envisagea de nombreuses hypothèses : explosion du soufre, chavirement, collision avec une mine, et même capture et confiscation du navire par les Cubains (ou leurs sympathisants). Une commission d'enquête de la Marine nota que le *Marine Sulphur Queen* avait disparu en mer « sans émettre de message de détresse », mais ne proposa aucune solution et n'avança pas la moindre théorie au sujet de la catastrophe.

Les récits, concernant le Triangle des Bermudes, s'enrichirent une fois de plus quand le sous-marin atomique, U.S.S. *Scorpion*, ayant quatre-vingt-dix-neuf hommes à bord, ne se présenta pas à son port d'attache, Norfolk, en Virginie, le 28 mai 1968. Il avait adressé son dernier message de routine à sa base, le 21 mai, alors qu'il se trouvait à deux cent cinquante milles à l'ouest des Açores. Le 5 juin, on le considéra comme perdu mais, à plusieurs mois de là, un bâtiment océanographique de la Marine nationale repéra une épave à quatre cent soixante milles à l'ouest des Açores, à une profondeur de plus de trois mille mètres. D'après les photographies sous-marines, il semble s'agir du *Scorpion* et celui-ci ne peut donc pas être considéré comme disparu, mais les raisons de sa perte, à la limite de la mer des Sargasses, n'en demeurent pas moins mystérieuses. Si, comme certains chercheurs qui se sont penchés sur le Triangle des Bermudes l'ont soutenu, l'origine de nombre de disparitions est due à l'intervention d'une intelligence inconnue, la perte de plusieurs submersibles atomiques dans l'Atlantique occidental laisse entrevoir de plus larges éventualités qu'une simple défaillance mécanique.

Si la zone critique s'étend au golfe du Mexique, comme le propose John Spencer, la disparition d'un bateau dans ces parages en 1966 devrait être prise en considération, notamment en vue de mieux appréhender une théorie dont il sera question par la suite; théorie soutenant que navires et avions pourraient échapper à la menace qui plane sur eux dans cette zone. En l'occurrence, il s'agit du remorqueur de dix-neuf mètres, le *Southern Cities*, ayant appareillé de Freeport, au Texas, le 29 octobre 1966, traînant une péniche de soixante-cinq mètres de long. Quand le *Southern Cities* n'émit pas son rapport quotidien par radio, des recherches aériennes furent entreprises. Les sauveteurs repèrent la péniche intacte avec sa cargaison de produits chimiques et son aussière pendant encore à sa proue, mais pas trace du remorqueur et de son équipage. L'extrait du rapport de la commission d'enquête des garde-côtes pourrait s'appliquer à n'importe laquelle des disparitions d'avions et de bateaux : « ... en l'absence de message de détresse, on est en droit de conclure que la perte du remorqueur peut être intervenue avec une telle rapidité qu'elle interdisait la transmission d'un appel à l'aide... »

Parmi les disparitions les plus récentes, on compte celle de l'*Ithaca Island*, en novembre 1968, transportant une cargaison de grain de Norfolk à Manchester; du *Milton Iatrides*, en avril 1970, ayant appareillé de La Nouvelle-Orléans à destination de Capetown avec un chargement d'huile végétale et de soude caustique; de l'*Anita*, cargo de fort tonnage (20000 tonnes) avec un équipage de trente-deux hommes, parti de Newport News en mars 1973, avec une cargaison de charbon à destination de l'Allemagne et dont on n'eut plus jamais de nouvelles. L'enquête habituelle, des plus minutieuses, établit que l'*Anita* avait été perdu corps et biens, et la

Lloyd de Londres régla les trois millions de dollars de l'assurance aux armateurs.

Le *Norse Variant*, bateau de la même série que l'*Anita*, qui avait appareillé deux heures avant ce dernier, envoya un message radio déclarant qu'il coulait à cent cinquante milles au sud-est du Cape May. Tout d'abord, on crut que tous les membres de l'équipage avaient péri, mais on retrouva un survivant qui s'était accroché à un panneau d'écouille en bois. Il expliqua que le naufrage avait été consommé en quelques minutes; un vent extrêmement violent s'était subitement levé, arrachant tout ce qui se trouvait sur le pont. D'énormes lames ayant submergé le bateau s'étaient engouffrées dans les soutes du navire qui coula en moins de cinq minutes.

Si l'on considère la diversité des cargaisons transportées par de nombreux navires marchands ayant disparu, on ne découvre aucun rapport entre la nature des chargements et les disparitions, laissant penser à la piraterie, au danger d'explosion, à une mutinerie ou autre. Il semble s'agir de pertes fortuites, mais toutes localisées dans une même zone.

En commentant la disparition de bateaux et d'avions à l'intérieur du Triangle des Bermudes, un officier porte-parole du Troisième District Naval de la Marine des U.S.A. a exprimé une opinion largement répandue, bien que strictement officieuse :

– C'est un vrai mystère. Personne dans la Marine ne prend ces événements à la légère. Nous avons toujours admis qu'il y avait quelque chose d'étrange dans ce Triangle des Bermudes, mais personne n'a jamais découvert de quoi il pouvait s'agir. Il ne semble pas y avoir de raisons logiques ou physiques. C'est presque comme si ces navires avaient été brusquement recouverts par une sorte de filet électronique.

A quelques rares exceptions près, presque tous les incidents concernant avions et bateaux sont intervenus dans la mer des Sargasses ou ses parages immédiats et dans les eaux qui la bordent. Ivan Sanderson, tout en mettant en garde contre la focalisation qui ne manque pas de se produire sur un quelconque incident spectaculaire, n'en souligne pas moins l'irritation ressentie du fait que la mer des Sargasses ait été le théâtre de... « la plupart des disparitions d'avions et de bateaux, remontant loin dans le temps... intervenues dans cette zone mystérieuse en forme de losange... »

Coïncidence assez ironique, cette zone, redoutée depuis l'Antiquité dans les légendes qui existaient longtemps avant que la région fût découverte officiellement et, ultérieurement, crainte pendant des siècles comme une mer funeste, doit conserver sa sinistre aura et une grande partie de son mystère, cela même à l'âge de l'espace, rassemblant dans un même étonnement des individus pouvant être placés aux extrémités opposées du spectre de l'exploration – Christophe Colomb et les astronautes d'Apollo 12.

Christophe Colomb, à bord de la *Santa Maria*, fut le premier qui consigna ses observations sur l'explicable luminosité de la mer, les scintillantes eaux blanches des Bahamas, à proximité des limites occidentales de la mer des Sargasses; il remarqua le phénomène lors de son premier voyage, le 11 octobre 1492, deux heures après le coucher du soleil, alors que les astronautes ont observé ces mêmes traînées blanchâtres, dernières lueurs qu'ils perçurent de la terre. Quelle que soit son origine, encore inexpiquée, cette étrange luminescence est visible aussi bien de la surface que d'une altitude considérable.

Durant le premier voyage de Christophe Colomb,

survinrent, dans la zone du Triangle, d'autres incidents qui sont encore à l'heure actuelle sources de discussions et d'étonnement. Le 15 septembre 1492, alors que le navigateur se trouvait dans la partie occidentale de la mer des Sargasses il vit, en même temps que son équipage dont la nervosité ne cessait de croître, une immense traînée de feu qui creva le ciel et disparut dans l'océan. A quelques jours de là, certains de ses matelots furent terrifiés en constatant l'inexplicable perturbation dont le compas du bord était l'objet, précédent étrange, à la veille de la découverte du Nouveau Monde, des altérations électromagnétiques qui continuent à affecter la navigation aérienne et maritime à l'intérieur du Triangle.

Un autre des nombreux mystères relatifs à la mer des Sargasses, ayant intrigué les chercheurs de l'Antiquité aussi bien que ceux de notre temps, concerne la reproduction des anguilles. Aristote (384-322 avant J.-C.) fut le premier naturaliste à avoir posé la question déconcertante concernant le terrain de reproduction des anguilles européennes, lesquelles, évidemment, étaient les seules dont il eut connaissance. On savait que les anguilles abandonnaient étangs, lacs, ruisseaux, rivières pour descendre les fleuves et gagner la mer. On ne devait pas en apprendre davantage sur les lieux de reproduction jusqu'à ce que, deux mille cinq cents ans plus tard, un homme de science danois, le Dr Johannes Schmidt, découvrit la destination des anguilles et retraçât leur voyage, répondant enfin à la question posée par Aristote pour la première fois.

Les anguilles adultes d'Europe suivent les fleuves qui se jettent dans l'Atlantique; là, elles se rassemblent et nagent en formations serrées, progressant lentement pendant environ quatre mois, accompa-

gnées par des vols d'oiseaux de mer et des meutes de requins, jusqu'à ce qu'elles atteignent un point de la mer des Sargasses où elles frayent à une grande profondeur. Les adultes meurent sur place et les civelles entreprennent leur long voyage pour gagner l'Europe, portées par le Gulf Stream, ce qui leur demande environ deux ans.

Les anguilles du continent américain suivent le même trajet mais inversé. Elles nagent vers l'est et retrouvent leurs congénères européens dans la mer des Sargasses; puis les jeunes gagnent leurs habitats ancestraux dans les Amériques. Ce remarquable comportement des anguilles et leur nostophilie (mémoire atavique d'un habitat ancestral) ont donné lieu à certaines théories des plus intéressantes; notamment celle qui veut que leur terrain de reproduction originel ait été un grand cours d'eau arrosant un ancien continent ayant antérieurement existé dans l'Atlantique au voisinage de la mer des Sargasses; les anguilles retourneraient à leurs lieux de reproduction initiaux, à l'endroit où se trouvait le cours d'eau disparu, englouti avec son continent à des centaines de mètres, au-dessous du niveau de la mer. On est même allé jusqu'à imaginer que les algues de la mer des Sargasses seraient des plantes ayant subi une mutation pour s'adapter au milieu marin, résidus de la végétation de l'ancien continent Atlantique qui, d'après la légende, aurait été submergé avec une rapidité foudroyante, entraînant dans les profondeurs ses forêts et sa flore luxuriantes.

Mais parmi les nombreux mystères de la mer des Sargasses et de ses parages, celui des bateaux et avions perdus et leurs rapports possibles avec d'autres phénomènes est des plus troublants, surtout du fait qu'il concerne une zone constamment sillonnée par mer et par air. Bien entendu, l'éventualité d'une

explication logique demeure pour chaque cas de disparition et les expressions telles que « aberrations atmosphériques », « trouée dans le ciel », « désintégration à la suite de turbulence inexplicquée », « traquenard des cieux », « affaissement gravitationnel », et les conjectures selon lesquelles avions et bateaux de tout tonnage ont été capturés et enlevés par des forces inconnues ne constituent que des tentatives en vue d'expliquer l'inexplicable.

Il existe pourtant un autre élément du mystère – relativement récent et inattendu. Dans le cas des nombreuses disparitions enregistrées dans le Triangle des Bermudes, non seulement il n'y a pas eu de survivants, mais pas un seul corps n'a été retrouvé. Cependant, depuis plusieurs années, au fur et à mesure que se répand la légende du Triangle des Bermudes, certains pilotes et marins abandonnent peu à peu leurs légitimes réticences et commencent à aborder le domaine de l'extraordinaire, et ils se laissent aller à évoquer la façon dont ils ont personnellement pu échapper aux forces opérant dans la zone critique. L'examen de ces comptes rendus révèle la possibilité d'un processus susceptible d'expliquer comment (sinon pourquoi) certaines de ces pertes sont intervenues.

LES RESCAPÉS

Dans son ouvrage *Invisible horizons*, anthologie des mystères de la mer, Vincent Gaddis consacre plusieurs pages au Triangle des Bermudes (« le Triangle de la Mort ») où il expose que, pour avoir rédigé un article initial sur cette zone en 1964, il reçut une lettre émanant d'un ancien aviateur nommé Dick Stern, contenant des renseignements surprenants et venant fort à propos. Stern déclarait que vers la fin de 1944, il avait pris part à un vol à destination de l'Italie, comprenant sept bombardiers. A environ trois cents milles au large des Bermudes, son appareil rencontra des turbulences tellement inattendues et violentes qu'il dut rebrousser chemin et regagner les Etats-Unis. Ce phénomène eut lieu par beau temps, sous un ciel étoilé, mais l'avion roula et tangua à un point tel que l'équipage fut jeté contre le plafond de la carlingue. L'appareil perdit de l'altitude si brusquement qu'il faillit s'abîmer dans les flots. Quand le bombardier eut regagné sa base, Stern apprit qu'un seul autre appareil, sur les sept que comptait l'escadrille, était rentré; il n'y eut aucun contact radio avec les cinq autres et, par la suite, on ne retrouva ni survivants ni épaves. Cet incident, qui se produisit un an *avant* la perte du Vol 19, également en décembre, n'entra pas dans la rubrique des pertes insolites puisqu'il

avait eu lieu en temps de guerre et il passa inaperçu.

Quelques années après la guerre, Stern et sa femme se trouvaient à bord d'un Bristol Britannia reliant les Bermudes à Nassau quand un événement analogue se produisit. Par une curieuse coïncidence, à ce même instant, Mme Stern évoquait l'incident précédent. Soudain, l'appareil piqua du nez sans avertissement; les sandwiches servis aux passagers volèrent au plafond et l'avion fut violemment secoué. Il continua à enregistrer des ébranlements furieux, à s'élever et à retomber un quart d'heure durant.

Ce phénomène peut être un exemple de « turbulence par temps clair » laquelle, si elle est suffisamment intense et prolongée, pourrait avoir disloqué certains appareils et dispersé leurs débris au-dessus de la mer. Quoi qu'il en soit, Dick Stern est l'une des rares personnes à avoir été par deux fois aux prises avec la même force inattendue et menaçante presque au même endroit du Triangle – et à avoir survécu pour témoigner de son aventure.

Joe Talley, patron d'un bateau de pêche, le *Wild Goose*, expérimenta une autre façon de disparaître à l'intérieur du Triangle, bien qu'il s'en fût tiré indemne. Cela ne concernait pas un avion mais son propre bateau, en remorque derrière un autre en pleine mer. Son aventure se situe dans la Langue de l'Océan, secteur particulièrement profond de l'archipel des Bahamas, sorte de ravin abrupt à l'est d'Andros Island, théâtre de nombreuses disparitions.

Le bateau de pêche au requin du capitaine Talley, mesurant vingt mètres de long, était remorqué dans la partie sud de la Langue de l'Océan par le *Caicos Trader*, d'une longueur de trente mètres. Le temps était beau avec une brise fraîche de sud-ouest. Les deux bateaux se rapprochaient de la section sud de

la Langue de l'Océan, à l'endroit où la gorge sous-marine crève la surface et forme une sorte de grand cratère d'un diamètre de quarante milles. Les récifs et la chaîne Exuma, situés à l'est, protègent ce secteur des trop hautes lames pouvant être produites par les alizés de sud-est. Il faisait nuit et le capitaine Talley dormait dans sa couchette. Soudain, il fut réveillé par une masse d'eau qui se déversait sur lui. Machinalement, il saisit une brassière de sauvetage et s'efforça d'atteindre un hublot ouvert. En se débattant, il se rendit compte que son bateau était submergé, mais sa main se referma sur un cordage le long duquel il remonta jusqu'à la surface.

Quand il parvint à l'extrémité du cordage et émergea à l'air libre, il s'aperçut que le *Caicos Trader* avait continué sa route sans lui. La force subite ayant englouti le *Wild Goose*, alors que le capitaine Talley se trouvait à son bord, menaçait de faire chavirer le *Caicos Trader* en raison de la remorque. L'équipage du remorqueur sectionna l'aussière, quitta les parages immédiats, puis revint dans le secteur pour voir si Talley n'avait pas miraculeusement réussi à s'échapper de sa cabine alors que son bateau s'abîmait dans les flots. L'équipage du remorqueur avait vu le *Wild Goose* couler à pic « dans une sorte de tourbillon ».

Après environ une demi-heure, Talley, à bout de force, craignait de suivre le même chemin que son bateau lorsqu'il entendit son nom se répercuter sur la mer, hurlé par mégaphone à bord du *Caicos Trader* revenu sur les lieux. Il put pousser un cri et fut sauvé. Etant donné que la plupart des capitaines naviguant dans cette zone avaient eu connaissance de nombreuses pertes inexplicables, souvent accompagnées de mauvais fonctionnement de compas et de radio, on ouvrit une enquête afin de déterminer

comment les instruments du *Caicos Trader* avaient réagi au moment du naufrage. On apprit que l'homme de barre, ayant établi sa route, avait abandonné le gouvernail au moment de la catastrophe et l'on ne put savoir s'il y avait eu variation de l'aiguille aimantée.

D'autres remorqueurs ont perdu le bateau auquel ils prêtaient assistance, parfois avec l'équipage de ce dernier. Dans certains cas, il semble que le brouillard ait enveloppé le bateau en remorque et qu'il y ait eu mauvais fonctionnement du compas et du matériel électrique à bord du remorqueur. On est en droit de se demander pourquoi on possède des rapports émanant de remorqueurs et concernant les forces en jeu alors qu'on ne dispose pas de témoignages des équipages de bateaux naviguant seuls. Peut-être est-ce en raison du fait que ces derniers se contentent de disparaître – sans témoins – alors que dans le cas de remorquage, les bateaux sont suffisamment proches l'un de l'autre pour que quelqu'un puisse observer ce qui se produit.

L'expérience du capitaine Don Henry, en 1966, donne un compte rendu graphique d'une « lutte à la corde » entre le remorqueur et une force non identifiée, cherchant, consciemment ou inconsciemment, à capturer la péniche.

Le capitaine Henry est propriétaire d'une compagnie de sauvetage à Miami, la *Sea Phantom Exploration Company*; il peut être considéré comme un marin expérimenté, navigateur accompli, plongeur autonome confirmé, renommé pour son opiniâtreté. Agé d'environ cinquante-cinq ans, il est fortement charpenté, avec une poitrine et des bras puissants. Il donne l'impression d'être extrêmement solide, musclé et, pour un homme de son poids, il se déplace avec une étonnante légèreté et rapidité. Pour souligner un argument, il frappe volontiers du

poing droit dans sa paume gauche et il apparaissait qu'il ne ferait pas bon se trouver dans la zone d'impact. Ses yeux, habitués à surveiller la mer, sont francs et pénétrants. La conviction de ses propos et les détails dont sont empreints ses souvenirs justifient l'insertion intégrale de la conversation que nous avons eue avec le capitaine Henry qui évoqua ainsi la disparition d'un bateau remorqué :

... Nous revenions de Porto Rico et nous nous dirigeons vers Fort Lauderdale. Nous étions en mer depuis trois jours, remorquant une péniche vide ayant transporté du nitrate. Je me trouvais à bord du *Good News*, remorqueur de deux mille chevaux, long de cinquante mètres. La péniche que nous remorquions jaugeait deux mille cinq cents tonnes et se trouvait au bord d'une aussière d'environ trois cents mètres de long. Nous naviguions dans la Langue de l'Océan après avoir passé les Exumas. La sonde donnait une profondeur de trois cents brasses.

C'était dans l'après-midi, par beau temps, ciel clair. J'étais descendu dans la cabine, à l'arrière de la passerelle, quand j'entendis des cris. Je bondis sur le pont et hurlai : « Qu'est-ce qui se passe, nom de Dieu ? » Je jetai immédiatement un coup d'œil au compas dont la rose des vents tournoyait dans le sens des aiguilles d'une montre. Il n'existait aucune raison qui pût justifier l'affolement de l'aiguille aimantée – le seul endroit où j'ai entendu dire que cela se produise est dans le Saint-Laurent, à Kingston, où un important dépôt de fer ou peut-être une météorite affole les compas. Je ne savais pas ce qui se passait, mais j'ai compris qu'il s'agissait d'un événement grave. Les lames semblaient venir de toutes les directions; on ne pouvait plus distinguer l'horizon de l'eau et du ciel; tout semblait mêlé, fondu. Nous ne connaissions plus notre position.

Quel que soit le phénomène, il nous déroba, nous volait, s'emparait de tout ce que produisaient nos génératrices. Toutes les sources électriques cessèrent d'être alimentées. Les moteurs continuaient à tourner mais nous n'obtenions aucune puissance; le mécanicien tenta

de mettre en marche une génératrice auxiliaire, mais il ne parvint pas à obtenir la moindre étincelle.

Je m'inquiétais au sujet de la péniche. La remorque était tendue, mais je n'apercevais pas le bateau. Il semblait être recouvert par un nuage et les lames qui l'entouraient paraissaient plus hachées que dans la zone avoisinante.

Je fis tourner les machines à pleine vitesse; je ne voyais pas où nous allions, mais je tenais à ficher le camp aussi rapidement que possible. Il semblait que quelque chose nous tirait en arrière, mais sans parvenir à nous arrêter.

En sortant de ces parages, j'ai eu l'impression d'émerger d'un banc de brume. La remorque se dressait toute droite – comme le truc de la corde indienne – on n'apercevait rien à l'autre extrémité, noyée dans le brouillard. Je sautai sur le pont et halai l'aussière. La satanée péniche sortit de la brume, mais il n'y en avait pas ailleurs. En fait, la visibilité était excellente, on pouvait voir jusqu'à onze milles. Dans la zone brumeuse que nous venions de quitter, il y avait toujours du clapot, mais pas de fortes lames. Quitte à passer pour un pleutre, je vous avouerai franchement que je n'avais aucune envie de faire demi-tour pour aller voir ce qui se produisait là-bas.

Avez-vous jamais eu la sensation que deux personnes vous tiraient les bras, chacune dans une direction opposée? Eh bien, j'avais le sentiment que nous nous trouvions dans un endroit où quelqu'un ou quelque chose tenait à ce que nous empruntions une autre route que celle que nous suivions.

QUESTION : *L'horizon vous a-t-il paru verdâtre?*

– Non, plutôt laiteux. C'est ce que je peux dire. Je ne cherchais pas à distinguer les couleurs. Après notre départ, nous avons dû recharger les batteries. Il m'a fallu jeter cinquante piles électriques.

– *Avez-vous songé au Triangle des Bermudes?*

– Oui. C'est même la chose à laquelle j'ai pensé sur le moment. Je me suis dit : « Bon Dieu, je vais alimenter les statistiques. »

– *Avez-vous connu d'autres expériences semblables?*

– Non. J'ai entendu parler d'autres marins qui en ont

eu, et d'un bateau remorqué qui a disparu avec son équipage après que le câble a été rompu. Personnellement, c'est ma seule expérience de cet ordre. Une fois suffit amplement !

Jim Richardson, ancien pilote de l'Aéronavale, actuellement président de Chalk Air Ferry Service, qui assure le service entre Opa-Locka Airport de Miami et Bimini, et d'autres aérodromes des Bahamas, affiche une attitude prudente concernant les prétendus dangers du Triangle des Bermudes. Il exprime franchement l'opinion qui prévaut dans la région :

C'est une chose dont les gens ne parlent pas. Ils ne tiennent pas à passer pour des imbéciles.

Néanmoins, à l'occasion de ses nombreux vols le menant aux Bahamas, il lui est arrivé de connaître des aberrations électroniques et magnétiques. Ainsi, un matin très tôt, alors qu'il se rendait de Floride aux Turks Islands, en compagnie de son fils, la rose des vents du compas s'est mise soudain à tourner de gauche à droite. Il a posé la question à son jeune passager :

– D'après toi, qu'est-ce qui arrive au compas ?

Et le fils a répondu, comme si l'explication allait de soi :

– Nous survolons Andros.

Il avoue que ce phénomène s'est reproduit fréquemment « chaque fois que nous survolons les eaux profondes devant le récif Moselle ». Ce récif est un lieu où on a souvent noté la présence de lueurs mystérieuses apparaissant la nuit; il a d'ailleurs la réputation parmi les pêcheurs de Bimini d'être « hanté ». Ces lumières sur le récif ont aussi été observées par le même Jim Richardson et d'autres pilotes d'avions et de bateaux.

Un autre incident électronique nous est narré par Chuck Wakeley; il nous rapporte le cas où une présence a paru prendre possession de son avion alors qu'il effectuait un vol entre Nassau et Fort Lauderdale. Chuck Wakeley est âgé d'une trentaine d'années et exerce la profession de pilote d'avions et d'hélicoptères depuis dix ans. Il totalise un nombre impressionnant d'heures de vol et il s'est aventuré maintes fois seul au-dessus des forêts tropicales de Panama et d'Amérique du Sud, expéditions nécessitant une observation rigoureuse des moindres détails et des réactions pondérées si on tient à survivre en cas de difficultés.

Chuck Wakeley est donc un observateur entraîné, détenteur d'un brevet de pilote de première catégorie délivré par le gouvernement des Etats-Unis. Sa sincérité impressionne, tout comme les efforts qu'il déploie pour narrer son aventure exactement telle qu'elle s'est produite. Il a un langage imagé, et il est intéressant de noter qu'il n'avait pas entendu parler du Triangle des Bermudes avant l'expérience qu'il nous conte :

En novembre 1964, j'étais pilote à la Sunline Aviation de Miami. A cette époque, j'ai pris les commandes d'un appareil pour mener des clients à Nassau et revenir vers mon point de départ. J'ai débarqué mes passagers et j'ai quitté l'aérodrome de Nassau peu après le coucher du soleil. Le temps était clair et le ciel étoilé. J'ai survolé l'extrémité nord d'Andros Island vers 21 h 30, ce qui m'a donné l'occasion d'apercevoir quelques lumières.

Je me trouvais à une altitude de huit mille pieds et je pensais regagner Miami tout tranquillement mais, à une quarantaine de milles, après Andros, alors que je piquais droit sur Bimini, j'ai remarqué quelque chose d'inhabituel : une légère phosphorescence sur les ailes. Tout d'abord, j'ai cru qu'il s'agissait d'une illusion d'optique engendrée par la lumière du cockpit traversant le plexiglas teinté, car les ailes semblaient translucides; elles

m'apparaissaient d'une couleur bleu-vert, très pâle, alors qu'en réalité, elles sont d'un blanc brillant.

Après environ cinq minutes, cette lueur augmenta d'intensité et devint si vive que j'éprouvais des difficultés à lire mes instruments. La rose des vents de mon compas magnétique se mit à tourner lentement mais régulièrement; la jauge des réservoirs de carburant, qui indiquait « demi-plein » lors du décollage, marquait maintenant « plein ». Mon système électrique de pilotage automatique fit brusquement virer l'appareil sur la droite; je dus le débrancher et reprendre les commandes. Je ne pouvais me fier à aucun des instruments alimentés par électricité car ceux-ci ne fonctionnaient pas ou se comportaient de façon étrange. Bientôt, tout l'appareil devint phosphorescent; il ne pouvait pas s'agir d'un reflet puisque l'avion était entièrement luminescent. Je jetai un coup d'œil en direction des ailes et je me rappelle avoir remarqué que, non seulement elles dégageaient une luisance bleu-vert, mais aussi qu'elles paraissaient floues, mal délimitées.

A ce stade, je ne pouvais plus compter sur mon compas gyroscopique, l'horizon ou les altimètres, et comme je naviguais de nuit et que je me fondais sur un horizon artificiel, je ne disposais plus de la moindre indication pour me permettre de tenir un cap. La phosphorescence devint si intense que je ne parvenais même plus à distinguer les étoiles. Je fis la seule chose restant en mon pouvoir – laisser l'appareil prendre la direction qu'il voudrait. La luminescence s'amplifia encore, jusqu'à devenir aveuglante; cela dura environ cinq minutes, puis la lueur s'estompa progressivement.

Dès que cette étrange clarté eut disparu, tous les instruments recommencèrent à fonctionner normalement. Je vérifiai les fusibles de divers circuits, mais aucun n'était à remplacer. Les jauges de carburant indiquèrent à nouveau que les réservoirs étaient à demi pleins. Le compas magnétique se stabilisa et je constatai que je n'avais dévié de mon cap que de quelques degrés. Je branchai le pilote automatique dont le fonctionnement se révéla normal. Avant l'atterrissage, je vérifiai tous les instruments de bord, train d'atterrissage, volets, etc. Tout était normal. En fait, l'appareil possédait un système

prévu pour neutraliser les effets de l'électricité statique.

QUESTION : *Votre expérience vous a-t-elle paru avoir un rapport avec le Triangle des Bermudes ?*

- Je n'ai été au courant du Triangle des Bermudes qu'après l'incident. J'ai cru que j'avais eu affaire à un feu de Saint-Elme, bien qu'en général ce phénomène ne se présente pas de cette manière.

- *Quand avez-vous entendu parler du Triangle des Bermudes ?*

- Quand j'ai raconté mon aventure à d'autres pilotes. Certains de mes camarades en ont connu de semblables, mais ils n'aiment pas en parler. D'ailleurs, il n'y a pas moyen d'éviter ce qu'on appelle le Triangle si on se rend à un endroit comme Porto Rico, à moins de contourner les Bermudes par le nord. Actuellement, on entend de plus en plus parler du Triangle, surtout quand il se produit une disparition d'avion inexplicable.

Ce qui peut être rattaché à une observation visuelle, en altitude, d'une force destructrice à l'intérieur du Triangle, fut rapporté dans *Pursuit*, revue publiée par la société *Investigation of the Unexplained*. L'auteur du rapport, Robert Durand, fait mention d'un incident observé depuis la cabine de pilotage d'un Boeing 707, reliant San Juan à New York le 11 avril 1963. Le repérage eut lieu par 19°54' de latitude Nord et 66°47' de longitude Ouest, un point compris dans les limites du Triangle au-dessus de la fosse de Porto Rico, l'un des ravins les plus abrupts de l'océan où, à certains endroits, la profondeur atteint huit mille cinq cents mètres.

Le copilote enregistra le premier le phénomène à 13 h 30, soit vingt minutes après le décollage alors que l'avion à réaction volait à une altitude de trente et un mille pieds. Soudain, il remarqua, à environ cinq milles sur tribord, que l'océan se soulevait, formant une grosse éminence arrondie qui ressemblait assez à celle qui aurait pu être produite par une explosion nucléaire sous-marine; elle évoquait

un « énorme chou-fleur à la surface de l'eau ». Immédiatement, il désigna le phénomène à l'attention du commandant de bord et du mécanicien. Les trois hommes observèrent attentivement la mer pendant une trentaine de secondes, puis ils débouclèrent leurs ceintures et se rendirent sur tribord pour bénéficier d'une meilleure vue. D'après eux, la gigantesque éminence d'eau atteignait un à deux kilomètres de diamètre et sa hauteur cinq cents à mille mètres. Très légitimement, le commandant ne vira pas de bord pour aller examiner le phénomène de plus près; il s'en tint à son horaire. Lorsque l'avion quitta la zone, l'énorme masse bouillonnante semblait commencer à s'apaiser. Par la suite, le copilote chercha à se renseigner auprès de divers organismes, notamment les garde-côtes, le F.B.I. et les stations enregistrant les secousses telluriques, mais il n'obtint aucune réponse satisfaisante. Aucun tremblement de terre, raz de marée ou trombe ne s'était manifesté dans cette zone.

On a prétendu que cette apparente explosion nucléaire aurait pu avoir un rapport quelconque avec le sous-marin atomique U.S.S. *Tresher*, perdu le jour précédent, ou ses têtes nucléaires, bien que le *Tresher* eût été porté disparu à des milliers de milles de là. Evidemment, cette théorie ne serait valable que si d'importants éléments concernant la perte du *Tresher* avaient été gardés secrets (ce qui est possible) ou, ainsi qu'on l'a avancé officieusement, le sous-marin d'un ennemi en puissance avait été attaqué et coulé par représailles pour avoir torpillé le bâtiment américain. Mais si l'on écarte les hypothèses militaires, l'incident relaté est une confirmation des forces qui sont à l'œuvre dans les limites du Triangle des Bermudes.

Une autre aventure récente a été rapportée par les rescapés à Norman Bean, ingénieur en électro-

nique et inventeur, notamment, d'une télévision sous-marine en circuit fermé et d'un produit répulsif pour tenir les requins à distance. Norman Bean, qui habite Miami, donne fréquemment des conférences sur les OVNI et il peut être considéré comme un observateur attentif des phénomènes se produisant dans le Triangle des Bermudes. L'incident intervint un soir de septembre 1972 entre Featherbed Banks et Matheson Hammock dans Biscayne Bay et concerne un bateau à moteur Diesel répondant au nom inquiétant de *Nightmare* (cauchemar). Le *Nightmare*, transportant trois passagers, regagnait le port de nuit, ainsi qu'il convient après une partie de pêche dans Biscayne Bay. En atteignant les parages de Featherbed Banks, le barreur remarqua que le compas était affecté d'une déviation de quatre-vingt-dix degrés par rapport à l'alignement des phares de sa destination, Coconut Grove. Les lumières du bord baissèrent d'intensité, puis s'éteignirent comme si un drainage considérable et subit avait vidé les batteries. A partir de cet instant, sans tenir compte des indications données par le compas, l'homme de barre mit cap plein ouest, droit sur les amers qu'il connaissait, à pleine puissance des moteurs. Mais le seul changement de position portait le bateau vers le nord, ainsi qu'il put s'en assurer en relevant les lumières de la côte qui glissaient dans le sud. Deux heures durant, le bateau s'efforça de gagner sa destination mais sans enregistrer le moindre progrès et peut-être même en perdant du terrain.

Pendant ce temps, les passagers remarquèrent une grande forme sombre qui cachait les étoiles entre le bateau et Matheson Hammock à un mille ou deux à l'ouest. En examinant attentivement le phénomène, ils distinguèrent une lueur mouvante qui pénétrait dans la zone d'ombre, y restait un

moment suspendue et disparaissait. Peu après, la masse sombre se désintégra à son tour. Après quoi, la rose des vents du compas revint à la normale, la génératrice rechargea les batteries et le bateau put reprendre sa route.

Une aventure pratiquement identique fut rapportée à Bean par une personne assistant à l'une de ses conférences donnée quelques années avant le cas du *Nightmare*. L'homme, un capitaine en retraite de la Marine des Etats-Unis, ne tenait pas à discuter de l'incident pendant la conférence mais, par la suite, il rapporta son aventure à Bean en tête à tête. Comme tant d'autres ayant été témoins de phénomènes « inexplicables », il ne voulait pas ternir sa réputation ou risquer les railleries mettant en cause la véracité de ses dires ou l'exactitude de ses observations.

L'incident se produisit la semaine précédant Noël en 1957. Un bateau de pêche de onze mètres, équipé d'un moteur Diesel, appartenant au capitaine et manœuvré par lui, se rendait à Freeport, aux Bahamas; plusieurs heures durant, il parut paralysé sur sa route, semblant même reculer de plusieurs milles. La génératrice cessa de fonctionner, lumières et radio s'éteignirent tandis que la rose des vents du compas tournoyait sur son axe. Bien que le moteur Diesel continuât à tourner, le bateau n'avancait pas. De même que dans le cas du *Nightmare*, les passagers remarquèrent, alors que la mer était calme et le ciel étoilé, qu'une certaine partie des nues, droit sur leur route, se masquait d'une tache sombre aux contours irréguliers, dissimulant les étoiles. A un moment, ils aperçurent trois lueurs se déplaçant simultanément qui pénétrèrent dans la zone d'ombre et disparurent. Peu après, la tache noire s'évanouit à son tour comme aspirée par le ciel et le bateau put de nouveau tailler de la route. Les

lumières et la radio se remirent à fonctionner, et le compas retrouva sa stabilité initiale. Le capitaine et ses quatre passagers apprirent par la suite qu'au cours de la même nuit, à quarante milles de là, un cargo qui naviguait sur la route du Gulf Stream en direction du sud s'était échoué sur un banc de vase, à l'ouest de son cap, à proximité de Fort Lauderdale, son compas ayant été affecté d'une déviation de quatre-vingt-dix degrés.

L'incident qui se produisit à bord d'un bimoteur Beechcraft ayant décollé de George Town, Great Exuma, aux Bahamas, le 15 novembre 1972, nous fournit un exemple intéressant qui prouve combien les forces en jeu peuvent être capricieuses, tout au moins dans ce cas, en admettant qu'on puisse leur attribuer des mobiles et des raisons puisqu'elles semblèrent plutôt aider l'avion que chercher à le détruire. Le Dr S.F. Jablonsky, psychologue à Fort Lauderdale, adressa le rapport suivant au Dr Manson Valentine :

L'avion quitta George Town au coucher du soleil avec neuf personnes à bord, dont cinq pilotes. Le temps était beau, la mer calme, la visibilité excellente. Une brise légère soufflait de sud-est.

Environ dix minutes après le décollage, alors que l'appareil survolait la Langue de l'Océan, au nord-ouest d'Exuma, tous les instruments alimentés par électricité, compas, radio, lumières, et même les contrôles hydrauliques cessèrent brusquement de fonctionner et toutes les batteries se vidèrent totalement.

La première réaction du pilote fut de tenter un atterrissage à New Providence (à environ soixante milles dans le Nord) puisqu'il pouvait naviguer à vue en se fondant sur le soleil couchant jusqu'à ce que les lumières de Nassau soient visibles. Pourtant, il se rappela que la radio était inutilisable; il ne pourrait donc aviser la tour de contrôle de son arrivée et il ne disposait pas de feux de signalisation pour indiquer son approche. Il décida donc

de mettre le cap sur Andros et bientôt les passagers distinguèrent le petit aérodrome proche de l'extrémité sud de l'île. Pour atterrir dans ces circonstances, le pilote amorça un vol plané après avoir viré à l'ouest de la piste afin de s'assurer qu'il n'y avait aucun obstacle et se diriger avec autant de précision que possible pour prendre la piste face au vent. Etant donné que le système hydraulique ne fonctionnait pas, le train d'atterrissage ne put être sorti. Par la suite, le Dr Jablonsky remarqua que « l'avion sembla atterrir comme s'il flottait sur un coussin d'air ». L'extrémité des hélices entra en contact avec le sol au moment où l'avion cherchait à se poser, ce qui provoqua un jaillissement d'étincelles mais, au lieu de s'écraser, l'avion s'immobilisa sur le ventre. Le fuselage ne subit pas le moindre dommage et même les bouches à air, placées très bas, étaient intactes.

Le lendemain, deux hélices neuves furent expédiées à Andros et mises en place. On rechargea les batteries de l'avion mais, avant même que cette opération eût été effectuée, le système hydraulique avait recommencé à fonctionner. L'appareil redécolla et atterrit à Fort Lauderdale sans autre incident.

Tout dernièrement encore, le paquebot de la Cunard, *Queen Elisabeth II*, a échappé de justesse à la catastrophe en un lieu situé à la partie supérieure du centre du Triangle des Bermudes, le 3 avril 1974, à la suite d'une avarie de chaudière (attribuée à une rupture de canalisation d'huile), de l'interruption du courant électrique, du conditionnement d'air, etc. Ce paquebot ultra-moderne demeura encalminé, comme ses devanciers les grands voiliers, dans la mer des Sargasses, tandis que ses passagers attendaient du secours, réconfortés par les boissons gratuites, bien que tièdes, offertes par la compagnie.

Lors de l'une des premières interviews radiodiffusées depuis le bord, un passager, joueur de football professionnel, déclara sur les ondes :

- Le capitaine m'a dit que nous étions immobilisés au beau milieu du Triangle des Bermudes.

Pourtant, les rapports ultérieurs semblèrent éviter soigneusement toute allusion à la zone maudite.

Au sujet de cet incident, il est intéressant de noter la disparition du *Queen Elisabeth II* sur l'écran radar d'une vedette des garde-côtes qui suivait le paquebot. Au moment où le navire, filant trente-cinq nœuds, pénétrait dans le Triangle, la vedette le perdit sur son écran bien que le paquebot demeurât en vue pendant un certain temps. Les communications radio du bateau des garde-côtes avec le *Queen Elisabeth II* et le contact radar parurent être affectés dès l'instant où le paquebot entra dans le Triangle. Bien qu'on ne soit pas allé jusqu'à émettre l'éventualité selon laquelle les forces mystérieuses du Triangle seraient à la base de la panne du *Queen Elisabeth II*, il est possible que le contact radar de la vedette ait pu être altéré par les anomalies radiophoniques et électriques déjà constatées dans les limites du Triangle des Bermudes.

Quand on considère le nombre total de disparitions d'avions et de bateaux ainsi que le processus rapporté par ceux qui semblent avoir échappé aux forces en jeu dans la zone du Triangle des Bermudes, il nous faut tenir compte de la possibilité d'une explication logique, ou d'une suite d'explications logiques, de ces événements. Pourtant, plus nous approfondissons le problème, plus nous sommes amenés à nous demander si, dans les limites de nos connaissances actuelles, ce qui pourrait être qualifié d'explication logique existe.

EXISTE-T-IL UNE EXPLICATION LOGIQUE?

Pour minimiser l'importance du Triangle des Bermudes, ou même nier son existence, on a parfois fait remarquer qu'il ne s'agit pas vraiment d'un mystère puisque bateaux et avions se perdent partout dans le monde; un triangle inscrit sur n'importe quelle zone sillonnée de voies maritimes importantes donnerait une troublante incidence de pertes si ses dimensions étaient suffisamment vastes. Qui plus est, l'océan est immense, les avions et bateaux relativement petits et la mer perpétuellement en mouvement, agitée par des courants en profondeur et en surface. Les avions et bateaux de faible tonnage perdus entre les Bahamas et la Floride, parages où le Gulf Stream atteint une vitesse de plus de quatre nœuds en direction du nord, pourraient être entraînés à une telle distance du point où ils ont été aperçus pour la dernière fois qu'ils sembleraient effectivement s'être volatilisés. Pourtant, la vitesse de ce courant est bien connue des garde-côtes qui en tiennent compte lors des opérations de recherches et de sauvetage, tout comme ils prennent en considération les déviations possibles dues à la force des vents dans la zone approximative de disparition. Le rayon immédiatement donné pour les recherches circulaires d'un bâtiment de fort tonnage est de cinq milles, de dix

milles pour un avion et de quinze milles pour un petit bateau, tandis qu'il est tenu compte d'autres facteurs, tels que la direction et la force du vent et des courants et de la dérive possible lors des recherches ultérieures qui se superposent aux premières.

Certains bateaux ont même coulé, puis refait surface en un autre lieu, tel le *A. Ernest Miles*, qui sombra avec une cargaison de sel au large de la Caroline; une fois le sel fondu, le bateau remonta en surface et fut retrouvé. Un autre cas est celui du bateau-fantôme, *La Dahama*, qui revint à l'air libre, émergeant des profondeurs de la mer; il est souvent mentionné lorsqu'il est question du Triangle. On annonça son naufrage en avril 1935 et ses passagers furent sauvés par le *S.S. Rex* mais, quelque temps plus tard, l'*Aztec* le retrouva à la dérive au large des Bermudes. L'équipage de l'*Aztec* ignorait le naufrage du bâtiment et le sauvetage de ses passagers et considéra donc *La Dahama* comme un mystérieux bateau abandonné jusqu'au moment où des nouvelles parvinrent du *Rex*, de retour à son port d'attache en Italie. On ne sait toujours pas pourquoi et comment *La Dahama* refit surface.

Avions et bateaux ayant sombré et reposant au fond de la mer peuvent aisément disparaître, engloutis par les sables mouvants océaniques ou enfouis par les remous d'une tempête, et redécouverts à la suite d'une autre ou retrouvés par des sous-marins ou plongeurs. Mel Fisher, vétéran du sauvetage et de la plongée sous-marine, s'intéresse depuis plusieurs années à l'exploration du plateau continental compris dans les limites du Triangle englobant la mer des Caraïbes. Tout en recherchant des galions espagnols pour l'or (dont il a récupéré des quantités considérables), il a fait des trouvailles surprenantes sur les fonds marins qui, évidemment,

avaient été l'objet de recherches intensives après une disparition et ensuite rapidement oubliés. La présence de concentrations métalliques est détectée par magnétomètre, instrument mille fois plus sensible que l'aiguille aimantée d'une boussole. Les propriétés de cet appareil ont souvent guidé Fisher vers des épaves autres que les galions d'or espagnols qu'il recherche habituellement. (Il est important de noter que le magnétomètre amélioré n'était pas utilisé à l'époque où de nombreuses disparitions sont intervenues dans le Triangle des Bermudes.) Lorsque les plongeurs s'enfoncent sous les eaux en suivant les indications du magnétomètre, il arrive fréquemment qu'au lieu de découvrir un galion espagnol, ils trouvent l'épave d'un avion de chasse ou d'un appareil privé, de toutes sortes de bâtiments de surface et même, à une occasion, à plusieurs milles au large, d'une locomotive que Fisher laissa au fond à l'intention des archéologues marins de l'avenir.

Mel Fisher croit que parmi les nombreuses disparitions de la zone Floride-Bahamas, certaines d'entre elles sont dues à des bombes non explosées tombées d'appareils militaires, à des torpilles ou à des mines flottantes des guerres précédentes ou des actuels exercices de tir. A une occasion, alors qu'il plongeait pour atteindre un galion espagnol qu'il avait repéré, il remonta ce qu'il prenait pour un antique canon lorsqu'il remarqua que l'œuvre d'art recouverte de coquillages avait une extrémité pointue; il s'agissait d'une bombe – et non désamorcée!

D'après le nombre d'épaves non identifiées qu'il a trouvées au fond de la mer en continuant ses recherches pour retrouver les deux galions espagnols qu'il convoite depuis longtemps (*la Margarita* et *la Santa Maria de Atocha* dont les flancs recelaient

des trésors estimés à cinq cents millions de dollars), Fisher a conclu que des centaines de bateaux se sont fracassés sur les récifs au cours de tempêtes et que nombre d'entre eux ont été recouverts par le sable. Pour atteindre certains des galions qui l'intéressent, il lui faut creuser au fond de la mer. Les sables mouvants dont il a remarqué l'existence à l'extrémité de la Floride où passe le Gulf Stream ont englouti d'importants bâtiments et les retiennent captifs.

Les fantaisies des courants et les déplacements des fonds peuvent donc être responsables d'un certain nombre d'insuccès dans les opérations de recherches entreprises à la suite de disparitions d'avions et de bateaux. Mais il existe d'autres éléments sous-marins dans cette zone susceptibles de celer les épaves.

Il s'agit des insolites « trous bleus » disséminés entre les falaises calcaires et d'autres formations sous-marines de même nature, dans toute la région des Bahamas, qui constituent de larges seuils rompus par des ravins abyssaux. Il y a plusieurs millénaires, ces trous étaient des grottes calcaires qui émergeaient mais, quand le niveau de l'eau s'éleva au moment de la fonte de la troisième glaciation – entre douze et quinze mille ans avant notre ère – les cavernes se transformèrent en « trous bleus », habités par des poissons et récemment hantés par des plongeurs aventureux. Ces grottes calcaires et leurs couloirs arrivent jusqu'à l'extrême bord du plateau continental; certaines se prolongent à travers la formation rocheuse jusqu'à une profondeur de quatre cent cinquante mètres, tandis que d'autres communiquent avec des passages sous-marins et des cavernes qui forment les lacs intérieurs des plus grandes îles des Bahamas. Bien qu'éloignées de plusieurs milles de la mer, ces masses d'eau

voient leur niveau s'élever et s'abaisser au rythme de la marée. Des poissons océaniques, transportés par des courants sous-marins à travers ce système de communication, apparaissent subitement à plusieurs kilomètres à l'intérieur des terres. Un requin de six mètres de long se manifesta brutalement dans l'un de ces lacs paisibles à plus de trente kilomètres de la côte, créant une certaine agitation dans la population locale, habituée à se baigner dans ces eaux tranquilles.

Les « trous bleus » se situent à des distances variables de la surface. Les plongeurs s'enfonçant dans ces excavations sous-marines remarquent que les grottes sont reliées entre elles par des passages, exactement comme dans le cas des cavernes à l'intérieur des terres. Les couloirs paraissent partir dans de nombreuses directions, ce qui trouble manifestement les poissons qui parfois nagent sur le dos. Certains des passages entre les grottes semblent tracés de façon si régulière que les plongeurs ont recherché des marques de burin afin de s'assurer qu'ils n'avaient pas été taillés par l'homme à l'époque où les falaises calcaires émergeaient. Les explorateurs sous-marins ont remarqué la présence de courants très violents à l'intérieur des trous bleus. Ceux-ci sont dus à la marée qui permet à des masses d'eau considérables de pénétrer dans les excavations, créant un effet d'entonnoir qui se répercute à la surface par de puissants tourbillons, bien qu'il n'y ait pas de terres émergées dans les parages. De tels tourbillons pourraient aspirer une petite embarcation et son équipage. Cette possibilité a trouvé une certaine confirmation lorsque l'océanographe Jim Thorne, lors d'une opération de plongée, découvrit un bateau de pêche coincé dans l'un des trous bleus à une profondeur de vingt-cinq mètres. Des barques et autres petites embarcations

ont aussi été retrouvées par d'autres plongeurs dans les trous bleus à des profondeurs variant entre quinze et vingt mètres. Mais bien que des esquifs et peut-être même des épaves de bateaux plus importants puissent avoir achevé leur carrière à l'intérieur des trous bleus et s'y trouver encore, cet effet de tourbillon ne peut sûrement pas expliquer la disparition de navires et d'avions.

Bien que les tourbillons se manifestent dans diverses régions des mers du globe à différentes époques, et notamment dans la zone des Bahamas comprise dans le triangle bermudien, aucun phénomène connu, exception faite d'importantes secousses telluriques ou troubles atmosphériques, ne peut se comparer au tourbillon océanique au large de la Norvège, décrit par Edgar Allan Poe dans *Une descente dans le Maelström*. Evoquant le tourbillon qui engloutissait les bateaux, le narrateur, occupant un point de la vaste paroi inclinée et tournoyante, dit :

... Jamais je n'oublierai les sensations d'effroi, d'horreur et d'admiration que j'éprouvai en jetant les yeux autour de moi. Le bateau semblait suspendu comme par magie, à mi-chemin de sa chute, sur la surface intérieure d'un entonnoir d'une vaste circonférence, d'une profondeur prodigieuse, et dont les parois, admirablement polies, auraient pu être prises pour de l'ébène, sans l'ébouissante vélocité avec laquelle elles pirouettaient... Comme je subissais l'effet douloureusement nauséabond de la descente, je m'étais instinctivement cramponné au baril avec plus d'énergie et j'avais fermé les yeux... Je regardai au large sur le vaste désert d'ébène qui nous portait, et je m'aperçus que notre barque n'était pas le seul objet qui fût tombé dans l'étreinte du tourbillon. Au-dessus et au-dessous de nous, on voyait des débris de navires, de gros morceaux de charpente, des troncs d'arbres, ainsi que bon nombre d'articles plus petits, tels que des pièces de mobilier, des malles brisées, des barils et des douves...

Je commençai alors à épier avec un étrange intérêt les nombreux objets qui flottaient en notre compagnie...

Ce sapin, me surpris-je une fois à dire, sera certainement la première chose qui fera le terrible plongeon et qui disparaîtra; – et je fus fort désappointé de voir qu'un bâtiment de commerce hollandais avait pris les devants et s'était engouffré le premier (1)...

De tels récits peuvent avoir influé sur certaines théories expliquant les disparitions de bateaux dans les limites du Triangle des Bermudes ainsi que la forme « des golfes qui nous engloutissent ». Un destin plus vraisemblable concernant les bateaux, petits et même grands, perdus dans ces parages, s'expliquerait par les subits raz de marée, les trombes et les tornades qui se manifestent à certaines saisons et soulèvent une importante colonne d'eau qui atteint une grande hauteur. Une ou plusieurs trombes peuvent très bien déchiqeter une embarcation ou un avion volant à basse altitude, de la même façon que les tornades sur terre emportent sur leur passage maisons, clôtures, véhicules et humains. Par ailleurs, alors que les trombes se manifestant en plein jour peuvent parfois être évitées, il est infiniment plus difficile de les contourner de nuit, surtout lorsqu'il s'agit d'un avion volant par visibilité réduite. Pourtant, en ce qui concerne le naufrage des bateaux, les coupables les plus vraisemblables restent les raz de marée soudains, causés par des tremblements de terre. La formation de ces énormes lames dépend de divers facteurs : secousses telluriques sous-marines et glissements de terrain, pression atmosphérique, vents, tempêtes et cyclones ne se produisant pas nécessairement dans les parages immédiats, ou encore éruptions de

(1) *Histoires extraordinaires*, d'Edgar Allan Poe, dans la traduction de Charles Baudelaire.

volcans sous-marins. D'immenses lames peuvent brusquement survenir pour des raisons très diverses en eaux calmes, alors que, par mer grosse, les lames peuvent atteindre, d'après les observateurs compétents, jusqu'à trente-cinq mètres de hauteur (*U.S.S. Ramapo*, 6 février 1963).

Les gigantesques lames causées par des secousses telluriques peuvent dépasser la hauteur d'un gratte-ciel de soixante mètres. Celles-ci sont susceptibles de se manifester sans avertissement et elles pourraient aisément submerger un bateau à l'ancre ou le faire chavirer alors qu'il navigue.

Non seulement les bâtiments peuvent chavirer sous le choc produit par de telles lames, mais il arrive aussi parfois qu'un bateau de fort tonnage se brise en son milieu sous l'impact, suivant la façon dont il est heurté et la distance qui sépare les lames les unes des autres. Alors que de plus petits bateaux peuvent monter à la lame et descendre dans le creux sans difficulté, il n'en est pas de même pour les unités plus importantes, tel ce contre-torpilleur qui se brisa en deux après avoir été atteint par deux énormes lames alors que sa longueur s'étendait sur une distance d'un creux et demi; il en serait sans doute sorti indemne si sa longueur avait été équivalente à un ou deux creux.

Il existe aussi des lames de fond très destructrices, généralement causées par des glissements sous-marins à la suite de l'ouverture d'une faille dans la croûte terrestre. De proportions plus réduites, elles ne sont pas aussi spectaculaires que les raz de marée, mais elles n'en sont pas moins d'une puissance redoutable et suivies d'importantes masses d'eau qui se forment à leur suite. Etant plus difficiles à repérer, elles sont donc plus dangereuses pour les bateaux. Une telle lame, arrivant brusquement, sans que rien ne la laisse prévoir, peut écraser un

navire et entraîner les épaves en les disséminant sur une distance considérable.

Si les bateaux peuvent littéralement être engloutis par des lames gigantesques et soudaines, est-il également possible que les avions disparaissent en plein vol? Des observateurs dignes de foi ont vu des appareils pénétrer dans un nuage sans jamais en ressortir – comme s'ils avaient été désintégrés ou aspirés par le ciel en plein vol.

Il est dans l'atmosphère des forces qui, en gros, peuvent être comparées à des raz de marée, notamment dans le cas d'un avion entrant en contact avec elles à grande vitesse. On note aussi des vents, à différentes altitudes, qu'un avion suivant une marche ascendante ou descendante est susceptible de rencontrer; vents de force et de direction autres que celles indiquées par la manche à air de l'aérodrome. Si un tel vent est assez violent, il peut avoir des conséquences fâcheuses pour un appareil. Ce facteur de « cisaillement de vent » est un élément important de perte de sustentation et, dans sa forme accusée de turbulence par temps clair, il peut être comparé aux lames de fond qui se manifestent de façon inattendue par mer calme. La turbulence peut être ascendante ou descendante, ou encore de direction horizontale différente et, lorsque le changement est suffisamment brutal, soit en raison de la puissance de la turbulence ou de celle de la vitesse de l'appareil, l'effet peut être assimilé à une collision avec un mur de pierre.

D'une façon générale, les turbulences par temps clair ne peuvent être annoncées bien qu'on les rencontre souvent en bordure des sillages laissés par les réacteurs. Ce sont des courants d'air qui se déplacent dans le ciel au-dessus de la terre, un peu à la façon dont le Gulf Stream se déplace dans l'océan, mais avec une vitesse beaucoup plus consi-

dérable : deux cents nœuds au lieu de quatre pour le Gulf Stream. Les turbulences par temps clair expliqueraient peut-être la perte d'un certain nombre d'avions légers dans le Triangle des Bermudes; ceux-ci auraient été déchiquetés par la pression exercée ou précipités dans la mer à la suite du vide créé par le phénomène. En soi, la turbulence par temps clair est un mystère imprévisible qui se manifeste subitement. Il n'est pas douteux qu'un changement soudain de pression puisse expliquer la perte de nombreux avions dans le Triangle des Bermudes et qu'il soit à l'origine de la détérioration des systèmes de communication radio.

Dorénavant, les avions qui disparaîtront dans le secteur seront peut-être plus aisément retrouvés en raison des nouveaux instruments très élaborés qui enregistrent les moindres détails intervenant en cours d'un vol; si leurs infortunés prédécesseurs en avaient été équipés, certains d'entre eux auraient sans doute été retrouvés, en admettant qu'ils ne se soient pas tout simplement volatilisés. Les appareils actuels sont aussi munis de systèmes de mémoire sur ordinateur appelés « AIDS » – *Airborne Integrated Data System*, la « boîte noire » – qui, lorsqu'on les retrouve, fournissent tous les renseignements sur ce qui est intervenu en vol. Pourtant dans le cas présent, il est bon de se souvenir que les conversations échangées entre les appareils du Vol 19 furent entendues à la base sans apporter la moindre lumière sur ce qui se produisait. D'autres systèmes ont été élaborés pour les expéditions spatiales Mercury et les sous-marins atomiques; appliqués à la navigation aérienne et maritime, ils enregistrent automatiquement la position et la moindre déviation d'un avion ou d'un bateau. Il existe aussi un nouveau dispositif, appelé « signal de récupération », permettant de repérer un avion perdu. Il

s'agit d'un petit émetteur radio pouvant transmettre pendant deux ou trois jours. Placé dans la queue de l'appareil, il est automatiquement branché à la suite de la défaillance du système électronique. Mais, une fois de plus, nous devons noter qu'en ce qui concerne les catastrophes intervenant dans la zone d'ombre radio du Triangle, ces appareils seraient eux aussi neutralisés.

L'électromagnétisme et les défaillances d'instruments reviennent constamment dès qu'il est question du mystère du Triangle. Hugh Auchincloss Brown, ingénieur électricien et auteur de *Cataclysms of the Earth*, déclare : « Il existe de bonnes raisons de relier ces incidents au champ magnétique terrestre. On a noté de terrifiantes inversions du champ magnétique à différentes périodes de l'existence du globe et peut-être une autre ère de changement est-elle en voie de développement, s'accompagnant par intermittence d'indications de « tremblements de terre » magnétiques, pouvant être considérés comme autant d'avertissements. Cela pourrait expliquer les perturbations ayant entraîné la chute et la disparition d'avions qui se sont engloutis en mer. Mais, évidemment, cela n'éluciderait pas le mystère qui entoure la perte de bateaux... »

Wilbert B. Smith, expert en électronique qui s'est vu confier la direction d'une étude sur le magnétisme et la gravitation par le gouvernement canadien, a proposé qu'on tienne compte de ces éléments en tant que facteurs susceptibles d'être intervenus dans la disparition d'avions. Il affirma qu'il avait découvert des emplacements spécifiques qu'il qualifiait de « zones restreintes à effet de cheminée », d'une surface relativement faible (environ trois cents mètres de diamètre mais s'élevant jusqu'à une hauteur considérable) dont la turbulence

est telle qu'elle est capable de déchiqeter un avion. Les appareils continueraient donc leur route sans remarquer ces zones invisibles et non portées sur les cartes de perturbations magnétiques et gravitationnelles jusqu'à ce qu'ils se trouvent en leur centre et en connaissent les effets fatals. Commentant l'apparente instabilité des emplacements de ces phénomènes, Smith écrit :

... Nous ignorons si les zones restreintes à effet de cheminée se déplacent ou se dissolvent tout simplement... Lorsque nous avons recherché plusieurs d'entre elles après un laps de temps de trois ou quatre mois, nous n'en avons pas retrouvé la moindre trace...

Un porte-parole des gardes-côtes, section Recherches et Sauvetage, a aussi souligné l'importance des phénomènes magnétiques et gravitationnels constatés au cours des enquêtes menées par cet organisme :

Très franchement, nous ignorons ce qui se produit dans le prétendu Triangle des Bermudes. En ce qui concerne les disparitions inexplicables, nous ne pouvons qu'avancer des hypothèses.

La Marine s'efforce de résoudre le mystère grâce à une étude intitulée : « Projet Magnétisme; étude sur la gravitation électromagnétique et les perturbations atmosphériques ». Certains experts estiment que de telles perturbations peuvent être à l'origine de la désintégration des avions portés disparus en 1945. Un bateau croisant dans les parages a signalé avoir aperçu une grande boule de feu dans le ciel, laquelle, évidemment, pourrait aussi avoir été produite par une collision en vol – mais c'est là une éventualité assez peu vraisemblable lorsque cinq appareils sont en cause. En fait, nous ne pouvons faire état d'aucune opinion tranchée.

Le septième district des gardes-côtes, basé à

proximité du Triangle, donne son point de vue dans une lettre circulaire à laquelle nous nous sommes référés précédemment, en déclarant que le Triangle des Bermudes ou Triangle du Diable est une zone imaginaire, et se veut rassurant en affirmant que les nombreuses pertes enregistrées sont seulement le fait d'une coïncidence. La circulaire fournit les explications suivantes :

... Le « Triangle des Bermudes » ou « Triangle du Diable » est une zone imaginaire au large du sud-est de la côte atlantique des Etats-Unis, connue pour son fort pourcentage de pertes inexplicables de navires, embarcations et avions. On admet généralement que les pointes du triangle se situent aux Bermudes, à Miami en Floride, et à San Juan à Porto Rico.

Dans le passé, d'intensives mais vaines recherches menées par les garde-côtes après des disparitions spectaculaires, telles que la perte de toute une escadrille de TBM Avengers après son décollage de Fort Lauderdale et le naufrage n'ayant laissé aucune trace du *Marine Sulphur Queen*, ont contribué à accréditer la croyance populaire relative au mystère et au caractère surnaturel du « Triangle des Bermudes ».

Une foule de théories tendant à expliquer les nombreuses disparitions ont été proposées depuis le début de l'histoire de la région. Les plus vraisemblables de ces hypothèses semblent être celles qui mettent en cause l'environnement et l'erreur humaine.

La majorité des disparitions peuvent être attribuées au caractère unique présenté par les parages de cette zone. Tout d'abord, le « Triangle du Diable » est l'un des endroits du monde où le compas magnétique indique le Nord vrai. Normalement, il indique le Nord magnétique. La différence entre les deux est connue sous le nom de « déclinaison ». Celle-ci varie et peut atteindre jusqu'à vingt degrés en certains lieux du globe. En ne tenant pas compte de cette déclinaison, un navigateur risquerait de dévier de sa route et de rencontrer les pires ennuis.

Un secteur appelé la « mer du Diable » par les Japo-

naïs et les marins philippins, au large de la côte est du Japon, présente les mêmes caractéristiques magnétiques. Comme le Triangle des Bermudes, l'endroit est connu pour ses mystérieuses disparitions.

Parmi les autres facteurs dus aux parages, il faut tenir compte de la nature du Gulf Stream. Celui-ci est extrêmement rapide, turbulent, et peut très vite faire disparaître toute trace de catastrophe. L'imprévisible régime météorologique atlantico-caraïbes joue aussi un rôle. Des orages subits accompagnés d'éclairs et de tonnerre, ainsi que des trombes d'eau peuvent aussi se révéler souvent désastreux pour pilotes et navigateurs. Enfin, la topographie sous-marine, qui comprend de vastes hauts-fonds entourant les îles et certaines des fosses abyssales les plus abruptes du monde, entre aussi en ligne de compte. Par ailleurs, l'interaction des forts courants recouvrant de nombreux récifs, combinés à la nature des fonds sous-marins, engendre un mouvement constant qui favorise la formation soudaine de phénomènes pouvant se révéler dangereux pour la navigation.

Il ne faut pas sous-estimer le facteur de l'erreur humaine. Un grand nombre de bateaux de plaisance sillonnent les eaux entre la côte dorée de Floride et les Bahamas. Trop souvent, les traversées sont entreprises sur des embarcations de taille insuffisante par des individus connaissant mal la région et dépourvus des qualités indispensables aux marins.

En résumé, les garde-côtes se refusent à tenir compte des explications de catastrophes maritimes faisant appel aux forces surnaturelles. Notre expérience nous porte à croire que les forces combinées de la nature et les réactions imprévisibles des hommes dépassent les théories de science-fiction les plus échevelées et cela peut se constater chaque année à de nombreuses reprises...

Presque en guise de post-scriptum, la circulaire comporte une brève bibliographie où le lecteur est invité à se reporter aux articles d'Ivan Sanderson, Leslie Licher, Vincent Gaddis et John Wallace Spencer. Par respect à l'égard de ceux qui estiment que

le mystère du Triangle des Bermudes ne peut être expliqué de façon aussi simpliste, dans son dernier paragraphe, la circulaire des gardes-côtes mentionne :

... Nous ne connaissons aucune carte qui délimite le Triangle des Bermudes... (la circulaire n'en ajoute pas moins)... parmi les cartes du service hydrographique des USA, dans la série H.O. 17507... les numéros allant de 9 à 15 couvrent la zone du « Triangle des Bermudes ».

Certains responsables des lignes aériennes civiles de la région souscrivent avec prudence à l'opinion des garde-côtes. Mme Athley Gamber, présidente de la compagnie Red Aircraft à Fort Lauderdale, en est un exemple. Cette séduisante brune, extrêmement dynamique, occupant un poste important, est la veuve d'un pilote disparu au cours d'un vol entre Fort Lauderdale et les Bahamas. Elle a eu l'occasion de se trouver sur l'aérodrome lors de nombreuses opérations de recherches déclenchées dans l'espoir de retrouver des avions manquants et elle a eu à la fois les raisons et la possibilité de réfléchir aux cas présentés par les appareils privés ayant disparu sans laisser de traces dans les limites du Triangle.

D'après ses observations, Mme Gamber ne croit pas à un quelconque élément mystérieux concernant le Triangle des Bermudes. Elle pense que la raison voulant que de nombreux pilotes n'aient pas lancé de S.O.S. était simplement due au fait que « ils n'avaient pas le moins du monde l'impression de courir un danger » et elle ajoute : « Dès l'instant où les conditions se gâtent, le radar ne fonctionne plus. »

Elle remarque : « Cette région se caractérise par le développement rapide d'une chute de pression barométrique pratiquement spontanée. Un appareil ne peut supporter qu'une tension donnée; après quoi, il est déchiqueté. » Elle ajoute : « Plus que jamais, je suis convaincue que la nature humaine ne peut se me-

surer aux éléments. » Elle estime que les erreurs des pilotes sont responsables d'au moins cinquante pour cent des disparitions et que sur les nombreux avions privés portés manquants, vingt-cinq pour cent se sont tout simplement trouvés à court de carburant.

Mais les disparitions d'appareils de ligne et d'avions militaires, objets de constantes vérifications opérées par des pilotes expérimentés et un personnel hautement qualifié, ne sauraient être attribuées à un manque de carburant, pas plus que les avions s'étant évaporés en groupe n'ont pu tous être victimes simultanément de perturbations et de turbulences; il n'existe pas non plus d'explication valable justifiant que rien n'ait jamais été retrouvé après un aussi grand nombre de catastrophes, contrairement à ce qui se produit dans les autres régions du globe, ni que des appareils se soient volatilisés dans le ciel avec une telle soudaineté. Une fois de plus, il faut noter que ce qui est applicable aux avions ne l'est pas aux bateaux; si toutes les disparitions aériennes pouvaient être expliquées, celles des navires dans les limites du Triangle des Bermudes demeureraient aussi mystérieuses que jamais. L'observateur remarque une corrélation évidente, tout au moins dans la fréquence, entre les deux genres de pertes, et chaque explication satisfaisante paraît entraîner une ou plusieurs questions – ressemblant en cela à l'hydre aux têtes multiples, lesquelles, selon le mythe antique, repoussaient aussitôt tranchées, au grand effroi des adversaires du monstre.

L'intérêt croissant porté au « mythe » du Triangle des Bermudes captive l'imagination des habitants des côtes voisines et chaque fois qu'un nouveau cas est signalé, celui-ci fait l'objet de discussions. Certes, les fréquentes disparitions de petits bateaux et avions ne sauraient toutes être imputa-

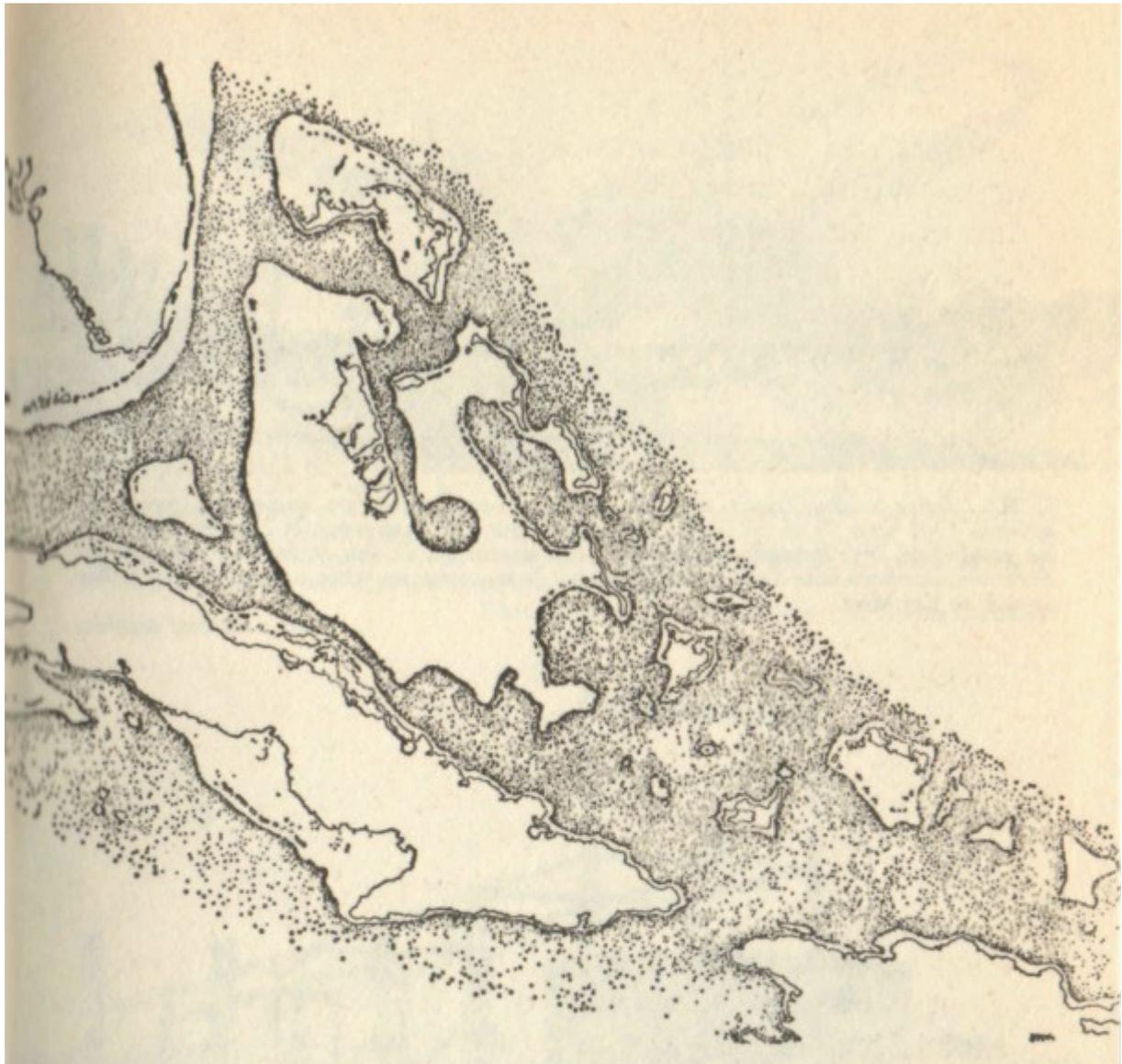
bles aux forces qui seraient à l'œuvre dans le Triangle des Bermudes, bien qu'elles y soient généralement associées dans l'esprit du public.

Robie Yonge, célèbre présentateur de radio, nous offre un exemple de l'intérêt soulevé par ce mystère auprès des habitants de la Floride méridionale. Alors qu'il évoquait le Triangle des Bermudes, il reçut des milliers d'appels téléphoniques, pour la plupart en cours d'émission, émanant d'auditeurs souhaitant lui rapporter des anecdotes sur le sujet ou demandant de plus amples explications. Il eut l'intention de fréter une vedette équipée d'appareils émetteurs et de systèmes de contrôle, de placer à bord un équipage constitué de mannequins « transistorisés », et de la laisser dériver entre la Floride et les Bahamas, au centre du Triangle, en vue d'observer ce qui pourrait survenir grâce au contrôle électronique à distance.

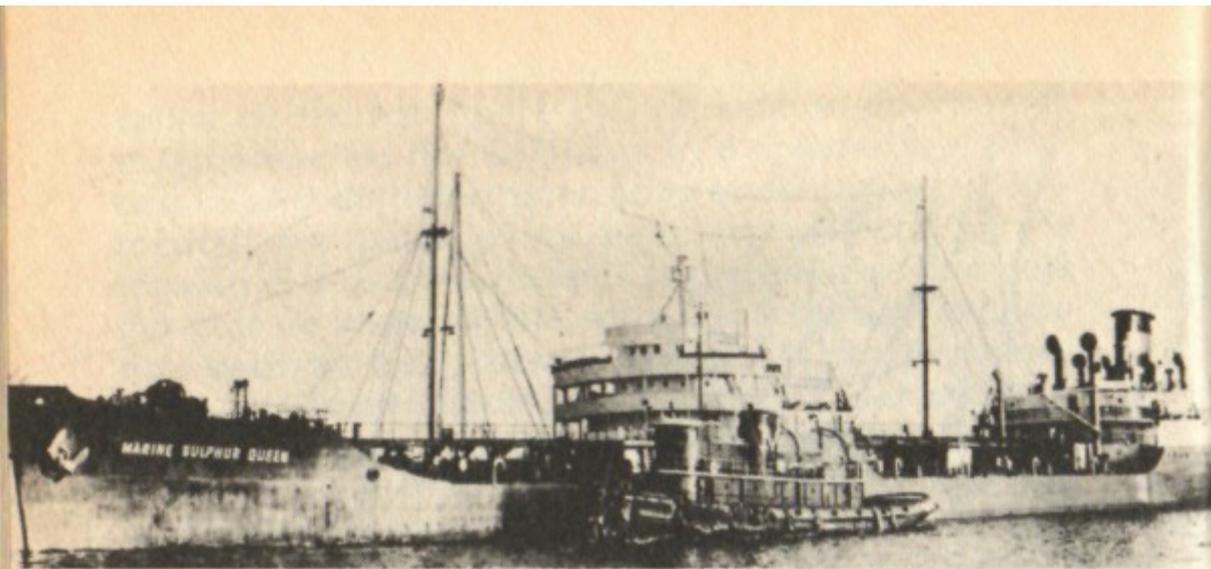
Le désir de percer ce mystère par des enquêtes personnelles s'est emparé de nombre de chercheurs vivant sous des latitudes plus septentrionales. Une organisation connue sous le nom de *Isis Center for Research and Study of the Esoteric Arts and Sciences* (Centre de recherches et d'études Isis en matière d'arts et de sciences ésotériques) à Silver Spring, dans le Maryland, voulut entreprendre une croisière-séminaire à bord d'un bateau frété en vue d'étudier les « frontières de la science » dans la zone du Triangle des Bermudes où les phénomènes les plus étranges et les plus dangereux en puissance ont été enregistrés. La présidente de la société Isis, Jean Byrd, exigeait que les personnes participant à la croisière souscrivent une assurance spéciale en raison du danger que comporte l'expédition. Par ailleurs, il est prévu d'appliquer des tests psychologiques aux membres pendant que le bateau évoluera dans les zones « périlleuses », notamment

celles où on enregistre des déviations du compas magnétique ou des défaillances d'appareillage électrique, afin de déterminer dans quelle mesure l'état mental des participants peut être affecté par la tension due aux aberrations magnétiques. On a déjà fait état de la possibilité selon laquelle une explication pourrait être trouvée dans le fait que certaines personnes sont affectées mentalement par de puissants courants magnétiques, susceptibles de leur faire perdre le contrôle d'avions ou de bateaux, causant chute ou naufrage, ou les incitant tout simplement à abandonner le navire sous l'effet de la tension psychologique subie. Pourtant, il est bon de remarquer que les rescapés, qui prétendent avoir été en butte aux forces encore non identifiées se manifestant dans le Triangle, ne se rappellent pas avoir subi la moindre aberration mentale en dehors de la surprise, de la crainte, d'une extrême inquiétude bien compréhensible, faisant naître en eux une circonspection dont ils ne se départissent plus ultérieurement.

L'absence d'explication logique, aisément admise, a poussé les chercheurs indépendants, s'intéressant aux disparitions intervenues dans le Triangle des Bermudes, à approfondir la question – certains d'entre eux par des explications fondées sur des exceptions aux lois de la nature, d'autres en supputant l'existence d'un changement interdimensionnel par le canal d'un passage équivalent à une « trouée dans le ciel » (dans laquelle les avions peuvent pénétrer mais pas sortir); d'autres croient que les disparitions sont organisées par des entités inter ou extra-sidérales, alors que d'autres encore proposent une théorie ou une combinaison de théories voulant que le phénomène soit essentiellement causé par des ensembles d'énergie, œuvres de l'homme, agissant encore, et relevant d'une science infiniment plus ancienne que la nôtre et totalement différente.

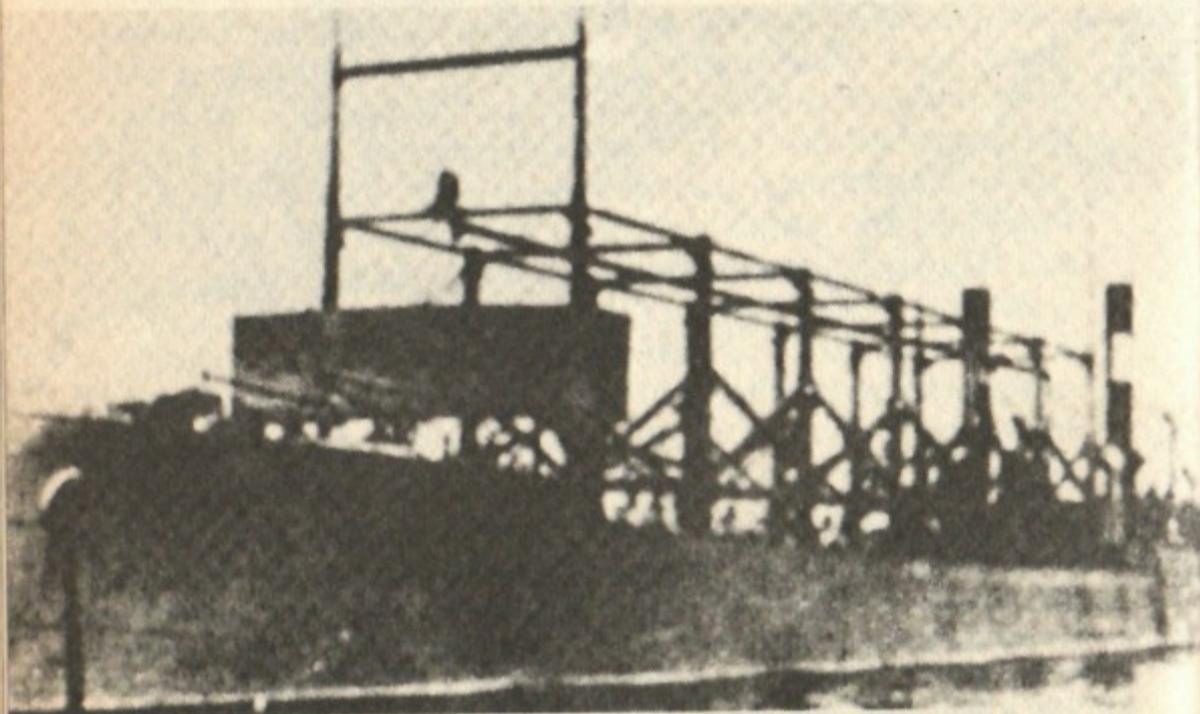


Etendue estimée des terres formées par l'actuel archipel des Bahamas, Cuba et la Floride, antérieurement à la fin de la dernière glaciation, moment où les eaux provenant de la fonte de la calotte glaciaire élèvent le niveau de la mer. Les terres actuelles sont représentées à l'intérieur de leurs formes initiales. On remarquera que la Floride se prolongeait sur une grande distance vers l'ouest dans le golfe du Mexique. La zone sombre au centre de la surface de terre formée par les îles actuelles d'Andros, Exuma, Eleuthera et New Providence représente le profond canyon appelé Langue de l'Océan. A cette époque, la mer s'enfonçait en grandes baies dans les îles Bahamas, comprenant l'actuel détroit d'Exuma et la Langue de l'Océan.



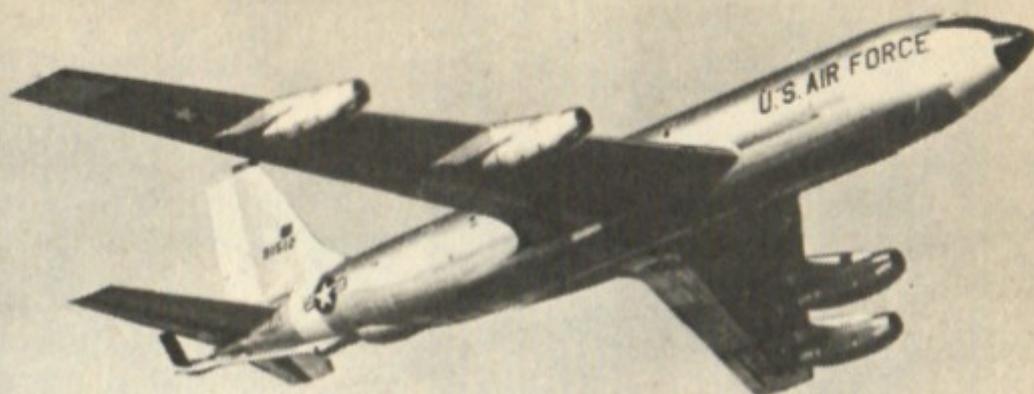
Le *M.S. Marine Sulphur Queen*, cargo de cent trente-neuf mètres de long, ayant trente-neuf hommes à son bord. Ce navire de fort tonnage a disparu par beau temps le 2 février 1963, dans les parages de Dry Tortugas. Aucune trace du bateau ou de son équipage n'a jamais été retrouvée, exception faite d'une unique brassière de sauvetage repêchée en mer à quinze milles au sud de Key West.

Photo : National Archives



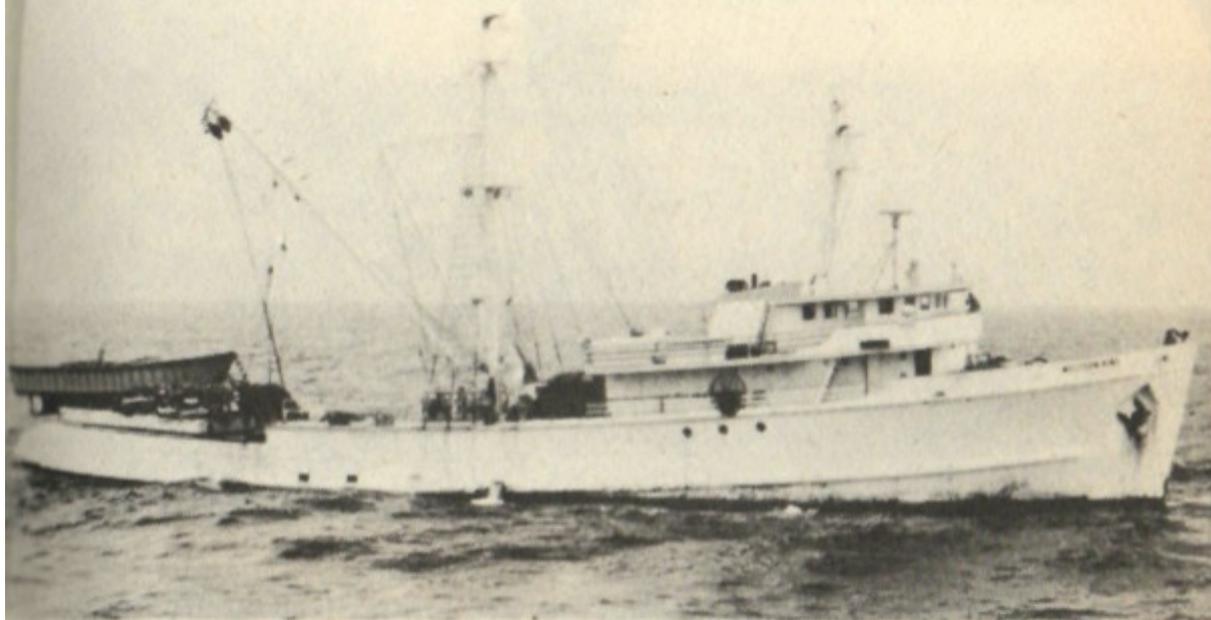
Le *U.S.S. Cyclops*, perdu le 4 mars 1918. La disparition inexplicable du *Cyclops* avec 309 personnes à bord a été considérée comme « l'un des mystères les plus déconcertants des annales de la Marine ». L'hypothèse selon laquelle il aurait été coulé par un sous-marin allemand a donné lieu à des vérifications après la guerre; vérifications ayant prouvé qu'aucun sous-marin ennemi ne se trouvait dans les parages à cette époque.

Photo : Official U.S. Navy Photo.



Stratotanker KC-135, utilisé pour le ravitaillement en vol. Deux appareils de ce type furent perdus en août 1963, à environ trois cent milles au sud-ouest des Bermudes. Se fondant sur le fait que des épaves de ces avions avaient été retrouvées après des recherches intensives, on suppose qu'il y avait eu collision. Mais les débris flottants des deux avions furent découverts en des lieux distants de cent soixante milles l'un de l'autre.

Photo : publiée grâce à l'obligeance de Boeing Company.



Bateau de la même série que le *Good News*, le remorqueur de haute mer commandé par le capitaine Don Henry. Ce navire de cinquante mètres de long, mû par des moteurs Diesel, a subi de puissantes tractions de la part de forces inconnues alors qu'il remorquait une péniche dans les parages de la « Langue de l'Océan ». Le *Good News* a enregistré d'insolites aberrations magnétiques et un drainage électronique au moment de l'incident au cours duquel la péniche a provisoirement disparu dans un épais brouillard.

Photo : J.-M. Valentine.

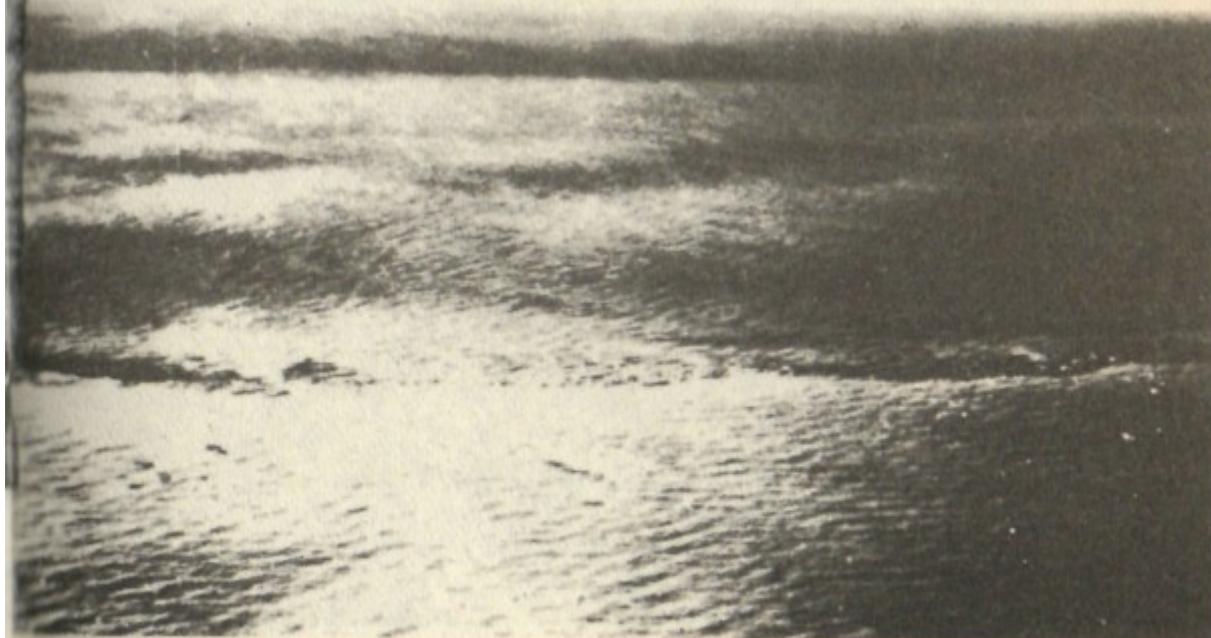


Vue intérieure d'un « trou bleu », l'une des grottes sous-marines des bancs des Bahamas. De forts courants envahissent ces passages où l'on a retrouvé des embarcations coincées entre les parois. Stalactites et stalagmites à l'intérieur des « trous bleus » indiquent qu'à une époque ils ont été émergés, et ce, pendant une période de temps considérable.

Photo : de Paul Tzimoulis, publiée grâce à l'obligeance de Skin Divers Magazine.



Vue aérienne de l'â-pic à l'est de Cay Lobos, aux Bahamas. La partie sombre du cliché représente l'ancien détroit des Bahamas, au nord de Cuba. Les zones claires de droite sont immergées mais elles font partie des bancs des Bahamas. Les lignes à la partie inférieure et à droite de la photographie indiquent les ruines sous-marines qui peuvent avoir constitué une section de mur ou de route surplombant la mer il y a des millénaires quand les bancs des Bahamas étaient émergés.



Le récif Moselle, endroit où de nombreuses lumières non identifiées ont été vues de nuit, où des visites d'OVNI et des défaillances de matériel ont été signalées. La partie sombre en haut de la photographie délimite le bord abrupt d'un gouffre abyssal. Dans ces parages, un sommet acéré s'élève de neuf cents mètres depuis le fond mais sans parvenir tout à fait à crever la surface.

Photo : J.-M. Valentine.



Première photographie de la Muraille de Bimini, prise de plusieurs mètres au-dessus du niveau de la mer, la transparence de l'eau permettant de distinguer nettement l'ouvrage qui se trouve à une profondeur de plusieurs brasses. On s'accorde à croire que cette structure n'a pas été remarquée précédemment parce qu'elle était recouverte de sédiments, mais des tempêtes ou des plissements tectoniques ont permis sa récente découverte en 1968.

Photo : J.-M. Valentine.



Plongeur s'enfonçant dans un chenal entre deux sections de la Muraille de Bimini. La forme et l'emplacement de ces monolithes, les angles taillés et les piliers soutenant certaines pierres prouvent de façon concluante qu'il s'agit d'un ouvrage édifié par l'homme, bien que cela ne soit pas universellement reconnu.

Photo : J.-M. Valentine.



Photo aérienne du fond sous-marin au sud de Bimini. On suppose que la grande forme carrée, dans l'angle supérieur droit du cliché, représenterait les restes d'une installation portuaire préhistorique ou la plate-forme d'un temple, actuellement enseveli, mais affectant la végétation sous-marine qui reproduit leurs délimitations rectilignes.

Photo : J.-M. Valentine.



Cliché pris de l'orbite terrestre représentant la partie sud de la Floride, les îles Bahamas (Andros, Grand Bahama et Bimini) et une partie de Cuba. Les zones les plus sombres sont celles des plus grandes profondeurs entre la Floride et les Bahamas où sont intervenues nombre de disparitions d'avions et de bateaux. Les bancs des Bahamas immergés sont nettement visibles et entourent les îles d'une zone plus claire.

Photo : publiée grâce à l'obligeance de l'Administration nationale de l'Aéronautique et de l'Espace.



La carte Buache datant de 1737, copiée sur d'anciennes cartes grecques, représente l'Antarctique sans sa couche de glace. Si la calotte glaciaire ne recouvrait pas actuellement le continent, les mers de Ross et de Weddell communiqueraient par un immense détroit séparant l'Antarctique en deux terres distinctes, fait qui ne fut établi qu'à l'époque moderne lors de l'année géophysique en 1968. Cette carte constitue une nouvelle indication des surprenantes capacités technologiques de certaines cultures antiques.

Photo : Library of Congress.



Carte Piri Reis découverte à Istanbul en 1929, fragment d'un planisphère censé avoir été recopié d'après un original grec dans la bibliothèque de l'ancienne Alexandrie. Parmi d'autres éléments, la carte Piri Reis fait état de caractéristiques détaillées sur l'Antarctique alors qu'elle a manifestement été dressée plusieurs millénaires avant la « découverte » de ce continent. Elle représente aussi la forme réelle de l'Antarctique sous sa calotte de glace. D'autres facteurs indiquent des connaissances avancées en matière d'astronomie, de trigonométrie et l'aptitude à déterminer la longitude, cette dernière inconnue de notre culture jusqu'à la fin du XVIII^e siècle.

Photo : Library of Congress.

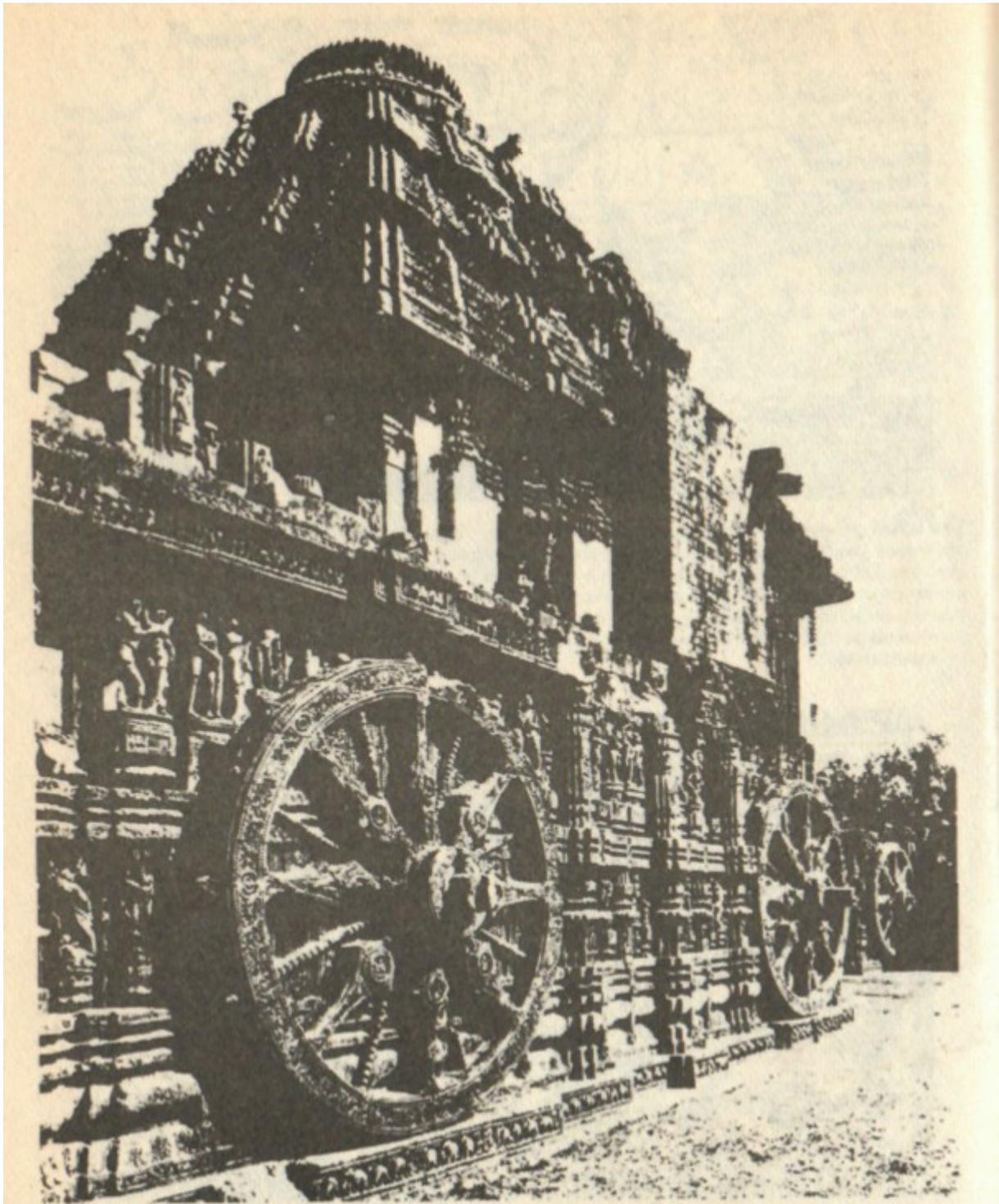


Bas-relief provenant des ruines mayas de Cobá, illustrant de manière stylisée la fuite d'un survivant du cataclysme représenté par des volcans en éruption et, dans l'angle supérieur gauche, l'effondrement des temples pyramidaux. Les légendes mayas rapportent que leurs ancêtres venaient à l'origine d'une vaste terre située dans la « Mer Orientale » qui fut détruite par un cataclysme et submergée par les flots. Les traditions amérindiennes mentionnent cette terre sous le nom d'Aztlan ou Atlan et autres noms de même consonance rappelant celui de l'« Atlantide ».

Photo : J.-M. Valentine.



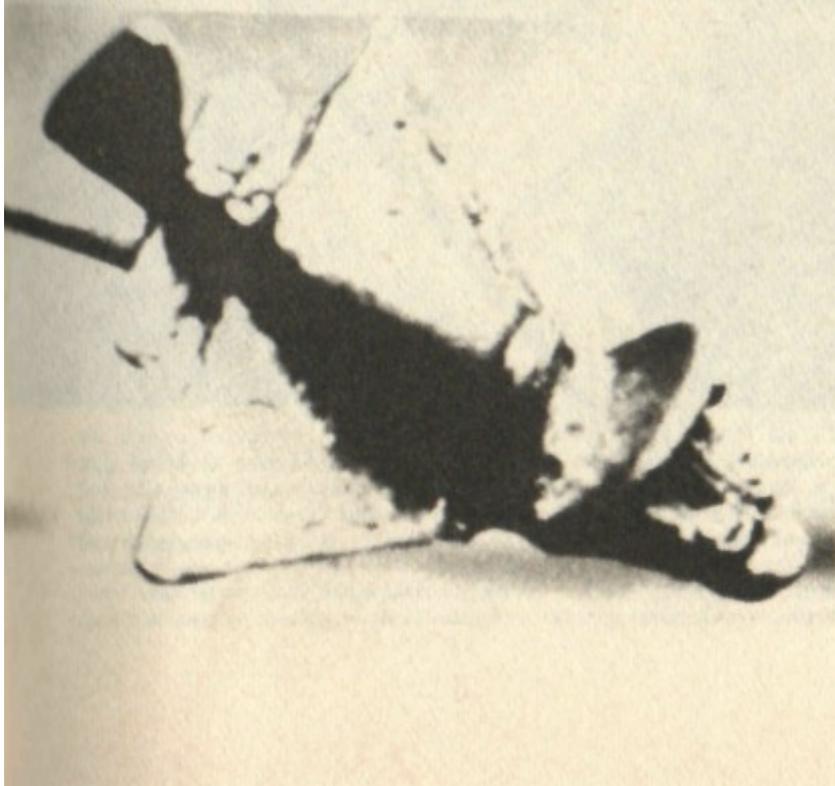
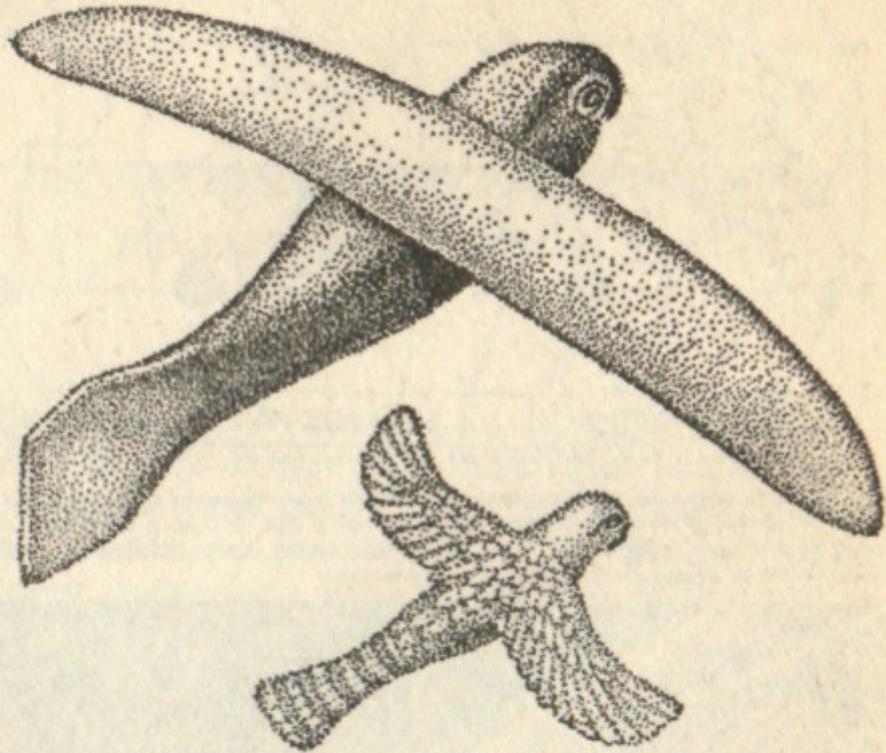
Sculpture sur pierre maya, provenant de Palenque, Chiapas, Mexique. Les chercheurs qui croient aux visites préhistoriques d'astronautes citent souvent cette œuvre pour étayer leurs dires, prétendant qu'elle représente un engin interplanétaire que les Mayas de l'Antiquité auraient observé ou dont ils auraient tout au moins entendu parler. Kasantsev, écrivain scientifique russe, voit dans la sculpture une représentation fidèle d'un véhicule de l'espace dont divers éléments sont reconnaissables quoique stylisés : antenne, dispositif directionnel, turbocompresseur, tableau de bord, chambre de combustion, turbine et échappement.



La Pagode Noire de Konarak, en Inde. Un exemple parvenu jusqu'à nous des surprenantes capacités architecturales de l'Antiquité, notamment pour le transport des énormes blocs de pierre coiffant la tour. L'évolution technologique de cultures extrêmement anciennes de l'Inde évoque un lien les rattachant à des cultures encore antérieures dont la science avait progressé jusqu'à concevoir le vol des plus lourds que l'air, le lancement des fusées, la structure atomique, etc.

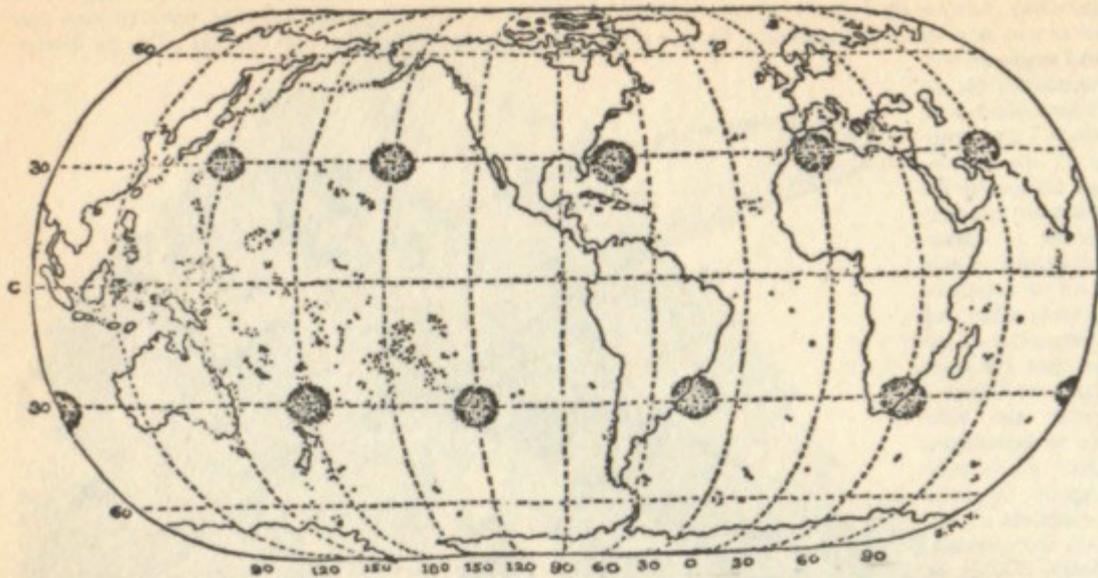
Photo : publiée grâce à l'obligeance de l'Office gouvernemental de tourisme de l'Inde.

Planeur égyptien de l'Antiquité découvert dans une sépulture, pris initialement pour une représentation d'oiseau et comparé ici à une reproduction ancienne de faucon. Le planeur (à gauche) indique de la part de son auteur une connaissance des principes d'aérodynamique qui se retrouvent dans la cambrure, l'angle d'envergure d'aile par rapport au fuselage, l'angle dièdre et l'angle de sustentation ou de dépression, toujours par rapport au fuselage. La queue du planeur est verticale - caractéristique que l'on ne retrouve jamais chez les oiseaux. Les ailes ont été conçues de façon à créer un vide de sustentation. Bien qu'ils partagent certains principes de vol, les oiseaux, dotés d'ailes et de queues mobiles et munies de plumes différent totalement des avions; la construction du planeur prouve amplement qu'il ne s'agit pas d'une représentation d'oiseau, mais bien d'une machine plus lourde que l'air. Par ailleurs, il plane sur des distances considérables lorsqu'il est lancé à la main.



Objet d'or façonné trouvé dans une sépulture précolombienne qui, en dépit de son ancienneté (estimée à 1 800 ans) est considérée par de nombreux chercheurs comme le modèle réduit d'un avion préhistorique complet à « delta wings », compartiment moteur, cockpit, pare-brise, aileron de queue et gouvernail de profondeur. Une copie de cet objet, très controversé, est exposée en permanence au Musée de Montréal. Des objets d'or similaires, ressemblant à des avions, ont été découverts dans divers sites archéologiques d'Amérique du Sud.

Photo : Jack Ullrich.



Les douze sections du monde où se produisent tourbillons et aberrations électromagnétiques, selon la théorie d'Ivan Sanderson. Les deux zones qui ne sont pas visibles sur cette projection sont situées aux pôles. La région à l'est du Japon correspondant à la mer du Diable est l'équivalent japonais du Triangle des Bermudes.



Vue aérienne des lignes Nazca, au Pérou. Ces lignes, remontant à une époque inconnue de l'Antiquité, représentent des animaux, des oiseaux et des formes géométriques et, ainsi que plusieurs chercheurs le croient, des pistes d'atterrissage. Difficiles à remarquer depuis le sol, elles ne furent découvertes qu'au milieu du XX^e siècle – et uniquement grâce à des études de terrain menées par voie aérienne. La ligne noire coupant la piste d'atterrissage en diagonale est l'autoroute pan-américaine. Les astronautes de *Skylab 2* reçurent l'ordre de prendre des clichés des lignes Nazca afin de déterminer si on pouvait leur attribuer une signification spéciale vues de l'espace mais, jusqu'ici, les tentatives de photographies depuis la stratosphère se sont soldées par un échec.

DÉVIATIONS ESPACE-TEMPS ET AUTRES MONDES

Les chercheurs s'intéressant au Triangle des Bermudes ont depuis longtemps remarqué l'existence d'une zone océanique mystérieuse, située au sud-est du Japon, entre ce pays et les îles Bonin, plus précisément entre Iwo Jima et Marcus Island, secteur réputé spécialement dangereux pour les bateaux et avions. Que les navires aient été perdus à la suite d'éruptions volcaniques sous-marines ou de raz de marée subits, cette zone, fréquemment appelée « mer du Diable », est l'objet, tout au moins sur le plan officiel, d'une réputation encore plus sinistre que celle du Triangle des Bermudes puisque les autorités japonaises l'ont déclarée zone dangereuse. Cette décision est intervenue après une enquête menée par les unités de surface japonaises en 1955.

La « mer du Diable » était redoutée depuis fort longtemps par les pêcheurs; ceux-ci la croyaient habitée par les démons, mauvais génies et monstres qui s'emparaient des bateaux dont l'équipage n'était pas sur ses gardes. Avions et bateaux ont disparu dans ce secteur pendant plusieurs années et pendant les années de paix, neuf bâtiments modernes se sont évaporés pour la seule période allant de 1950 à 1954, avec leurs équipages, au total plusieurs

centaines d'hommes; les circonstances caractéristiques qui entourent ces disparitions rappellent les événements intervenus dans le Triangle des Bermudes (opérations de recherches intensives par mer et air, absence d'épaves, de débris flottants ou de taches d'huile).

La « mer du Diable » et le Triangle des Bermudes ont un curieux point commun. Presque à son extrémité ouest, le Triangle englobe la longitude 80° Ouest, méridien où le Nord vrai et le Nord magnétique se confondent et où tout calcul de déviation est superflu. Et ce même méridien change d'appellation quand il franchit les pôles pour devenir le 150° degré Est. Venant du pôle Nord, il descend vers le sud, passe à l'est du Japon et traverse la partie médiane de la « mer du Diable ». A ce point central, l'aiguille aimantée se dirige aussi vers le Nord vrai qui se confond donc avec le Nord magnétique, tout comme à la limite ouest du Triangle des Bermudes sur l'anti-méridien.

Les pertes inexplicables intervenues dans cet équivalent japonais du Triangle des Bermudes ont incité le gouvernement à ordonner une enquête dans ce secteur qui eut lieu en 1955. Cette expédition comptant des scientifiques ayant pour mission d'enregistrer toutes les données prit place à bord du *Kaiyo Maru N° 5*, qui croisa dans la « mer du Diable » jusqu'à ce qu'elle prît fin sur un événement assez spectaculaire – le bâtiment océanographique disparut comme par enchantement avec son équipage et ses hommes de science!

La présence d'une ou plusieurs zones de disparitions dans les mers du globe a conduit à des spéculations intellectuelles des plus inhabituelles. Des hypothèses concernant des déviations antigravitationnelles ont été avancées, présupposant l'existence de zones où les lois de la gravitation et de

l'attraction magnétique normale n'ont plus cours. Ralph Barker, auteur de *Great Mysteries of the Air*, remarque que les nouveaux progrès enregistrés dans le domaine de la physique tendent à mettre en évidence « l'existence de particules de matière anti-gravitationnelle » ou « contre-terrienne », d'une nature absolument contraire à celle qui est connue sur notre planète... d'un caractère effroyablement explosif lorsqu'elle approche de la matière telle que nous la connaissons... encastrée dans des zones localisées de la terre... Il émet l'hypothèse selon laquelle cette matière peut être venue de l'espace et s'être incrustée dans la croûte terrestre, parfois sous la terre mais le plus souvent sous la mer.

Cette théorie offre une explication possible des défaillances électroniques et magnétiques dans une zone donnée, mais elle ne saurait expliquer les nombreuses pertes de bateaux et d'avions en vue de la terre. A ce sujet, il est bon de rappeler que l'on a relevé d'autres zones présentant des anomalies magnétiques à la surface de l'eau dans le monde entier où l'attraction d'une masse sous-marine est plus puissante que celle du pôle Nord.

Une étude plus approfondie du Triangle des Bermudes et d'autres secteurs suspects fut entreprise par Ivan Sanderson et exposée dans son article *Les Douze Cimetières du Diable à travers le monde*, écrit pour le magazine *Saga*. En reportant sur la carte les disparitions de navires et d'avions intervenues à travers le monde, Sanderson et ses collaborateurs s'aperçurent que la majorité de ces pertes se produisait dans six zones dont toutes avaient plus ou moins la même forme de losange et, par une curieuse coïncidence, se situaient dans les latitudes comprises entre 30° et 40° Nord et Sud de l'équateur, englobant le Triangle des Bermudes et la « mer du Diable ».

En approfondissant sa théorie, Ivan Sanderson établit un réseau de douze « anomalies » à des intervalles de 72° autour du globe, centrées plus précisément par 36° Nord et Sud, soit cinq pour l'hémisphère Nord, cinq pour l'hémisphère Sud, plus les deux pôles. La raison voulant que le Triangle des Bermudes constitue la plus célèbre de ces anomalies serait due, selon lui, à son emplacement dans une zone plus fréquentée, mais les onze autres secteurs en cause n'en présentent pas moins des anomalies évidentes de magnétisme et d'espace-temps.

La majorité de ces zones actives se situe à l'est de masses continentales dont les courants océaniques chauds se dirigeant vers le nord se heurtent à des courants froids allant vers le sud. Ces zones, théâtre de ces rencontres, constituent aussi des points nodaux où le mouvement de translation des courants océaniques de surface s'opère dans un sens et les courants en profondeur dans un autre. Les grands courants de marée, au-dessous de la surface, se déployant selon une tangente et influencés par une différence de température, engendrent des tourbillons magnétiques affectant les communications radiophoniques, le magnétisme – peut-être même la gravitation – et éventuellement, sous certaines conditions, peuvent être à l'origine de disparitions de bateaux et d'avions – qui en naviguant ou en volant ont pénétré dans un point différent du temps et de l'espace. Un effet secondaire, relativement au comportement bizarre observé dans ces zones, est souligné par Sanderson lorsqu'il constate les « étonnantes avances sur l'horaire » de vols soigneusement prévus lors desquels des avions sont arrivés à destination avec une telle avance que la seule explication plausible eût été un vent arrière soufflant, par exemple, à cinq cents nœuds. De tels

incidents peuvent être le résultat de forces de vent jamais enregistrées jusqu'alors, mais ils semblent se produire plus fréquemment dans les limites du Triangle et autres zones tourbillonnaires, comme si les avions en question s'étaient heurtés aux anomalies ou avaient été propulsés sans difficulté à travers la « trouée dans le ciel » ayant coûté la vie à tant de voyageurs.

Un incident comportant un écart de temps, intervenu à Miami il y a environ cinq ans, n'a jamais été expliqué de façon satisfaisante. Il concerne un appareil de la National Airlines 727 qui, lors de son approche nord-est du terrain d'atterrissage, a été repéré sur l'écran radar de la tour de contrôle, puis a subitement disparu de l'écran avant de réapparaître au bout d'une dizaine de minutes. Après quoi, l'avion atterrit normalement; le pilote et l'équipage manifestèrent une certaine surprise devant l'inquiétude exprimée par le personnel au sol et ils déclarèrent que rien d'inhabituel ne s'était produit. L'un des contrôleurs du ciel dit à l'un des pilotes :

– Mon vieux, pendant dix minutes, vous avez tout simplement cessé d'exister.

Sur quoi, les membres de l'équipage consultèrent leurs montres ainsi que celle du bord et découvrirent que toutes indiquaient dix minutes de moins que le temps réel. Ce fait est d'autant plus remarquable que l'avion avait opéré une vérification de routine vingt minutes avant l'incident et qu'à ce moment les heures concordaient.

Prenant en considération le fait que l'électromagnétisme agit sur notre planète, Ivan Sanderson pose la question : le Triangle des Bermudes et les autres secteurs en question ne constituent-ils pas « ... d'énormes machines, génératrices d'autres anomalies... et qui pourraient créer des tourbillons à

l'intérieur ou à l'extérieur desquels les objets matériels tomberaient à l'intérieur ou à l'extérieur d'un autre continuum espace-temps? ». En faisant abstraction des nombreuses disparitions qui sont intervenues, il faut tenir compte d'un nombre infiniment plus important d'apparitions ayant eu lieu récemment et au cours des siècles dans le monde entier; apparitions qui semblent continuer à se manifester en dépit des réfutations officielles et du fait qu'elles soient logiquement « impossibles ».

Aucun chercheur se penchant sur les événements intervenus dans le Triangle des Bermudes ne peut éviter de tenir compte des rapports sur les OVNI (objets volants non identifiés). Les OVNI ont fait l'objet de milliers de rapports et d'enquêtes aux Etats-Unis depuis l'afflux des observations ayant eu lieu en temps de paix à partir de 1947 et, partout dans le monde, des milliers d'individus ont déclaré en avoir aperçu; dix mille dans la seule année 1966. Plusieurs millions de personnes ont prétendu avoir vu des OVNI aux Etats-Unis et dans d'autres pays. Ces OVNI ont été aperçus et décrits par des observateurs pouvant être considérés comme compétents sur le plan scientifique – pour reprendre les paroles du Dr J. Allen Hynek, ancien spécialiste des OVNI auprès des forces aériennes : « L'intelligence des observateurs et de ceux qui déclarent avoir vu des OVNI est pour le moins moyenne. Dans de nombreux cas, elle est au-dessus de la moyenne. Dans certains cas, elle atteint un niveau si élevé que c'en est gênant. »

Les clichés d'OVNI se révèlent d'une netteté assez variable; on les a observés alors qu'ils suivaient des avions; de temps à autre, ils intervenaient dans le vol de ceux-ci et les détruisaient; quelquefois, ils ont été aperçus en nombre considérable au-dessus de capitales telles que Washington et Rome. Le gouver-

nement des Etats-Unis, l'armée de l'Air et la Marine ont attribué la plupart de ces apparitions à la lune, au halo lunaire, à des comètes, à des mirages, à des aérostats, à des étoiles brillantes et météores, aux planètes (comme Vénus), aux essais d'avions, aux sillages de vapeur laissés par les appareils, aux projecteurs, aux aurores boréales, aux boules de feu, aux feux d'artifice, à l'autokinésie (effet de déplacement d'un objet regardé fixement), aux « séquelles de mirages » (effet laissé par un objet qui a été longtemps considéré et s'estompe si lentement de la vision de l'observateur qu'il peut encore être vu ailleurs), aux feux follets, aux canulars ou encore aux hallucinations collectives. Pourtant, les rapports concernant les OVNI continuent à submerger les services. La création d'importantes associations s'intéressant aux OVNI et la prolifération d'ouvrages traitant de ce sujet démontrent que la question est toujours d'une actualité brûlante. Quelle que soit la nature de ces OVNI, il semble certain qu'il ne s'agit pas d'armes secrètes appartenant à une puissance terrestre. Ainsi que cela a été démontré de façon péremptoire, si les OVNI étaient des armes secrètes aux mains des Russes, la fierté légitime d'une telle découverte empêcherait ceux-ci de la taire; de leur côté, si les Américains les avaient inventés, ils ne pourraient interdire à la presse d'en parler. Il est intéressant de remarquer qu'en dépit du fait que l'armée de l'Air des Etats-Unis affirme que la présence des OVNI ne pouvant être expliquée, ceux-ci n'existent pas, le règlement AFR 80-17 des forces aériennes fournit des instructions détaillées aux pilotes quant aux mesures à prendre s'ils en aperçoivent.

Nombre des mesures prévues par le règlement AFR 80-17 font honneur à l'esprit d'initiative de l'armée de l'Air, tout comme elles confirment la

persistance des OVNI, si souvent discrédités dans les rapports officiels.

Les objectifs cités dans les directives sont : « ... déterminer si l'OVNI peut constituer une menace pour les Etats-Unis et utiliser les données scientifiques et techniques obtenues par l'étude des rapports concernant les OVNI. »

Alors que les instructions déclarent de façon rassurante que « la majorité des OVNI signalés à l'armée de l'Air se sont révélés être des objets courants ou familiers ne présentant aucune menace pour notre sécurité », elles n'en ajoutent pas moins : « Il est possible que des pays étrangers aient mis au point des aéronefs de forme inusitée ou aux moyens de propulsion révolutionnaires. » Pourtant, la déclaration suivante est assez paradoxale : « Il est fréquent que certains prétendus OVNI se révèlent être des avions », si l'on considère la suite : « sauf lorsqu'il est établi que les avions sont à l'origine des rapports concernant les OVNI, ils ne doivent pas être signalés d'après les stipulations du règlement ». Etant donné qu'un observateur signalant un objet d'allure étrange ne peut savoir s'il s'agit ou non d'un avion, surtout lorsque celui-ci évolue à haute altitude, les directives ajoutent : « Chaque commandant de base aérienne devra être à même de mener une enquête concernant les OVNI. Si on lui signale qu'un OVNI a été aperçu, une enquête sera ordonnée afin de déterminer les circonstances entourant l'apparition et son origine. »

La majeure partie du règlement AFR 80-17 concerne les rapports et enquêtes sur les OVNI ainsi que les instructions relatives à la façon de traiter les photos de ces objets. Des directives sont aussi données quant aux informations qu'un commandant de base peut fournir à la presse locale si on

l'interroge sur des OVNI ayant été aperçus dans la région : « En réponse aux demandes concernant les OVNI signalés dans le voisinage d'une base aérienne, le commandant peut donner des informations à la presse, à la radio et au public après confirmation définitive d'une telle apparition. Si l'origine de l'apparition est difficile à identifier au niveau de la base, le commandant peut déclarer qu'une enquête est en cours et que les conclusions seront déposées dès qu'elle aura abouti. Le commandant peut aussi annoncer que l'armée de l'Air vérifiera et analysera les résultats de l'enquête. » Traduit en langage civil, cela donne : « S'il ne s'agit pas d'un avion ou d'autre chose que vous êtes en mesure d'expliquer, dites-leur d'attendre... et entre-temps, noyez le poisson. »

A la suite du règlement ci-dessus, s'ajoute une liste de questions couvrant près de six pages, comportant des diagrammes, des demandes et des réponses proposées pour aider à rédiger avec exactitude un rapport sur les OVNI. Le questionnaire N° 13, par exemple, exige que le témoin qui se présente pour signaler un cas réponde par « oui » ou par « non », ou par « impossible à déterminer », à l'une des nombreuses possibilités concernant l'action du prétendu OVNI qu'il a aperçu. Les questions sont énoncées de la façon suivante : « Le phénomène se déplaçait-il en ligne droite?... S'immobilisait-il à un moment quelconque?... Prenait-il brusquement de la vitesse et disparaissait-il?... Eclatait-il en morceaux ou explosait-il?... Changeait-il de couleur?... Emettait-il de la fumée?... Son éclat variait-il?... Changeait-il de forme?... Lançait-il des éclairs ou lueurs?... Disparaissait-il et réapparaissait-il?... Tournoyait-il comme une toupie?... Emettait-il un bruit?... Donnait-il l'impression de palpiter ou d'osciller?... » La liste est intéressante en ce sens

qu'elle constitue une sorte de résumé de ce que les observateurs ont rapporté après avoir vu, ou cru voir, des soucoupes volantes; elle tient compte de tous les éléments, mis à part les petits hommes verts ou autres humanoïdes signalés par certains témoins.

L'armée de l'Air, l'un des services les plus étroitement liés aux OVNI, demanda à l'université du Colorado de préparer une étude et un rapport définitif sur les OVNI fut dûment fourni en 1968. Ce document, établi sous l'égide du Dr Edward A. Condon, directeur scientifique de l'ultime rapport, « Etude scientifique des objets volants non identifiés », reconnaît avoir analysé une vaste gamme de cas; il soutient que la plupart des rapports soumis étaient explicables d'une façon ou d'une autre et que seul un pourcentage infime ne pouvait être élucidé. On s'aperçut aussi que la somme de temps et d'argent consacrée aux recherches concernant les OVNI ne justifiait pas l'information scientifique obtenue, ce qui impliquait que toute tentative ultérieure ne serait que gaspillage. Entre-temps, on continuait à apercevoir des OVNI, seuls ou en vols groupés, dans le ciel en différentes parties du monde, et aussi dans l'espace.

En dehors des constants démentis officiels, un inconvénient évident présenté par la recherche planifiée concernant les OVNI se manifeste dans la légèreté avec laquelle elle est abordée par les moyens d'information lorsque ceux-ci donnent des comptes rendus au public se rapportant à des apparitions d'OVNI. Quand les rapports sur les objets volants non identifiés augmentèrent considérablement en octobre 1973, faisant état d'apparitions en Louisiane, dans l'Ohio, le Mississippi, le Minnesota, en Georgie et en Floride, vues par des témoins dignes de foi parmi lesquels on comptait

des personnes sensées, à l'esprit rationnel, telles que le gouverneur du Minnesota, de nombreux politiciens et militaires, cela engendra suffisamment d'intérêt dans le public pour justifier de fréquents comptes rendus donnés par la presse et les réseaux radiophoniques. A cette occasion, la chaîne CBS fournit à ses auditeurs un rapport relativement détaillé des apparitions... mais énoncé en vers! Une autre causerie informa le public que la police de Detroit avait élaboré une procédure sur la conduite à tenir à l'égard d'occupants d'OVNI s'ils étaient arrêtés, allant jusqu'à prévoir la séparation des sexes en cas de captifs mâles et femelles (en admettant que les différences biologiques en vigueur sur terre aient cours parmi les centaines de millions de planètes pouvant être habitées).

La persistance des rapports concernant les OVNI et leur non-reconnaissance officielle font naître chez ceux qui y croient des sentiments analogues à ceux qu'exprime E.J Ruppelt, qui dirigea l'enquête de l'armée de l'Air sur les OVNI dans son ouvrage *Rapport sur les objets volants non identifiés* :

Qu'est-ce qui constitue une preuve? Un OVNI doit-il se poser à l'entrée du Pentagone devant les bureaux des chefs d'état-major? Ne sommes-nous pas en présence d'une preuve lorsqu'une station radar au sol détecte un OVNI, envoie un avion à réaction pour l'intercepter, puis quand le pilote le repère, relève sa présence sur son radar et voit tout à coup l'OVNI disparaître à une vitesse phénoménale? N'est-ce pas une preuve que l'assertion d'un pilote d'avion à réaction ayant fait feu sur un OVNI et qui ne démord pas de sa version, même sous la menace de passer en cour martiale?...

Les rapports concernant les OVNI aperçus dans la zone sud Floride-Bahamas ont été et continuent à être proportionnellement plus nombreux que par-

tout ailleurs. Des observateurs dignes de foi en ont aperçu sous l'eau claire comme dans le ciel, allant de la mer au ciel et vice versa. Le nombre d'apparitions a donné naissance à des théories selon lesquelles la présence des OVNI aurait un rapport avec les disparitions intervenues dans le Triangle des Bermudes ou plutôt, pour être plus précis, avec l'enlèvement de bateaux et d'avions perpétré par les OVNI depuis plusieurs générations.

L'un des tenants les plus représentatifs de cette hypothèse est John Spencer, auteur de *Limbo of the Lost*. Ayant été lui-même pilote et vétéran de l'armée de l'Air dans laquelle il a servi pendant dix ans, Spencer est très versé dans le domaine de l'aviation. Il s'est aussi penché sur le phénomène des OVNI et est membre du NICAP (Comité national d'investigation sur les phénomènes aériens), organisation sérieuse de recherche qui se livre à des études sur les OVNI et compte parmi ses membres des personnalités occupant les plus hauts postes dans le gouvernement des Etats-Unis, la Marine et le département des fusées. Spencer commença à s'intéresser au Triangle des Bermudes, qu'il préfère appeler « les Limbes des perdus », au moment de la disparition du *Scorpion*, sous-marin atomique de la Marine des USA, que nombre de personnes relient à d'autres pertes enregistrées dans le Triangle des Bermudes; pourtant, celle du *Scorpion* ne devait pas rester longtemps mystérieuse puisque son épave fut finalement repérée à quatre cents milles des Açores, grâce à des renseignements obligeamment fournis par les Russes à la Marine des USA, s'il faut en croire Spencer. Il n'en continua pas moins à étudier la zone des disparitions et, en reportant les pertes sur une carte, il conclut que la plupart de celles-ci avaient eu pour théâtre le plateau continental allant de Cape May, au New Jersey, à l'extré-

mité de la Floride, et au delà, continuant en direction de l'ouest jusqu'au golfe du Mexique et du sud-est vers les Antilles, comprenant ainsi un cercle de quatre cent cinquante milles de circonférence, englobant les Bermudes et tous les bancs des Bahamas.

Spencer, qui s'est penché sur le problème des disparitions pendant de nombreuses années, a le sentiment que la seule explication crédible de la perte d'avions et de bateaux avec équipages et passagers est que ceux-ci ont été physiquement enlevés des mers ou du ciel qu'ils sillonnaient. Il remarque :

Etant donné que les disparitions totales de bateaux mesurant cent soixante-quinze mètres de long par mer calme à cinquante milles au large, et d'avions de ligne s'appêtant à atterrir, *ne peuvent* se produire d'après nos normes terrestres et qu'elles ne s'en produisent pas moins, je suis obligé de conclure qu'avions et bateaux ont été enlevés de notre planète.

L'examen détaillé des rapports d'apparitions d'OVNI, non seulement à notre époque mais aussi dans l'histoire depuis qu'elle est consignée, l'a amené à croire qu'il existe deux types principaux d'OVNI. L'un serait la « soucoupe volante », douée d'ubiquité, d'une circonférence d'environ vingt-cinq mètres, et l'autre un énorme vaisseau mère capable de transporter plus de douze « soucoupes » en ses flancs – ou peut-être des bâtiments de fort tonnage arrachés de la terre en guise d'échantillons. Ce gigantesque vaisseau spatial correspondrait aux immenses objets oblongs ou cylindriques (auxquels il est parfois fait allusion sous le terme de « cigare ») aperçus à diverses occasions mais moins fréquemment que les « soucoupes volantes ».

Spencer estime que le nombre de « prises » opérées dans le Triangle des Bermudes est dû au fait que les occasions de s'emparer de spécimens humains sont plus fréquentes dans ce secteur puisque, en général, les ravisseurs présumés semblent vouloir éviter les opérations terrestres et le contact avec l'homme. La zone est constamment sillonnée par des voyageurs empruntant les voies maritimes et aériennes et il est aisé aux entités étrangères d'y pénétrer et de la quitter. La puissance opérationnelle des OVNI peut s'appuyer, selon lui, sur l'utilisation élaborée d'une fréquence radio en tant que force propulsive, laquelle, à son tour, expliquerait l'épuisement des sources électroniques, remarqué lors de la plupart des incidents.

La théorie de Spencer sur les raisons d'un enlèvement dans l'espace pratiqué sur une telle échelle est troublante; elle est d'ailleurs partagée par plusieurs autres chercheurs qui semblent être parvenus au même résultat indépendamment les uns des autres. En mettant l'accent sur le nombre stupéfiant de planètes appartenant à d'autres systèmes solaires dans les limites mêmes de notre galaxie (il existe approximativement 10^{21} étoiles, chacune vraisemblablement dotée de son propre système solaire!), la loi des probabilités permet de présupposer l'existence de civilisations hautement développées. Spencer émet l'hypothèse suivante : dans le passé les populations d'autres planètes ont été dispersées par des explosions dues à une mauvaise utilisation de l'énergie, créant des soleils brûlants et ne laissant pas le moindre vestige de leur histoire, peuple, ou développement scientifique et culturel. En conséquence, les visiteurs d'autres mondes pourraient peut-être s'intéresser à la préservation d'une relique quelconque de la terre sur une autre planète ou souhaiter vérifier le degré d'évolution de notre

civilisation actuelle avant que le mauvais usage de l'énergie nucléaire ne constitue un danger pour les autres planètes. On peut évidemment envisager qu'ils soient animés par d'autres motivations que nous sommes incapables de concevoir.

Ces intelligences étrangères veulent peut-être nous laisser agir à notre guise pendant qu'elles nous observent, tout en prélevant des spécimens qu'elles conserveront en tant qu'échantillons de vie terrestre, telle qu'elle existait avant que la planète ne se détruise, ce qu'elles ne furent pas en mesure d'accomplir en temps voulu pour d'autres planètes.

L'étude de nombreux rapports sur ce qui aurait pu être des OVNI *avant* l'ère de l'avion donne l'impression que la terre est depuis longtemps observée par d'autres mondes et civilisations. Pourtant, étant donné que tout au long de son histoire l'homme a scruté les cieux à la recherche de signes et de présages (et qu'il les y a presque toujours découverts), il est parfois difficile de différencier les véritables OVNI (en admettant qu'ils le fussent) des augures flamboyants venus des cieux et diversement interprétés sous forme d'avertissements, d'encouragements ou prophéties. Un passage des annales de Thoutmès III, pharaon de la XVIII^e dynastie – authentifié par le Musée égyptien du Vatican, constitue peut-être le document le plus ancien relatif à l'apparition d'OVNI dans l'Antiquité. Contrairement à certains comptes rendus visionnaires des siècles derniers, il décrit la manifestation insolite avec un louable détachement :

Dans l'année 22, le troisième mois de l'hiver, la sixième heure du jour, les scribes de la Maison de la Vie... remarquèrent un cercle de feu qui descendait du ciel... son corps était long d'une perche et large d'une perche... ils s'étendirent sur le ventre... (puis) allèrent chercher le

pharaon pour lui rapporter ce qu'ils venaient de voir. Le souverain méditait sur l'événement lorsque... ces choses devinrent plus nombreuses dans le ciel qu'auparavant... elles brillaient avec plus d'éclat que le soleil étincelant et s'étendaient jusqu'aux limites des quatre colonnes du ciel.

L'armée du pharaon entourait le souverain... et regardait le ciel. Ce fut après le repas du soir que ces cercles de feu s'élevèrent plus haut dans les nues en direction du sud.

Le pharaon ordonna qu'on fit brûler de l'encens pour ramener la paix sur la terre et qu'on consignât l'événement qui prendrait place dans les annales de la Maison de la Vie... afin qu'on se le rappelât à jamais...

On remarquera que le pharaon conserva tout son calme dans ces circonstances angoissantes, ainsi qu'il convenait à un dieu, puisqu'il était considéré comme tel et se voyait sans doute lui-même sous ces traits, mais il n'en fut pas moins déconcerté par cette manifestation de divinités supérieures.

L'épopée de Gilgamesh, héros de la Babylone antique, vraisemblablement inspirée par la précédente civilisation sumérienne, dépeint l'enlèvement du héros Etana que les dieux soulevèrent de terre jusqu'à une telle altitude que la mer lui faisait l'effet d'une auge et la terre d'une bouillie de céréales, ce qui correspond plus ou moins à ce qu'il aurait vu en observant la mer Rouge, le golfe Persique et les terres avoisinantes d'une grande hauteur « orbitale ».

La vision d'Ezéchiel... « un tourbillon de vent qui venait du nord... un feu qui l'environnait... et au milieu de ce feu on voyait quatre créatures vivantes... » a fréquemment été citée pour dépeindre la venue d'un OVNI qui, ultérieurement, emporta Ezéchiel à son bord. Cette vision céleste, ou peut-être ce vaisseau spatial, intervint au VII^e siècle avant J.-C. et forme le sujet d'une grande partie du Livre

d'Ezéchiel. Cet épisode a récemment fait l'objet d'une étude dans un ouvrage allemand assez curieux *Da Tat Sich Der Himmel Auf* (les Cieux étaient ouverts), œuvre de Josef Blumrich, ingénieur spécialisé dans les fusées, travaillant actuellement pour la NASA, à Huntsville, Alabama.

Le Dr Blumrich entreprit son livre dans l'intention de démythifier la vision d'Ezéchiel que l'on assimilait souvent à un vaisseau spatial. Pourtant, en approfondissant son sujet, il remarqua que les détails fournis par Ezéchiel concernant son apparition étaient parfaitement sensés si « une roue dans une autre roue » était appliquée à la force motrice d'un hélicoptère qui aurait permis au principal véhicule-fusée de planer au-dessus de la terre; par ailleurs, le phénomène habituel entourant l'atterrissage et le décollage d'une fusée était clairement et sobrement décrit par Ezéchiel, mentionnant à la fois le changement des couleurs d'après la vitesse, la rafale de vent, le système d'atterrissage, jusqu'aux vêtements ressemblant à de l'amiante, portés par l'occupant. Tout cela incita le Dr Blumrich à revenir sur son point de vue initial. A partir de ce moment, il écrivit un ouvrage diamétralement opposé à celui qu'il avait commencé, établissant par des références bibliques que, non seulement Ezéchiel avait vu un vaisseau spatial à plusieurs reprises, mais aussi que l'être décrit par Ezéchiel sous les traits du Tout-Puissant était tout simplement le capitaine de la fusée!

Le récit d'Ezéchiel prend place dans une longue suite de rapports historiques sur ce qui peut avoir été des OVNI dans l'Antiquité, puis au Moyen Age, à la Renaissance et au début des temps modernes. Les différentes façons dont les observateurs les ont décrits au cours des siècles sont fantaisistes, variées et souvent amusantes. Mais cette diversité même

peut fournir un fil conducteur si on considère que les témoins des apparitions les ont dépeintes avec leur vocabulaire familier mais leur esprit déconcerté. Nous pouvons admettre qu'Ezéchiél, par exemple, employa des termes tels que « lion », « bœuf », et « aigle » pour décrire les éléments de la fusée, et il assimile ce qui faisait peut-être partie d'un système d'atterrissage à la « plante d'un pied de veau » » (description assez appropriée), cela parce qu'il appartenait à une économie pastorale et que ces animaux sauvages et domestiques lui étaient familiers.

Alexandre le Grand et son armée, rompus à la guerre, assimilèrent à « de grands boucliers brillants et argentés » l'incursion possible d'OVNI en 329 avant J.-C. qui contraria l'avance des armées grecques au delà du Jaxartes aux Indes. Aristote (384-322 avant J.-C.), habitué aux disques que lançaient les athlètes, qualifiait les objets qu'il vit dans le ciel de disques célestes. Plus belliqueux, les Romains qui en aperçurent les mentionnèrent, à l'instar d'Alexandre, comme des boucliers, des flèches de feu ou des flottes de bateaux. Pline l'Ancien, dans son *Histoire Naturelle*, écrivit : « Sous les consulats de Lucius Valerius et de Gaius Valerius, un bouclier de feu projetant des étincelles traversa le ciel d'est en ouest au coucher du soleil. » Les Hawaïens décrivent les objets qu'ils aperçoivent depuis mille ans sous le nom de « *akuatele* » – les esprits volants. Sous le Moyen Age mystique, les objets mouvants vus dans le ciel nocturne évoquaient des croix. (La croix aperçue par Constantin, qui changea le cours de l'histoire, pourrait-elle être assimilée à l'une de ces apparitions?) Et parfois, comme par Ezéchiél, ils sont décrits comme des roues flamboyantes et tournoyantes.

A l'époque des découvertes et de l'exploration, les

voyageurs célestes empruntèrent, aux yeux des observateurs, la forme de bateaux et, plus tard encore, après l'invention des ballons, les objets volants furent décrits en France comme des « ballons de feu brillants ». Dans le Vermont du XIX^e siècle, les témoins, qui s'intéressaient tous plus ou moins au tissage, appelèrent ce qu'ils aperçurent un « fuseau aérien ».

Alors que les observateurs de chaque époque successive tendaient à accoler aux objets se déplaçant dans le ciel les noms qui leur venaient le plus facilement aux lèvres dans les moments de tension, c'est à notre propre culture qu'il revient de les avoir baptisés pour la première fois « soucoupes volantes » ou « objets en forme de cigare ». Il est intéressant de noter que lors des deux premiers jours d'apparitions groupées aux Etats-Unis, en 1947, tout d'abord au-dessus de l'Iowa, puis de Mount Rainier dans l'Etat de Washington, les OVNI furent tout d'abord appelés « disques » et ultérieurement « moules à tarte », avant d'être nommés « soucoupes ».

Frank Edwards, qui s'intéresse depuis longtemps aux phénomènes inexplicables, estime que l'explosion ayant eu lieu le 30 juin 1908 dans une zone déserte à proximité du lac Baïkal (les seules victimes furent des rennes), longtemps considérée comme due à l'impact d'une météorite, n'était autre qu'une déflagration atomique à la suite de l'explosion d'un vaisseau spatial. Il cite l'écrivain scientifique russe, Alexandre Katzenév, qui soutient que les dommages, d'après une étude récente, sont identiques à ceux produits par des bombes atomiques dans des conditions analogues, y compris une radioactivité persistante et la fusion des métaux. Aucun fragment de météorite n'a été découvert; il est évidemment possible que les éclats d'aérolithe se soient profondément enfoncés dans le sol.

Edwards conclut : « Lors de la catastrophe qui s'est produite sur les rives du Ienisseï en 1908, nous avons perdu un invité venant du cosmos. »

M.K. Jessup, qui a beaucoup écrit sur les OVNI en s'étayant sur de solides notions scientifiques et des études poussées puisqu'il est astronome et spécialisé dans la sélénographie, avance une théorie dans son ouvrage, *Le Cas des OVNI*, selon laquelle les célèbres et mystérieuses disparitions intervenues dans le Triangle des Bermudes, y compris celles du *Freya*, de la *Mary Céleste*, de l'*Ellen Austin* et nombre d'autres, ont été causées par l'action des OVNI. Il dépasse la zone du Triangle, décrivant la disparition de tout l'équipage du *Seabird*, voilier de fort tonnage, qui s'évapora après avoir hélé un bateau de pêche à proximité de son port d'attache, Newport, Rhode Island, en 1850, alors qu'une note avait été portée sur le livre de bord à deux milles du port et qu'un repas préparé et intact était disposé sur la table du carré. Apparemment, le *Seabird* continua sa route sans équipage et s'échoua très avant sur la plage « comme soulevé par des mains géantes », puis, bien que solidement enfoncé dans le sable, disparut par une nuit de tempête. Après avoir étudié les incidents survenus à ces bateaux, Jessup conclut que de telles disparitions étaient « pratiquement impossibles à expliquer sinon vers le haut... Une force opérant d'en haut avec une puissance considérable, et une soudaineté d'action... ». Il évoque le caractère « impitoyable et sélectif... une certaine dissimulation ou ruse... », et ajoute que ce sont « des traits relevant tous de l'intelligence ».

Jessup estime que les progrès enregistrés par l'âge de l'air « présentent un grand intérêt pour nos voisins de l'espace », et que cela pourrait expliquer les manifestations de plus en plus fréquentes des OVNI au cours des dernières années, souvent prin-

cipalement axées dans la zone du Triangle, au large des Bermudes et dans les parages du Cap Kennedy. A une occasion, le 10 janvier 1964, on a enregistré à Cap Kennedy le passage d'un OVNI dans le sillage d'une fusée Polaris au moment de sa mise à feu et, pendant quatorze minutes, le radar a suivi la course désordonnée de l'OVNI avant de revenir sur le missile. Bien que l'événement ait été l'objet de nombreux commentaires parmi le personnel de la base, la nouvelle ne fut jamais diffusée par la presse – peut-être parce que les mystères ébranlent aisément la confiance du public. La thèse de Jessup sur « l'intérêt » que portent les OVNI à notre âge de l'air – qui, depuis sa mort survenue en 1959, est devenu l'âge de l'espace – a été considérablement renforcée par des développements très récents. Des OVNI ont été observés lors de lancements de fusées dans l'espace, notamment Gemini 4 et 7. Dans le cas de Gemini 4, les astronautes McDivitt et Borman ont remarqué un « objet non identifié » se déplaçant parallèlement à leur fusée; sur le moment, ils pensèrent qu'il serait peut-être nécessaire de dévier leur trajectoire. On rapporta qu'un « objet non identifié » avait suivi Gemini 7. Le vol lunaire Apollo 12 fut pendant un temps, à deux cent mille kilomètres de la terre, « escorté » par des OVNI, l'un le précédant, l'autre le suivant. Leur présence fut commentée par l'astronaute Gordon; il remarqua qu'ils étaient « très brillants et semblaient nous envoyer des signaux lumineux » et, par la suite, alors qu'il se trouvait en communication avec le centre de commande de Houston, il déclara : « En tout cas, nous supposons que c'est amical. » Bien qu'il n'y ait eu aucune confirmation de Houston ni de la NASA, ces lueurs furent aussi remarquées par des observatoires en Europe. Ultérieurement, lors du même vol, une autre lumière vive fut observée

de la cabine spatiale, s'interposant entre celle-ci et la terre pendant une dizaine de minutes avant de disparaître. Les astronautes déclarèrent qu'elle était « aussi grosse que Vénus ».

Tout en tenant compte de la nature inconnue des OVNI, qui peuvent notamment être des parties de fusées propulsives et autres épaves de l'espace, il n'en demeure pas moins que les activités de tels OVNI, ainsi que leur aptitude à apparaître et disparaître, semblent indiquer une direction indépendante et non orbitale.

Concernant les apparitions de prétendus OVNI aperçus par les astronautes lors de vols de l'espace, le Dr Franklin Roach a remarqué dans le *Rapport Condon* que les « conditions au cours desquelles les astronautes ont fait leurs observations sont analogues à celles que rencontreraient une ou deux personnes assises à l'avant d'une petite voiture, dépourvue de glaces arrière et latérales, au pare-brise sale », remarque qui, si on l'amène à sa conclusion logique, impliquerait que rien de ce que les astronautes pourraient noter grâce à des observations visuelles ne saurait être valablement retenu.

Ainsi que de nombreux autres chercheurs qui se sont penchés sur les OVNI et les événements intervenus dans le Triangle des Bermudes, Jessup est convaincu qu'une censure officielle étouffe nombre de rapports importants. Son dernier ouvrage, publié juste avant sa mort, concernait les allusions bibliques aux « soucoupes volantes » et il s'intéressait aussi à la manière dont le magnétisme contrôlé pourrait produire l'invisibilité, prolongement de la théorie du « champ unitaire » d'Einstein, que Jessup estimait être la clef du mystère concernant les subites apparitions et disparitions d'OVNI ainsi que la disparition de bateaux et d'avions. Il se trouvait à

Miami où il avait rendez-vous avec la mort le 29 avril 1959. D'après son vieil ami le Dr Manson Valentine, qui fut l'une des dernières personnes à lui avoir parlé, Jessup était moralement très déprimé, mais il n'en avait pas moins accepté l'invitation à dîner pour le 20 avril du Dr Valentine qui l'attendit en vain. Jessup mourut dans sa voiture garée à Dade Country Park, asphyxié par l'oxyde de carbone, le pot d'échappement ayant été relié à un tuyau débouchant à l'intérieur du véhicule. Vraisemblablement en raison de l'insistance portée par Jessup sur certains aspects de l'intervention d'autres mondes dans les affaires de notre planète, beaucoup de personnes estiment que sa mort ne fut pas un suicide et qu'elle souligne les dangers représentés par des recherches trop approfondies dans ce domaine.

Le Dr Manson Valentine, zoologiste, archéologue et océanographe, étudie depuis plusieurs années les événements insolites du Triangle des Bermudes depuis l'intérieur même de cette zone – Miami, les Bahamas et autres îles. En tant que chercheur *in situ*, il représente une excellente source d'information pour ceux qui cherchent à s'assurer des événements passés s'étant déroulés dans la région et ceux qui s'y produisent actuellement. Une large part des renseignements dont il dispose, notamment ce qu'il se rappelle de ses dernières conversations avec Jessup, est tellement stupéfiante qu'il est préférable de rapporter ici les propres paroles du Dr Valentine en réponse aux questions suivantes :

QUESTION : *Depuis combien de temps vous intéressez-vous aux phénomènes du Triangle des Bermudes?*

Depuis plus de vingt-huit ans. Depuis la disparition des TBM en 1945, j'ai réuni des données, questionné les survivants de certains incidents, et consigné des notes et

rapports sur les OVNI dans cette zone au moment des disparitions.

N'y a-t-il pas une augmentation notable d'OVNI dans la région à l'heure actuelle?

Il y a plus d'apparitions en cette zone qu'en tout autre lieu. Récemment, et à plusieurs reprises, il a été aperçu des appareils de navigation aérienne que nous savons ne pas être des avions et des sous-marins que nous savons ne pas être des sous-marins habituels.

Un de ces sous-marins a été vu en avril 1973 par le capitaine Dan Delmonico. Celui-ci est un marin chevronné, observateur pondéré, jouissant d'une excellente réputation. A deux reprises, il a vu des objets non identifiables, pratiquement identiques, sous la surface très claire du Gulf Stream – les deux fois, approximativement au même endroit – à peu près au premier tiers de la distance qui sépare Great Isaac Light au nord de Bimini et de Miami, où les eaux du Gulf Stream sont particulièrement profondes. Les deux apparitions ont eu lieu vers 16 heures par mer calme et excellente visibilité.

Dans les deux cas, un objet gris clair, lisse et fuselé, un peu, dit-il, « comme un gros cigare aux extrémités arrondies », passa à grande vitesse devant son étrave, sous l'eau. Delmonico estime la taille de l'engin entre quarante et soixante mètres et sa vitesse au moins à soixante, soixante-dix nœuds. Quand le capitaine l'aperçut soudain, se déplaçant sous l'eau, il crut qu'un abordage était inévitable et que l'objet s'apprêtait à faire surface juste devant lui. Apparemment, prenant conscience de la présence du bateau, l'engin plongea et disparut après avoir passé sous la quille. Aucune turbulence ou sillage apparent n'accompagnait l'apparition. Aucun gouvernail, plan de dérive ou autre projection ne dépassait la surface polie que ne trouvait aucun hublot.

En plein ciel, les OVNI ont été aperçus si fréquemment dans la zone du Triangle par des équipes de bateaux et d'avions qu'ils sont devenus relativement courants, notamment au-dessus de la Langue de l'Océan. Plus troublante est la présence d'OVNI immobiles vus par des gardes forestiers ainsi que par moi-même au-dessus de la cime des arbres dans le marais d'Okefenokee. En Floride

centrale, j'en ai vu un qui lançait un rayon bleu dirigé sur les eaux d'un lac. Sans doute ses occupants se ravitaillaient-ils en eau ou prenaient-ils des échantillons de la faune locale en vue de les étudier. Lors de la panne générale d'électricité d'avril 1973 qui intervint dans le sud de la Floride, des lueurs bleu-vert et des lumières bleues formant traînées furent aperçues dans le ciel, notamment à Turkey Point – où est situé le réacteur atomique. A l'occasion d'un même incident intervenu sur la côte est et qui remonte à plusieurs années, un vol d'environ douze OVNI a été aperçu.

Avez-vous une théorie sur la force motrice qui actionne les OVNI ?

Il y a plusieurs hypothèses à envisager. L'une d'elles, utilisable seulement dans notre atmosphère, serait que le vaisseau en forme de disque soit entouré de rayons cathodiques qui pourraient se propager rapidement dans n'importe quelle direction en actionnant les génératrices du bord d'attaque ou du côté vers lequel on souhaite se déplacer. Les génératrices ioniseraient l'air devant le véhicule, provoquant ainsi un vide dans lequel il pourrait évoluer. Les poches d'air ionisé laissées par les OVNI pourraient fort bien être la cause des turbulences par temps clair auxquelles se sont heurtés nombre de pilotes.

Une autre théorie suppose un changement de dimension et la variation de temps fondée sur l'action de champs électromagnétiques spéciaux.

Le Dr Jessup croyait-il qu'il existe un rapport entre les OVNI et le Triangle des Bermudes ?

Il avançait une théorie selon laquelle la puissance des champs magnétiques pourrait transformer et transporter la matière d'une dimension à l'autre... les OVNI entreraient dans notre dimension et en ressortiraient en emportant des êtres ou autres échantillons. Par ailleurs il pensait que beaucoup d'accidents étaient causés par les rayons cathodiques des OVNI créant un vide qui désintégrait les avions quand ceux-ci y pénétraient. C'est probablement ce qui est arrivé à Mantel. (Note : le 7 janvier 1948, le capitaine Thomas Mantel et plusieurs autres pilotes de l'aérodrome Godman, à Fort Knox, s'envolè-

rent à bord de Mustangs P-51 afin de poursuivre un OVNI « d'une taille énorme » aperçu en plein jour et se dirigeant vers la base. Quand Mantel prit de l'altitude pour tenter d'intercepter l'OVNI, des témoins virent son avion se désintégrer. Une déclaration ultérieure de l'armée de l'Air affirma que le capitaine avait été victime d'un malaise en plein vol et que l'avion s'était brisé lors de la chute en piqué qui avait suivi.) Il approcha trop de la soucoupe et tomba dans le champ d'ionisation de celle-ci. Son appareil explosa en fragments si réduits qu'on en retrouva rien de plus gros que le poing. Tous les débris récoltés étaient perforés, comme vrillés par de petits vers.

Cela peut aussi s'appliquer au Constellation que Bob Brush (commandant de bord d'un avion de ligne) vit exploser à proximité de Great Inagua, aux Bahamas, fin octobre 1971. Brush se trouvait aux commandes d'un DC-6 et il aperçut le Constellation sur son radar, volant très bas et peut-être en difficulté. Soudain, celui-ci explosa avec une lueur si vive qu'elle illumina le ciel d'un horizon à l'autre. L'éclat était insoutenable, insolite, tellement brillant qu'il faisait mal aux yeux. Un bateau qui croisait dans les parages récupéra un manuel de vol que Bob Brush examina par la suite. Le livre était criblé de trous minuscules, exactement semblables à ceux des débris de l'appareil de Mantel.

Quels qu'ils soient, les OVNI paraissent créer un tourbillon magnétique temporaire, une ionisation qui provoque désintégration ou disparition de bateaux et d'avions.

Peu avant sa mort, Jessup croyait découvrir sous peu la base scientifique de ce qui se produisait, susceptible d'être expliquée d'après la théorie du « champ unitaire » d'Einstein.

Pouvez-vous donner une explication simplifiée de la théorie du champ unitaire ?

Son fondement est que tous nos concepts compartimentés d'espace-temps et de matière-énergie ne sont pas des entités distinctes mais sont transmuables dans les mêmes conditions que la perturbation électromagnétique. En vérité, la théorie du champ unitaire nous offre

une autre explication sur la façon dont les OVNI pourraient se matérialiser et disparaître aussi soudainement.

En pratique, elle s'applique aux champs électriques et magnétiques de la façon suivante : Un champ électrique créé dans un solénoïde fait naître un champ magnétique à angle droit du premier, chacun de ces champs représentant un plan de l'espace. Mais étant donné qu'il existe trois plans d'espace, il doit y avoir un troisième champ, peut-être gravitationnel. En relayant les génératrices électromagnétiques en vue de produire une pulsation magnétique, il peut être possible de créer ce troisième champ grâce au principe de résonance. Jessup m'a dit qu'il croyait que la Marine nationale des USA en avait eu connaissance par hasard à la suite d'une expérience en temps de guerre, menée à bord d'un contre-torpilleur, laquelle a pris le nom d'Expérience de Philadelphie.

Qu'est-ce que l'Expérience de Philadelphie ?

D'après Jessup, l'Expérience de Philadelphie (1) était une opération secrète conduite par la Marine nationale des USA à Philadelphie et en mer, en 1943. Elle avait pour objectif de vérifier l'effet d'un fort courant magnétique produit sur un bâtiment de surface pourvu de son équipage. Cela devait être accompli à l'aide de génératrices magnétiques. L'action de celles-ci, à la fois pulsatoire et non pulsatoire, créait un énorme champ magnétique à bord du navire et dans ses alentours immédiats. Les résultats se révélèrent stupéfiants et d'une grande portée bien qu'ils aient eu des effets secondaires néfastes sur l'équipage. Dès le début de l'expérience, une lueur verte, vaporeuse, se manifesta, assez semblable à celle dont font état les survivants d'incidents survenus dans le Triangle qui évoquent un lumineux brouillard verdâtre. Bientôt, l'ensemble du navire fut submergé par cette étrange brume et le bâtiment, ainsi que son équipage, commença à disparaître à la vue de ceux qui se trouvaient sur le quai jusqu'à ce que, seule, la ligne de flottaison fût visible. Ultérieurement, le contre-torpilleur fut signalé comme ayant apparu et disparu à Norfolk, en Virginie, ce qui

(1) Paru aux éditions J'ai Lu, sous le titre *Opération Philadelphie*, n° A389.

était peut-être le résultat d'un essai d'invisibilité, comportant une certaine similitude avec le phénomène de déviation temps.

Un ancien membre de l'équipage a rapporté que l'expérience fut réussie en mer, avec un champ effectif d'invisibilité de forme sphérique s'étendant sur cent mètres de chaque bord qui laissait entrevoir la dépression causée par le bateau dans l'eau, mais pas le bâtiment en soi. Avec l'intensification du champ de force, certains membres de l'équipage commencèrent à disparaître; ceux-ci ne purent être retrouvés que grâce au contact physique et ils ne redevinrent visibles que par l'intervention d'une technique relevant de l'imposition des mains. Certains autres s'éloignèrent à tel point de leurs dimensions matérielles initiales qu'ils ne purent être détectés et ramenés à la normale qu'à l'aide d'un dispositif électronique spécial. Pour de tels cas, lorsqu'un compagnon de bord ne pouvait plus être vu ou senti, l'équipage usait d'une expression curieuse : « Il est figé dans la mélasse. » En vérité, il s'agissait d'un état d'inertie momentanée auquel il était souvent difficile d'arracher le sujet. Des rumeurs circulèrent, assurant que des hommes avaient été hospitalisés, que certains étaient morts et que d'autres souffraient de dérangements mentaux. D'une façon générale, les capacités physiques semblaient avoir été aiguisées, alors que chez certains hommes les effets de la transmutation dus à l'expérience se perpétuaient; ils disparaissaient provisoirement et réapparaissaient tandis qu'ils se trouvaient chez eux, dans la rue, ou qu'ils étaient assis dans des bars ou restaurants à la stupeur de ceux qui les entouraient. A deux reprises, l'habitacle du navire fut la proie des flammes pendant son remorquage vers la terre.

Jessup a-t-il été témoin de ces incidents?

J'ignore dans quelle mesure il a été témoin des événements qu'il m'a rapportés, mais je sais qu'il s'est livré à des recherches très approfondies. Il faut garder à l'esprit qu'il n'avait rien de l'écrivain versant dans le charlatanisme, mais qu'il était un homme de science éminent et un astronome célèbre. Il s'était vu confier le plus grand télescope électronique de l'hémisphère sud; il avait dirigé plusieurs expéditions ayant pour but d'étudier les éclip-

ses; il avait découvert des étoiles doubles et avait derrière lui de brillants états de services scientifiques. Il s'intéressa à l'Expérience de Philadelphie lorsqu'un homme, nommé Carlos Allende (ou Carl Allen), qui prétendait être un survivant de l'expérience, lui écrivit en 1956 au sujet de son ouvrage *Le Cas des OVNI*, en raison de la similitude des théories de base. Comme tout auteur qui se respecte, Jessup lui répondit. Quelque temps après le début de cette correspondance, Jessup fut convoqué à Washington par l'Office des recherches navales. Il est bon de rappeler que la censure avait étouffé tout ce qui se rapportait à l'Expérience de Philadelphie, mis à part un bref article paru dans un journal local. On présenta à Jessup un exemplaire de son livre largement annoté à la main, volume qui s'était mystérieusement matérialisé à l'Office des recherches navales; les notes avaient trait à ses théories, à l'Expérience de Philadelphie et aux activités des OVNI. On demanda à Jessup s'il reconnaissait les écritures, apparemment dues à trois personnes distinctes, chacune d'elles ayant identifié ses remarques par des initiales. Il crut reconnaître dans l'une des inscriptions et le paragraphe qui la suivait la main d'Allende et il communiqua les lettres de ce dernier à l'Office. Ultérieurement, le ministère de la Marine donna ordre de faire reproduire par l'un de ses services du Texas, je crois, vingt-cinq copies exactes du livre annoté dont les remarques figuraient en rouge. Jessup, qui en reçut trois exemplaires, fut informé que les autres copies étaient réservées à l'échelon le plus élevé du ministère. Officiellement la Marine ne reconnut jamais quoi que ce soit ayant trait à l'Expérience de Philadelphie, mais elle ne s'en intéressait pas moins à l'ouvrage. Elle fit aussi savoir à Jessup que l'Office avait essayé de retrouver la trace d'Allende, mais en vain, et qu'aucune des autres personnes ayant annoté le livre n'avait été identifiée.

Pourquoi Jessup s'est-il suicidé?

S'il y a eu suicide, celui-ci était vraisemblablement dû à un état d'extrême dépression. La Marine lui avait proposé de continuer ses recherches concernant l'Expérience de Philadelphie et d'autres projets de cet ordre, mais il avait refusé, redoutant les dangereuses ramifications que com-

portaient de telles études. Par ailleurs, il avait été très sensible aux critiques dirigées contre son ouvrage par le monde scientifique et universitaire.

Vous avez dit : « S'il y a eu suicide ». Y a-t-il des raisons de croire qu'il a été assassiné ?

Certains bruits ont couru donnant à entendre qu'il aurait pu être sauvé. Il était vivant quand on l'a retrouvé... peut-être l'a-t-on laissé mourir. Ses théories pouvaient être qualifiées de révolutionnaires et il est possible que certaines personnes ou influences aient souhaité éviter leur diffusion. Il est curieux que les exemplaires du livre annoté, remis à Jessup par la Marine, y compris celui qu'il avait donné à Briant Reeves (autre écrivain s'intéressant aux OVNI) ne soient jamais parvenus à leurs destinataires auxquels ils avaient été adressés par la poste.

Partagez-vous les théories de Jessup ?

Dans les grandes lignes, oui. L'ensemble de la question du magnétisme demeure encore mystérieuse. Si nous développons ce qu'implique la théorie du champ unitaire d'Einstein, qui incorpore les champs gravitationnel et électromagnétique à la théorie espace-temps, il est admissible d'entrevoir que les champs magnétiques, s'ils sont suffisamment puissants, pourraient effectivement conduire objets et individus à changer de dimension et, par là même, à devenir invisibles. La réponse à la question posée par le Triangle des Bermudes peut peut-être être trouvée dans les aberrations électromagnétiques ou *contrôles* qui ne sont évidents qu'à certains moments, lorsqu'ils sont engendrés, soit par hasard, soit à dessein, et il semble plausible que la présence d'OVNI puisse créer les charges d'énergie nécessaires.

A votre avis, pourquoi les incidents se concentrent-ils à ce point dans le Triangle ?

Je crois qu'il est possible que les êtres intelligents qui dirigent les OVNI ne se contentent pas de prélever des échantillons, de surveiller notre évolution scientifique, ainsi qu'en témoigne l'intérêt qu'ils portent à Cap Kennedy et à nos sondages de l'espace, mais qu'ils reviennent en des lieux qui peuvent avoir été des sites sacrés, peut-être des centres d'énergie ou des stations génératrices de force motrice qui sont actuellement recouverts par

la mer. Récemment, on a découvert aux Bahamas, à proximité de Bimini, de grands ensembles de bâtiments reposant sur le fond marin qui laissent supposer qu'un haut degré de civilisation existait en ces lieux il y a plusieurs millénaires. Il est particulièrement étrange que tant d'incidents se manifestent dans cette zone et qu'un tel nombre d'OVNI soient aperçus, non seulement dans le ciel, mais alors qu'ils s'enfoncent sous la mer ou la quittent.

Que pouvons-nous faire en ce qui concerne les OVNI et la menace implicite qu'ils font peser sur nous?

Rien en l'état actuel des choses. Je ne pense pas que les OVNI présentent beaucoup de danger pour la plupart des voyageurs, et il est possible que les personnes portées disparues soient encore vivantes en un autre lieu ou une autre dimension. Néanmoins, j'estime qu'il est important de regarder la situation en face et de tenter d'entrer en communication avec eux d'une façon quelconque... c'est ce à quoi tendent beaucoup d'entre nous.

A la lumière de ce dont ils sont manifestement capables, nous devrions nous estimer heureux que leurs activités aient été jusqu'à maintenant si bienveillantes; pourtant, il est toujours possible que ces visiteurs ne viennent pas tous d'un même point de l'espace et que tous ne fassent pas preuve de la même mansuétude à l'égard de notre planète et de ses habitants.

Si les vaisseaux spatiaux sont responsables, volontairement ou involontairement, de nos pannes d'électricité les plus spectaculaires, il est remarquable qu'on n'ait eu à déplorer aucune victime pendant ces longues coupures de courant.

Il est bon de noter que la grande panne d'électricité de la côte Est des Etats-Unis en 1965 et la coupure de courant qui intervint à Miami en 1973 ont été toutes deux accompagnées d'apparitions locales d'OVNI. Au cours de la panne du Nord-Est, des observateurs, parmi lesquels on comptait le vice-président de la Federal Aviation Agency, aperçurent au-dessus de Syracuse une boule rouge et

brillante d'environ trente mètres de diamètre. D'autres OVNI furent signalés au-dessus de New York, Newark, Philadelphie et en de nombreux endroits du Massachusetts, de Rhode Island et de l'Etat de New York. Un curieux effet secondaire, la défaillance de moteurs d'automobiles près des lieux où l'on aperçut des OVNI, peut se rattacher au drainage électrique et aux pannes de radio associés à leur présence et rapportés par tant de pilotes d'avions et de bateaux dans le Triangle des Bermudes.

Pourtant, il est évident que des individus estimant que la panne de courant pouvait être liée à la présence d'OVNI qui créaient des perturbations du champ magnétique terrestre se répercutant sur les communications et installations électriques, étaient à l'affût des visiteurs célestes, surtout en l'absence de lumières gênantes, ce qui leur permettait de scruter le ciel dans les meilleures conditions.

Quoi qu'il en soit, bien que l'emplacement de la rupture de circuit, responsable de la grande panne d'électricité de 1965, ait été révélé au public (le Sir Adam Beck N° 2, sur le Niagara), la cause initiale n'a pas été expliquée et une réflexion prononcée après l'enquête demeure valable : « La panne causée par la défaillance du réseau électrique du Nord-Est représente l'un des plus grands mystères de l'histoire de la civilisation contemporaine. »

Parmi les chercheurs les plus opiniâtres qui se penchent sur le Triangle des Bermudes, plusieurs d'entre eux conviennent que si tant de disparitions ne peuvent trouver une explication terrestre, il faut bien qu'il y en ait une extra-terrestre – en l'occurrence, enlèvements de bateaux, avions et individus par les OVNI. Qui plus est, la plupart des OVNI aperçus de nuit ont été décrits comme des lumières de couleurs et d'intensités différentes, et certaines

disparitions d'avions s'accompagnaient de lumières insolites brillant dans le ciel nocturne. Cela s'est produit dans le cas du Vol 19 et aussi dans celui du *Star Ariel*; pourtant, si de nombreuses personnes s'accordent à penser qu'il existe un rapport entre les OVNI et les disparitions d'avions et de bateaux, les opinions divergent quant à la provenance des OVNI.

Un lieu quelconque dans l'espace extrasidéral où des millions de planètes sont susceptibles d'être habitées pourrait constituer une source plausible de visiteurs, bien que le temps du voyage, calculé en années-lumière, exigerait la majeure partie d'une ou de plusieurs vies. (Le trajet jusqu'à l'astre le plus proche – notre propre soleil – n'exigerait que huit minutes de temps lumière; pourtant, l'étoile la moins éloignée de la terre, Alpha, de la constellation du Centaure, se trouve à 4,3 années-lumière.) Mais il est possible que la durée d'une existence soit très différente de la nôtre sur les planètes ou étoiles éloignées. Par ailleurs, de nouvelles théories ont été avancées ces dernières années sur la limite de la vitesse – vitesse de la lumière, courbure de l'espace, relation temps par rapport à la masse et à l'énergie qui pourraient éventuellement modifier notre conception du temps nécessaire pour se rendre dans d'autres galaxies.

Certains théoriciens pensent que les visiteurs pourraient provenir d'un lieu beaucoup plus proche de la Terre, peut-être même des océans de notre propre planète. Ivan Sanderson, dans son ouvrage *Invisible Residents*, remarque que près de soixante-quinze pour cent du globe sont immergés et le fait que les êtres dotés d'un système respiratoire exigeant de l'air, vivant sur le fond de « l'océan d'air », restent relativement proches de la surface de la terre tandis que ceux dont le système respiratoire

trouve l'oxygène dans l'eau, n'étant pas contraints de séjourner au fond de l'hydrosphère, disposent d'un volume cubique infiniment plus important au sein duquel ils peuvent opérer et se développer. Sur quoi, Ivan Sanderson propose l'hypothèse suivante :

... il existe une « civilisation » (ou des civilisations) sous-marine sur notre planète, elle s'y trouve depuis fort longtemps, et elle y a évolué et (ou) des entités intelligentes y sont venues en provenance d'ailleurs... lesquelles préfèrent utiliser le fond de l'hydrosphère, et peut-être aussi les couches de surface de la lithosphère immergée où elles résident et d'où elles opèrent.

Il remarque que, si une telle civilisation s'est développée sous l'eau, elle peut être considérablement plus avancée que celle de la surface ayant évolué depuis des formes de vie qui ont abandonné la mer pour la terre il y a des billions d'années, d'autant plus qu'en demeurant dans son élément d'origine, elle aurait bénéficié de l'avance due à son environnement naturel et continué à se développer à travers les âges en se souciant peu des événements qui intervenaient sur la terre ferme.

La présence d'entités ayant atteint le degré de développement lié à des activités technologiques sous les mers du globe peut avoir donné naissance aux nombreuses légendes marines de l'histoire, voire contemporaine aujourd'hui où les événements insolites sont relevés et consignés avec infiniment plus de précision qu'au cours des périodes antérieures. Cela expliquerait les OVNI air-mer aperçus dans le Triangle des Bermudes ainsi que l'intérêt particulier que ceux-ci portent à l'évolution technique en Floride et dans les eaux avoisinantes. Notre tentative de découvrir leur existence est vraisemblablement compensée par la leur, et il est possible

qu'ils voient en nous une sorte de danger pour leur environnement.

On relève aussi l'hypothèse selon laquelle les OVNI arriveraient par air en provenance d'une autre dimension et enlèveraient avions, bateaux et individus de notre planète. La théorie d'autres dimensions coexistantes, qui touche à celles de matière négative, de terre négative, et de mondes coexistants, paraît un peu moins fantaisiste que lorsqu'elle fut proposée il y a quelques décennies.

Le célèbre explorateur et aviateur, l'amiral Richard Byrd, qui entreprit des vols au-dessus des intenses champs magnétiques des pôles Nord et Sud, lança sur les ondes une incroyable déclaration en 1929, alors qu'il survolait le pôle Sud. Il annonça qu'il avait émergé d'une lumière voilée de brume pour pénétrer dans une zone de terres verdoyantes et de lacs libérés de glace; il signala avoir aperçu d'énormes bêtes ressemblant à des bisons, ainsi que d'autres animaux et ce qui paraissait être des hommes primitifs. Sur quoi, il cessa d'émettre et le rapport de l'amiral Byrd fut attribué à un épuisement nerveux temporaire ou à une hallucination. L'exploit et le rapport furent ultérieurement tenus secrets, mais les paroles émises par Byrd le desservirent dans les milieux scientifiques. Assez curieusement, un certain nombre de personnes, qui fréquentaient assidûment les salles obscures dans les années 20, prétendent se rappeler les films d'actualités concernant le vol de Byrd, ainsi que les vues de « la terre au-delà du pôle », mais il est possible qu'ayant entendu parler de l'incident, elles confondent d'autres bobines d'actualités illustrant les exploits de l'amiral avec celle qui est tant controversée. En soi, l'incident a été relégué dans le domaine de la légende, et il n'y est pratiquement jamais fait allusion en dehors des cercles d'adeptes

de la « terre creuse » qui pensent que l'amiral avait pénétré à l'intérieur du globe, diamétralement opposés en cela à ceux qui estiment qu'il existe une trouée débouchant dans une autre dimension, ainsi que cela a été avancé pour expliquer les disparitions survenues dans le Triangle des Bermudes.

Quoi qu'il en soit, on relève une certaine similitude entre les champs de forces magnétiques, tels que ceux qui sont censés avoir été créés par l'Expérience de Philadelphie, et les conditions existant aux pôles, en admettant que le survol du pôle Sud par l'amiral Byrd ait eu lieu dans des circonstances où il se trouvait en pleine possession de ses facultés.

En se penchant sur le large éventail d'explications insolites avancées par des chercheurs sérieux et qualifiés quant aux incidents survenus dans le Triangle des Bermudes, on est amené à savourer l'épigramme de Haldane : « L'univers est non seulement plus étrange que nous ne l'imaginons, mais il est plus étrange que nous ne *pouvons* l'imaginer. » Parmi les diverses raisons proposées pour élucider la succession de disparitions inexplicables, nous relevons la capture élective d'êtres humains par des entités intra ou extrasidérales, une trouée dimensionnelle du ciel dans laquelle les avions peuvent pénétrer sans pouvoir en ressortir – ou ce qui a été appelé « une déchirure magnétique dans le rideau du temps », et les tourbillons magnétiques qui causeraient la disparition de bateaux ou d'avions, ou peut-être les entraîneraient dans une autre dimension.

Ces hypothèses ne sont ni plus ni moins fantastiques qu'une autre théorie qui situe dans les limites du Triangle des Bermudes de grands complexes énergétiques, des machines anciennes ou des sources de puissance relevant d'une civilisation précé-

dente, existant sur le fond de l'océan et qui, à l'heure actuelle encore, peuvent être à l'occasion déclenchés par des avions qui les survolent, créant des tourbillons magnétiques et causant des défaillances aux instruments électroniques et magnétiques. Lors du survol, les avions seraient donc, en un sens, à certains moments et sous certaines conditions, les artisans inconscients de leur propre destruction en mettant en œuvre d'obscurs mécanismes. Mais bien que cette théorie soit peut-être la plus incroyable (selon nos normes reconnues) de toutes celles émises précédemment, certaines caractéristiques, à la fois naturelles et non naturelles, de la zone en question et de son histoire géologique laissent entrevoir un rapport entre plusieurs des hypothèses énoncées.

Pour nous pencher sur cette nouvelle théorie, il nous faut remonter dans le temps – le temps de la vie de l'océan et de la civilisation humaine.

SUGGESTION DICTÉE

PAR LE LOINTAIN PASSÉ DE L'OCÉAN

Les milieux scientifiques s'accordent à reconnaître que de vastes superficies de la croûte terrestre étaient, à une époque, sous l'eau, tandis que d'autres, actuellement immergées, se trouvaient à l'air libre. Cela a été établi par les naturalistes de l'Antiquité lorsqu'ils ont découvert de la vie fossilisée dans le désert, tout comme par les savants contemporains qui ont trouvé des squelettes de baleines très loin à l'intérieur des terres, dans des régions telles que le Minnesota et la chaîne de l'Himalaya, tandis que tout un faisceau de preuves démontre qu'à une époque le Sahara constituait une mer intérieure. Bien que cet inter-échange terre-mer sur une grande échelle soit généralement admis, le moment où il est intervenu revêt une importance particulière si l'on veut considérer les modifications de niveaux de terre et de mer intervenues dans le Triangle des Bermudes au cours des ères géologiques relativement récentes.

Nous savons qu'au cours de l'ère glaciaire, un énorme volume d'eau océanique a été gelé sur plusieurs kilomètres de profondeur recouvrant de vastes régions de l'hémisphère nord. Il y a environ douze mille ans, quand les glaciers commencèrent à fondre en raison de changements climatiques dont

nous ignorons les causes, les eaux s'élevèrent, engouffrant terres côtières et îles, transformant les isthmes en détroits et de grandes îles en plateaux sous-marins. On estime qu'au début de la fonte de la troisième glaciation, le niveau de la mer se trouvait au moins à deux cents mètres au-dessous de celui que nous lui connaissons actuellement. Par ailleurs, des terres qui, à une époque, étaient hors de l'eau, ont été immergées encore plus profondément en raison de l'activité volcanique intervenue à ce moment où après les inondations que la terminologie biblique nomme Déluge.

Presque toutes les races et tribus du monde sont dépositaires de comptes rendus étonnamment vivants d'une destruction antérieure et universelle par le feu, l'eau, les tremblements de terre, les explosions, ou un séisme ayant entraîné l'affaissement de toute la planète. Dans la plupart des cas, un seul survivant en compagnie de sa famille et d'animaux choisis a traditionnellement été épargné pour recommencer une vie nouvelle, tel Noé, dans un monde neuf après que les perturbations eurent cessé et que les eaux se furent retirées. Mais Noé ne constitue que l'un des survivants – celui de la tradition judéo-chrétienne. On relève de nombreux rescapés de catastrophes identiques ou d'autres analogues parmi lesquels Deucalion, de la mythologie grecque, qui repeupla la terre en dispersant des cailloux; Baisbasbata, le survivant des inondations dont l'histoire nous est contée dans le *Mahabharata* de l'Inde; Ut-napishtim, de la légende babylonienne, dont l'aventure ressemble étroitement à celle de Noé; Yima, en Iran; Coxcox, de l'ancien Mexique, qui échappa à l'inondation sur un radeau géant construit en bois de cyprès; Tezpi, qui, appartenant à une autre ethnie mexicaine plus évoluée, disposa d'un spacieux vaisseau dans lequel il embarqua le

grain et les animaux; Bochica, de la légende pré-colombienne chibcha, qui finit par se débarrasser des eaux en creusant un trou dans la terre (comme Deucalion); Tamandere, le « Noé » guarani du sud-est de l'Amérique australe, qui flotta sur un tronc d'arbre jusqu'au sommet d'une montagne où il survécut; et de nombreux autres à travers le monde. Dans chaque cas, les animaux qui furent sauvés sont à l'image de la faune locale et généralement conformes à ceux embarqués par Noé dans son arche, avec quelques variantes exotiques, notamment dans la légende de l'ancienne Amérique qui cite lamas, jaguars, tapirs, bisons, coyotes et vautours.

En se référant à une légende si unanimement répandue – la période d'inondations ne varie que légèrement, s'étendant d'une façon générale de quarante à soixante jours – il paraît plausible d'admettre qu'une catastrophe mondiale est en effet survenue, laissant une empreinte profonde dans la mémoire des divers peuples, et qu'elle avait un rapport avec la mer, d'où les changements de terrain, de climat et de niveau d'eau qui s'ensuivirent partout à travers la planète.

Des vestiges de cette catastrophe ne se retrouvent pas seulement dans la mémoire de l'homme; ils se voient aussi confirmés par d'importants soulèvements, affaissements, ruptures de l'écorce terrestre et des fonds sous-marins, ainsi qu'en témoignent des plages sablonneuses sous des centaines de mètres d'eau dans les parages des Açores et des grèves de galets soulevées à des centaines de mètres de haut le long de nombreuses côtes, notamment à Greenland, en Californie du Nord, et au Pérou (où des objets façonnés par l'homme ont été trouvés au fond d'anciennes stratifications géologiques, résultats de ce soulèvement). Les Andes elles-mêmes, relativement récentes sur le plan géologi-

que, semblent avoir été produites par un soulèvement ayant peut-être entraîné avec lui des villes telles que Tiahuanaco, tandis que des langues de terre côtière s'enfonçaient dans la fosse océanique de Nazca. La même catastrophe peut être à l'origine de la fonte des glaciers qui inonda les plateaux des îles de l'Atlantique et de vastes surfaces de seuils continentaux. A la même époque, des changements climatiques intervinrent partout dans le monde, manifestement avec une stupéfiante rapidité. En Sibérie, se trouvent encore les corps gelés de mammoths, pris si brutalement par les glaces que leur viande est encore consommable – tout d'abord découverts par les chiens, ils furent par la suite objets d'expérience de la part des hommes de science russes. Ces mammoths, rhinocéros et autres animaux, n'étant généralement pas associés au climat sibérien, furent apparemment cernés par les inondations et le gel de la boue (ou d'une boue qui gela ultérieurement), et si rapidement congelés que l'on retrouve de la nourriture non digérée dans leur estomac, en l'occurrence des plantes qui n'existent plus en Sibérie.

Certaines régions de la Sibérie septentrionale, de l'Alaska et du Canada sont littéralement constellées d'ossements de grands animaux ayant péri subitement (une fois de plus à une date estimée à dix ou onze mille ans), au point que certaines îles ou sites élevés où ils s'étaient réfugiés semblent entièrement constitués de leurs squelettes. D'autres zones de survie où de nombreuses espèces se sont efforcées de gagner un abri avant d'y mourir ont été découvertes dans le nord de l'Europe, en Asie centrale et en Chine, comme si toute la partie septentrionale du monde avait connu un changement climatique brutal, inexpliqué et simultané. Cependant, dans d'autres régions, on relève des

indications d'hécatombes soudaines de diverses espèces, l'immense cimetièrre d'éléphants dans les Andes colombiennes, par exemple, et sous l'eau, comme l'atteste le cas des restes d'énormes phoques à trompe au large de la côte de Georgie. Aucun des animaux ne se trouvait dans son habitat naturel à l'endroit où ils ont péri en grand nombre lors du brutal changement climatique qui s'est produit il y a douze mille ans.

D'anciennes terres de cette époque, actuellement recouvertes par l'eau, comprennent certaines régions de la Méditerranée, notamment les anciens isthmes reliant l'Afrique à Gibraltar et la Sicile à l'Italie, une grande partie de la mer du Nord, les seuils continentaux au large de l'Irlande, de la France, de la péninsule Ibérique, l'Afrique, les plateaux immergés autour des Açores, des Canaries et de Madère, ainsi que la dorsale reliant les Açores à Gibraltar et celle de l'Atlantique Nord et des seuils continentaux d'Amérique du Sud, notamment les bancs des Bahamas, lesquels, avant d'être submergés, recouvraient une zone s'étendant sur des milliers de kilomètres carrés.

Il existe de nombreux facteurs prouvant que ces zones émergeaient de l'océan il y a environ dix ou douze mille ans. Une expédition russe au nord des Açores a récemment prélevé des rochers à deux mille trois cents mètres de profondeur dont la composition indique qu'ils ont été formés dans l'atmosphère il y a environ dix-sept mille ans, tandis qu'une opération de dragage entreprise au XIX^e siècle en vue de réparer une rupture du câble transatlantique dans les parages des Açores ramena à la surface des morceaux de tachylyte, lave vitreuse qui se forme *au-dessus* de l'eau sous l'effet de la pression atmosphérique. On estima que les échantillons remontaient environ à douze mille ans. (Alors que

cet incident donna lieu à de nombreux commentaires, la cause de la rupture du câble offre un intérêt certain en tant qu'exemple des mouvements du fond océanique – un soulèvement subit de quelque douze mètres fut à l'origine de l'accident.)

Une étude récente menée aux Açores par l'université d'Halifax en vue de recherches concernant l'énergie géothermique a eu des résultats indirects : les carottes prélevées jusqu'à huit cents mètres au-dessous du niveau de la mer ont ramené des échantillons d'une formation géologique s'étant constituée à l'air libre, ce qui implique que les vastes zones entourant les Açores émergeaient à une époque.

D'autres découvertes, relativement récentes, paraissent confirmer l'élément temps de douze mille ans pour l'immersion, somme toute très proche, des vastes zones de terre de l'Atlantique, ce qui coïnciderait aussi avec l'époque estimée de la troisième glaciation. En 1956, le Dr R. Malaise et le Dr P. Kolbe du Musée national de Stockholm émettent l'opinion selon laquelle la coque silencieuse de diatomées d'eau douce, que le Dr Kolbe avait remontée lors d'un forage à une profondeur de trois mille six cents mètres à proximité de la dorsale médiane de l'Atlantique Nord, avait initialement été déposée dans un lac d'eau douce, à l'origine à la surface de la terre et actuellement au fond de l'océan. L'âge de ces diatomées d'eau douce fut estimé entre dix et douze mille ans.

Ces chiffres coïncident curieusement avec la description que donne Platon dans son dialogue avec Timée au cours duquel il fait allusion à un vaste continent ayant existé dans une mer lointaine « il y a neuf mille ans », soit environ onze mille quatre cents ans avant notre ère.

Certes, les dates dont font état les légendes sont

sujettes à caution puisqu'elles relevaient de la tradition orale, Platon ayant recueilli ces renseignements auprès de Solon qui, à son tour, les avait obtenus lors d'un voyage à Saïs, en Egypte. Il n'en est pas moins remarquable que ce calcul de temps se retrouve fréquemment dans les autres études consacrées aux terres immergées.

Mais il existe d'autres indications qui viennent confirmer que, à une époque, de vastes régions de l'Atlantique occidentale étaient émergées. Le sable de plage, par exemple, ne se forme pas au fond de la mer, mais bien par la suite de la force des vents qui battent la grève. Pourtant, on trouve des plages sablonneuses sur de profonds plateaux sous-marins dans les parages des Açores. Les rivières ne creusent des gorges que sur terre; cependant, les canyons de l'Hudson se poursuivent sur plusieurs centaines de kilomètres sous la mer. D'autres gorges s'étendent de la même manière en divers lieux après que les fleuves européens, africains et sud-américains se sont jetés dans l'océan.

Des ossements d'hommes et de mastodontes ont été découverts au fond de la mer du Nord en même temps que des outils préhistoriques, indiquant un certain degré d'évolution et la probabilité d'un développement culturel avant le pléistocène (antérieur à onze mille ans avant J.-C.). Mais les plus convaincants de tous les indices concernant l'engloutissement de la culture de peuples préhistoriques depuis la fonte des derniers glaciers sont les ruines sous-marines, murs, chaussées et routes que l'on découvre de plus en plus fréquemment sous les eaux des côtes occidentales d'Europe et d'Afrique ainsi que près des côtes sud-est de l'Amérique du Nord. Ces dernières comprennent notamment des édifices submergés, murs, routes empierrées partant en direction de l'est des côtes du Yucatan et du

Honduras, voies de communication qui pouvaient relier au continent des cités aujourd'hui immergées. Il existe même un ouvrage de neuf mètres de haut, long de mille six cents mètres, exemple typique de « mur » marin, qui s'amorce au large de la côte vénézuélienne pour rejoindre l'embouchure de l'Orénoque. On crut tout d'abord qu'il s'agissait d'un élément naturel, mais ses lignes droites et sa composition semblent infirmer cette première supposition.

De multiples indices donnent à penser qu'il existait une masse de terre continentale dans la mer des Caraïbes dont les îles et crêtes des Antilles peuvent représenter les vestiges de sommets montagneux. En 1969, une expédition de recherches menées par la Duke University étudia le fond marin des Caraïbes et effectua des opérations de dragage à différents endroits de la dorsale Aves, dorsale courant le long de la bordure est du bassin océanique vénézuélien, entre le Venezuela et les îles Vierges. A cinquante reprises, des roches granitiques furent ramenées à la surface; généralement, ces formations géologiques ne se trouvent que sur les continents. En évoquant cette question, le Dr Bruce Heezen, éminent océanographe, remarqua : « Jusqu'à nos jours, les géologues ont généralement cru que ces roches granitiques, ou roches ignées, se cantonnaient aux continents et que la croûte terrestre immergée était constituée de roches basaltiques plus lourdes, de couleur plus sombre... » Ainsi, la rencontre de roches granitiques de teinte claire peut étayer la vieille théorie selon laquelle un continent existait antérieurement dans la région orientale des Caraïbes et que ces roches peuvent en représenter le noyau.

C'est sur le plateau sous-marin des Bahamas, là où les incidents se sont produits plus fréquemment qu'ailleurs dans le Triangle des Bermudes, qu'ont

eu lieu les découvertes les plus étonnantes, et nombre d'entre elles à une profondeur ne dépassant pas quelques brasses. Les formations calcaires immergées des Bahamas étaient à l'air libre il y a environ douze mille ans. Cette vaste étendue de terre comprenait des baies et des cours d'eau intérieurs que l'on retrouve, mis en évidence dans les cartes des fonds marins, entourant de parties profondes les bancs des Bahamas et s'y enfonçant. Cette importante masse de terre formait, à une époque antérieure à l'élévation du niveau de la mer, une grande île ou un archipel qui, si nous devons en croire les vestiges sous-marins, donnait asile à une culture complexe.

De 1968 à nos jours, des expéditions sous-marines, notamment à proximité de Bimini, ont permis de découvrir ce qui semble avoir constitué de massifs ouvrages de pierre reposant sur le fond actuel de la mer; énormes blocs disposés à la suite les uns des autres qui pourraient avoir été des routes, des quais, des installations portuaires ou des murs écroulés. Ils ressemblent étrangement aux ouvrages de pierre pré-incas du Pérou, aux colonnes de Stonehenge, et aux murailles cyclopéennes de Tirynthe. Ces pierres datent d'une époque incertaine bien que les racines fossilisées de palétuvier *ayant poussé sur ces blocs* aient permis, grâce à la méthode du carbone 14, de faire remonter leur origine à environ douze mille ans.

La plus célèbre des découvertes, la « route » ou « muraille » de Bimini, a été effectuée en 1968 par le Dr J. Manson Valentine et les plongeurs Jacques Mayol, Harold Climo et Robert Angove. Ayant été aperçu pour la première fois du bord d'un bateau, alors que la mer était particulièrement claire et calme, cet ouvrage représente, selon les propres termes du Dr Valentine, « un vaste pavage de pier-

res plates, rectangulaires et polygonales, de diverses tailles et épaisseurs, manifestement façonnées et alignées avec précision en vue de former un dispositif élaboré. Ces pierres sont de toute évidence submergées depuis fort longtemps car les plus grosses se sont arrondies, formant dôme à leur partie supérieure. Certains blocs sont rectangulaires, se rapprochant parfois du carré parfait. (Il est bon de se souvenir que les lignes rigoureusement droites ne se rencontrent jamais dans les formations naturelles.) Les plus gros, qui mesurent de trois à quatre mètres cinquante, délimitent fréquemment des avenues tandis que les petits constituent une sorte de pavage en mosaïque, recouvrant une surface plus importante... Les avenues faites de pierres apparemment assemblées ont des côtés droits et parallèles; la plus longue donne naissance à deux prolongements latéraux comportant de très volumineuses pierres plates maintenues aux angles par des contreforts verticaux (comme les dolmens d'Europe occidentale); l'extrémité sud-est de cette grande artère s'achève par une courbe harmonieuse; les trois courtes chaussées de grosses pierres alignées avec précision sont de largeur uniforme et se terminent par des blocs angulaires...

« En survolant cette zone, on discerne difficilement, sous leurs épaisses couches d'algues, les immenses blocs qui délimitent avec précision ce défi géologique ou archéologique. »

Les premières découvertes sous-marines de Bimini ont soulevé de vives controverses parmi les géologues et archéologues, dont certains n'avaient pas visité le site, mais des expéditions récentes permettent de penser que cette gigantesque construction amorce un tournant et apparaît à d'autres endroits au fond de l'océan comme si, à une époque, elle entourait Bimini et se prolongeait au delà.

Cela indique l'importance considérable et les nombreuses ramifications de cet ouvrage colossal, mais nous ne pouvons que nous livrer à des conjectures relativement à sa fonction. Celui qui l'a découvert a exprimé son opinion personnelle : « ... L'hypothèse selon laquelle les pierres représentent des vestiges de murs, routes ou même un ancien port est inacceptable dans l'état actuel des choses parce qu'on n'est pas encore parvenu à établir la nature de ce qui se trouve au-dessous des blocs. De récentes observations en eau un peu plus profonde ont permis de vérifier qu'il s'agissait d'une construction à couches multiples, tout au moins dans une zone donnée. Mon sentiment personnel est que l'ensemble de ce complexe représente l'utilisation intelligente par l'homme d'une civilisation antérieure, de matériaux procurés par la nature et appropriés à la construction d'une sorte de centre rituel. A ce sujet, il est bon de garder à l'esprit que certains anciens sites sacrés de l'Antiquité, tels que le cercle de Glastonbury (cinquante kilomètres de circonférence) et les tracés du désert Nazca au Pérou où lignes et représentations d'animaux s'étalent sur une longueur de seize cents mètres, ne sont visibles que d'avion en raison de leurs proportions gigantesques et n'ont virtuellement aucun rapport avec notre technologie moderne, et que les fonctions de ces majestueuses créations nous sont incompréhensibles... »

Des survols de recherches entrepris depuis 1968 ont permis de découvrir d'autres extraordinaires formations, apparemment dues à la main de l'homme, sur les bancs des Bahamas ainsi que sur les fonds marins à proximité de Cuba, Haïti et Saint-Domingue. Certaines paraissent être des pyramides ou de gigantesques dômes dont l'un, qui se trouve dans la zone de Bimini, mesure cinquante-cinq mètres sur quarante-deux, et est peut-être le som-

met d'une pyramide; d'autres ouvrages pyramidaux plus importants encore (ou plates-formes de temple) ont été entrevus au large. Dans les eaux cubaines, tout un ensemble de « ruines » sous-marines a été signalé et attend d'être exploré, à moins que les Cubains s'en soient déjà chargés. (Castro est un adepte enthousiaste de la plongée sous-marine en scaphandre autonome.)

Deux pilotes de ligne, Bob Brush et Trig Adams, lors d'un survol des parages d'Andros Island en 1968, ont photographié un rectangle cloisonné sur le seuil d'Andros. Ultérieurement, des plongeurs ont découvert qu'il s'agissait d'un mur de pierre, mais rien ne permet de croire que les habitants originels ou les conquérants espagnols venus par la suite aient édifié de telles constructions dans la région, et à plus forte raison sous l'eau. Ce qui paraît être une route ou un mur courant au sommet d'une falaise sous-marine a été repéré et photographié à proximité de Cay Lobos. Il est possible qu'une ancienne route bordait la falaise à une époque où celle-ci émergeait. Peut-être que les marches sous-marines sculptées dans le seuil continental au nord de Porto Rico, aperçues et signalées par le capitaine de vaisseau Georges Houot et le lieutenant de vaisseau Gérard de Froberville de la Marine française à bord du bathyscaphe *Archimède*, représentent simplement un escalier taillé dans la falaise rocheuse, descendant jusqu'à l'ancien niveau de la mer, tel qu'il existait il y a douze mille ans.

Au large de la côte du Yucatan, au Mexique, de nombreuses chaussées ont été aperçues à l'occasion de survols. Elles s'éloignent des côtes en lignes droites vers des sites sous-marins inconnus, plus au large et en eaux plus profondes. Alors que les voies de raccordement sont invisibles sur terre en raison de la végétation qui les recouvre, celles qui se

situent sous l'eau sont encore occasionnellement discernables lorsqu'elles sont mises à nu par des courants ou orages.

Ce qui semblait être une grande route sous-marine ou une chaussée, antérieurement émergée, fut observé du submersible de grande profondeur *Aluminaut* lors d'une mission en 1967, ayant pour but d'explorer les fonds au large de la Floride, de la Georgie et de la Caroline du Sud. La voie était apparemment formée, ou pavée, de manganèse et, lorsque l'*Aluminaut* fut équipé de roues spéciales, il put progresser le long de la chaussée, laquelle, à certains endroits, se trouvait à une profondeur de mille mètres; l'*Aluminaut* avançait comme une voiture sur une route normale, à ceci près que la chaussée courait au fond de la mer. La largeur de la surface pavée était trop importante pour donner à penser qu'elle pouvait être l'œuvre de l'homme, tout comme dans le cas de la très vaste superficie « carrelée » du fond de l'océan observée par le Dr Bruce Heezen de l'observatoire de Lamont, alors qu'il effectuait une plongée profonde dans la région des Bahamas.

Parmi les ouvrages apparemment dus à la main de l'homme découverts dans les Bermudes, certains sont clairement visibles tandis que d'autres semblent recouverts par le fond sous-marin. Il est certain que les ouvrages ou les fondations de pierre, enterrés sous les dépôts accumulés par le temps ou à la suite de secousses telluriques ou d'inondations altèrent l'apparence de l'herbe ou autres végétaux qui y prennent racine; ce phénomène a autorisé des découvertes concernant le passé aussi bien sur terre que sous la mer. Des constructions disparues, comptant des camps romains en ruine, des routes en Angleterre, des systèmes de canaux et des fortifications de villes qui se dressaient autrefois en

Babylonie et en Assyrie (Iraq), en Iran et en Asie centrale, ont été retrouvées, et des cités perdues ont pu être reconstituées d'après les caractéristiques de la flore croissant sur le sol, dans les marais ou sous la mer. Les lignes droites apparaissant dans la coloration de la couverture végétale indiquent l'emplacement de fondations, de murs enterrés, de routes ou de canaux. L'ancien port étrusque de Spina, en Italie, avait si totalement disparu qu'on le considérait comme légendaire jusqu'à ce que les traces de ses murailles, fondations, canaux et entrepôts, absolument invisibles du sol, fussent clairement vues d'avion.

La possibilité de repérer d'anciens sites en les survolant a été largement utilisée aux Bahamas où le seuil du plateau continental n'est pas profond et permet de discerner des traces de constructions sous-marines. Dans de nombreux endroits des bancs des Bahamas, on trouve une étonnante variété de grands carrés, rectangles, croisements, longues lignes parallèles les unes aux autres, peut-être des routes tournant à angle droit, cercles concentriques, triangles, hexagones et autres figures géométriques, tous mis en évidence par la présence (ou l'absence) de végétation sous-marine sur les ruines. Des explorations entreprises par les plongeurs indiquent que les constructions de pierre dont on devine la trace sur le fond se trouvent en réalité profondément enterrées dans le sable.

On est en droit de se demander pourquoi ces vestiges, actuellement objets de recherches, ont antérieurement échappé à l'attention. La réponse réside dans le fait qu'il n'est venu à l'esprit de personne de rechercher une civilisation engloutie dans la région des bancs des Bahamas alors que de nombreux sites historiques restent encore à découvrir en Méditerranée. Les recherches sous-marines

effectuées aux Bahamas et au large des côtes de Floride se sont principalement axées sur les galions espagnols puisqu'ils représentent un gain financier immédiat et ne sont pas sujets à une spéculation hasardeuse comme la découverte d'une civilisation disparue, difficile à identifier. En dépit des preuves dont on dispose, les milieux scientifiques s'efforcent généralement de minimiser l'importance des trouvailles que les explorateurs et chercheurs livrent à l'attention du public. Il faut aussi remarquer que certains de ces derniers, et des plus compétents, hésitent à affronter l'opinion hostile des archéologues et océanographes. Par ailleurs, quelques-uns des objets et ouvrages découverts sont susceptibles d'être ensevelis par l'action de la marée et des tempêtes après avoir été repérés, et donc reperdus. Cependant, il est à noter que depuis 1968, une certaine surélévation du fond des bancs des Bahamas est intervenue, dévoilant des traces de nouvelles formations dont *aucune n'était discernable sur les photographies antérieures de la même zone*. C'est notamment le cas d'un ouvrage de pierre, formant une grande flèche de plus de trente mètres de long, entre North Cat et South Cat à Bimini, et d'un autre au sud-est de South Caicos, pointant vers le sud-est et dans l'alignement d'une autre ligne droite inscrite sur le fond encore inexploré.

Certains des sites déjà découverts paraissent aussi s'être surélevés ou avoir été nettoyés de traces sédimentaires par l'action de la marée; de ce fait, leur construction artificielle ou due à la main de l'homme est plus discernable. Le Dr James Thorne, éminent océanographe et plongeur, qui a opté pour une position rigoureusement neutre, sinon sceptique, en regard des « civilisations perdues du fond des mers », a récemment examiné d'épaisses colonnes retenant certaines pierres de la « muraille » de

Bimini, ouvrage qui réfute les opinions de nombreux autres océanographes selon lesquels l'ensemble des découvertes de Bimini et autres lieux des Bahamas sont des formations naturelles. Une autre équipe de plongeurs, qui a trouvé une ancre de galion espagnol, s'est aperçue en examinant et en raclant le fond alentour qu'elle reposait sur une surface de mosaïque ou terrasse pouvant avoir été submergée des milliers d'années auparavant.

Chaque fois que des traces d'une civilisation engloutie sont retrouvées dans l'Atlantique (ou ailleurs), articles de journaux ou de magazines et livres les assimilent généralement au continent « perdu » de l'Atlantide. L'Atlantide, dont l'image a intrigué l'humanité depuis l'Antiquité, a été décrite avec moult détails par Platon dans ses entretiens avec Timée et Critias comme la terre de l'âge d'or, un vaste et magnifique empire mondial, situé dans l'Atlantique. « ... Il se fit des tremblements de terre violents et des cataclysmes; en l'espace d'un jour et d'une nuit funestes... il s'enfonça sous la mer et disparut... ainsi la mer est impraticable et inexplo- rable dans ces régions »...

Assez logiquement, l'Atlantide a été assimilée aux ruines sous-marines des Bahamas, bien que Platon, le commentateur de l'Antiquité le plus disert sur l'Atlantide, semble l'avoir située devant les Colonnes d'Hercule, actuellement connues sous le nom de détroit de Gibraltar, quelque part dans l'océan Atlantique. Une étude attentive de l'œuvre de Platon laisse cependant supposer que l'empire de l'Atlantide ne comprenait pas seulement une île mais un grand archipel et que sa loi s'étendait des deux côtés de l'océan. Platon écrit :

C'est qu'alors (il y a approximativement onze mille cinq cents ans) elle était infranchissable, cette mer lointaine;

une île en effet s'y trouvait devant le détroit que vous appelez, dites-vous, les Colonnes d'Hercule. Cette île était plus grande que la Libye et l'Asie ensemble; de là le passage vers les autres îles était possible aux navigateurs d'alors, et, de ces îles, sur tout le continent situé en face et qui entoure cette mer lointaine, la mer véritable. Car par ici, en deçà du détroit dont nous parlons, ce n'est apparemment qu'une rade au goulet resserré; de l'autre côté, c'est réellement la mer, et la terre qui l'entoure, c'est elle qui proprement et en vérité a droit au nom de continent (1).

Il faut remarquer que Platon mentionnait la Libye (entendons par là l'Afrique) et l'Asie, mais désignait aussi spécifiquement et distinctement le *continent* – c'est-à-dire le continent occidental auquel il se référait antérieurement comme étant sous la domination de l'Atlantide.

La construction des structures sous-marines de Bimini et autres lieux des Bahamas a été attribuée à toutes sortes de voyageurs océaniques de l'Antiquité – Phéniciens, Carthaginois, Grecs minoens, Mayas, Egyptiens et, en dernier ressort, au moment où leur ère devient de plus en plus évidente – aux Atlantes. Il est à peu près certain, cependant, qu'elle n'est pas l'œuvre d'une race appartenant à notre histoire, et doublement certain qu'elle n'a pas été entreprise sous l'eau.

La référence de Platon à un continent de l'autre côté de la « mer véritable » a fréquemment été citée comme preuve de la connaissance des Anciens relativement à l'existence de l'Amérique du Nord; connaissance qui inspira et encouragea Colomb qui, d'après ce que l'on rapporte, emporta avec lui une carte où figuraient l'Atlantide et des terres plus lointaines. L'évocation de Platon a un rapport direct avec l'éventualité de la présence des Atlantes

(1) Extrait du *Timée*, de Platon, dans la traduction de Léon Robin, Bibliothèque de la Pléiade.

(terme utilisé ici dans le sens d'habitants de l'Empire océanique de l'Atlantique) dans la partie extrême-occidentale de l'océan Atlantique. Partie qui engloberait les îles actuelles des Grandes Bahamas, là où de vastes zones de bancs émergeaient et où l'on relève de nos jours de grandes profondeurs, telles que la Langue de l'Océan et le détroit de Floride, formant une baie intérieure et une barrière marine depuis la côte de Floride, et se prolongeant beaucoup plus loin au large. Des déclivités circulaires à quatorze milles des Keys de Floride, à cent cinquante mètres de profondeur par rapport aux fonds marins voisins qui atteignent près de trois cents mètres dans cette zone, relevées par le service hydrographique de la Marine des USA, sont considérées comme des lacs d'eau douce recouverts par la mer à l'époque du dernier soulèvement de l'océan ou en raison de l'immersion des terres côtières.

Un coup d'œil aux tables de profondeurs actuelles de la partie occidentale de l'Atlantique indique clairement que si le niveau de la mer était abaissé de cent quatre-vingts à deux cent cinquante mètres, de grandes îles se dresseraient dans l'Atlantique, là où il n'en existe que des petites. Il est particulièrement intéressant que cette montée des eaux puisse se situer entre onze et douze mille ans, ce qui coïncide avec ce que Platon est censé avoir appris par l'entremise de Solon des prêtres égyptiens de Saïs, dont les rapports écrits sont antérieurs de mille ans à ceux des Grecs.

Au cours des ans, l'Atlantide a été « située » dans diverses parties du monde : sous l'océan Atlantique, la mer Egée, la mer Caspienne, la mer du Nord; en Afrique occidentale, Espagne, Tunisie, Allemagne, Suède, au Sahara, en Arabie, au Mexique, Yucatan, Venezuela; aux Açores, aux îles Canaries et de Madère; au Brésil, en Irlande, à Ceylan, et même

sous l'océan Indien, souvent selon la nationalité, et on pourrait même ajouter, la *Weltanschauung* de l'auteur ou du chercheur.

L'opinion voulant que l'Atlantide se situe dans la partie occidentale du Triangle des Bermudes s'est largement répandue depuis les découvertes de 1968, grâce à une suite de circonstances particulièrement insolites se rattachant à l'année même où elles furent localisées. Cela concerne les prophéties d'Edgar Cayce, le « Prophète endormi », et guérisseur qui mourut en Virginie en 1945, mais dont les « lectures » (terme que donna Cayce lors d'interviews alors qu'il était en transe) ont continué à influencer des milliers d'individus. Durant sa vie, il donna à travers ses lectures avis et conseils à plus de huit mille personnes, tout d'abord sur des questions de santé et ultérieurement sur divers autres sujets. Le récit de ses étonnantes cures et pouvoirs télépathiques n'a pas à être conté ici, sinon dans la mesure où il se rapporte aux prédictions archéologiques les plus étranges qui concernent directement l'Atlantide et Bimini.

Entre 1923 et 1944, Cayce donna des centaines d'interviews alors qu'il était en transe au sujet de personnes qui, à son avis et celui de ses adeptes, vivaient en Atlantide au cours d'une existence antérieure. Lorsqu'il n'était pas en transe, Cayce n'avait pas conscience de la question de l'Atlantide ou s'en désintéressait, et il exprima fréquemment une certaine perplexité à l'idée de l'avoir mentionnée lors de tant de « lectures ». Cependant, en juin 1940, à la suite de nombreuses autres observations antérieures concernant l'existence de l'Atlantide dans la zone de Bimini (à laquelle Cayce fait allusion sous le nom de *Poseidia*) il déclara de façon inattendue :

Poseidia sera parmi les premiers secteurs de l'Atlantide

à s'élever de nouveau... cela devrait se produire en '68... et '69... ce n'est pas tellement éloigné.

Cette bizarre prophétie, d'ordre archéologique, s'accomplit pratiquement à l'époque donnée, grâce aux nombreuses découvertes effectuées sur les bancs des Bahamas, du fait que les marées aient mis au jour certaines constructions et qu'un soulèvement du fond marin intervint dans divers secteurs. Cependant, on serait tenté de se demander si ces découvertes eurent lieu selon les prophéties, ou en raison même des prédictions, ou parce que ceux qui avaient lu Cayce s'employaient à explorer les lieux; tel fut d'ailleurs le cas pour les pilotes qui, les premiers, repérèrent les formations ou constructions sous-marines.

Ainsi que l'on pouvait s'y attendre, les découvertes de structures sous-marines en 1968 et ultérieurement, telles qu'elles avaient été prédites vingt-huit ans auparavant, incitèrent nombre de personnes à se pencher sur les autres allusions proférées par Cayce au sujet de l'Atlantide, aussi bien que sur la région, avec un intérêt renouvelé. Si les « lectures » de Cayce et les légendes anciennes étaient fondées sur le souvenir d'événements véritables, on pourrait envisager la présence d'énergies, élaborées par une ancienne civilisation scientifiquement évoluée, qui continueraient à se manifester partiellement dans la zone où elles se concentraient à une époque; dès lors, il serait admissible de considérer l'hypothèse selon laquelle les aberrations électroniques, magnétiques et gravitationnelles du Triangle des Bermudes pourraient être un legs, bien que négatif, d'une culture si reculée dans le temps qu'il n'en demeure pratiquement aucune trace et dont nous conservons un souvenir plus instinctif que concret.

LES SURPRISES DE LA PRÉHISTOIRE

Plusieurs des chercheurs qui se sont penchés sur le mystère du Triangle des Bermudes ont émis l'hypothèse selon laquelle des intelligences étrangères pourraient être intéressées, ou même concernées, par le développement de la fission nucléaire à des fins guerrières, fission susceptible de menacer l'existence de la civilisation sur terre comme elle a peut-être, antérieurement, détruit des civilisations sur notre globe et sur d'autres planètes.

Sur notre planète, l'avènement de l'homme doué de raison, d'un potentiel d'intelligence comparable à celui que nous lui connaissons actuellement, peut remonter à quarante ou cinquante mille ans et même davantage. En conséquence, si nous concédons à une civilisation telle que la nôtre une période d'environ dix mille ans pour progresser jusqu'à un point de la science et de la technologie où elle atteint une puissance lui permettant de se détruire, il nous reste un ample laps de temps à accorder à une ou plusieurs cultures terrestres, antérieures à la nôtre. Peut-être que toute civilisation techniquement avancée pourrait éventuellement, par hasard ou à dessein, parvenir au point inhérent à la fission nucléaire (qui a demandé à notre civilisation infiniment moins de dix mille ans), point où il lui faudrait choisir entre un moyen

de contrôle de son évolution et sa perte. Si une telle culture mondiale avait existé, causé sa propre destruction et disparu, son souvenir aurait peut-être été préservé dans les légendes ou suggéré par des objets anachroniques d'un âge incertain, ou encore rappelé par d'immenses ruines impossibles à identifier ou à expliquer. Et ces dernières constituent les éléments mêmes qui tendent à situer le lieu d'une telle culture dans la zone actuellement recouverte par les eaux du Triangle des Bermudes.

Edgar Cayce, dans ses « lectures » inspirées sur l'Atlantide, fit allusion à d'innombrables reprises aux sources d'énergie nucléaire, lasers et masers, comparables aux nôtres et généralement employées pour les utilisations mêmes dont nous bénéficions (en admettant que le terme convienne) aujourd'hui. Ses descriptions de leurs applications et ses observations concernant le danger que présente leur mauvais usage pourraient être considérées actuellement comme allant de soi et relevant des commentaires largement diffusés par la presse – mais comment Cayce avait-il connaissance de tous ces aspects il y a trente-cinq ans ?

Cayce décrivit ces sources d'énergie avec un certain luxe de détails. Selon lui, il s'agissait de grandes génératrices produisant une force propre à propulser les véhicules aériens et sous-marins. Elles étaient à même de créer lumière, chauffage et communications; elles actionnaient radio, télévision et photographie à longue distance. Elles procuraient la puissance utilisée pour la modification et la régénération des tissus vivants, y compris le cerveau et, sous ce rapport, servaient aussi à contrôler et à discipliner des classes entières.

Pourtant, en raison de la mauvaise application des forces naturelles qu'ils avaient maîtrisées et des conflits internes et externes, les Atlantes finirent

par libérer les forces incontrôlables de la nature qui causèrent leur propre destruction, croyance dont les grandes lignes sont partagées en commun par Cayce et les légendes de nombreuses cultures anciennes de notre planète. Pour reprendre les propres termes de Cayce :

... L'homme fit appel aux forces destructrices... combinant la puissance naturelle des gaz à celle qu'offrait la nature sous sa forme habituelle, et la plus violente des éruptions s'éleva du centre de la terre en voie de lent refroidissement, et la partie (de l'Atlantide) alors proche de ce que de nos jours nous appelons la mer des Sargasses fut la première à s'abîmer dans l'océan...

Dans sa relation de la préhistoire, Cayce semble avoir prédit de façon ponctuelle l'utilisation de lasers et de masers dont l'existence, à cette époque (1942), n'était même pas embryonnaire. Il décrit la gigantesque source de puissance d'un cristal à rubis :

... dans laquelle la lumière apparaissait en tant que moyen de communication entre infini et fini ou le moyen par lequel ils étaient en communication avec les forces venues de l'extérieur. Ultérieurement, cela en vint à signifier que l'origine des énergies irradiées provenait en quelque sorte du centre dont elles constituaient les activités radiales dirigeant les diverses formes de passage et voyage au cours des périodes d'activité des Atlantes.

Cela était disposé comme un cristal mais d'une forme très différente de celle déjà utilisée (antérieurement). Il ne faut pas confondre les deux... car plusieurs *générations* séparent les deux formes. Ce fut à cette époque que prit place la télécommande des avions, ou moyens de transport qui pouvaient se déplacer dans l'air, sur l'eau ou sous l'eau indifféremment. Pourtant, l'énergie qui permettait de les diriger provenait de la base de force motrice centrale – ou pierre Tuaoi qui était... et le rayon sur lequel elle agissait.

Lors d'une autre lecture, il fit allusion à « Poseidia », autrement dit la zone des Bahamas, qui émergeait alors et où avait lieu :

... le stockage des forces motivantes de la nature émanant des grands cristaux qui condensaient la lumière, les formes, les activités afin de guider, non seulement les grands vaisseaux sur mer mais aussi dans l'air et d'autres commodités actuellement connues par l'homme comme la transmission de l'image du corps et celle de la voix, tout comme l'enregistrement des activités appelées à entrer sous peu dans le domaine pratique pour créer les vibrations qui feront la télévision... ainsi qu'on l'appelle actuellement. (Dans ce cas, « actuellement » se rapporte à 1935!)

Une « lecture » datant de 1932 comporte une référence intéressante relativement au transport de matériaux lourds.

... Grâce à l'utilisation de... ces gaz récemment redécouverts et à celle de formations électriques et aériatiques dans la fission atomique pour produire une force propulsive propre à actionner ces moyens de transport ou de voyage, ou à soulever des poids importants, ou à changer les forces de la nature elle-même.

Le fait que les peuples de la préhistoire, prétendus primitifs, aient laissé d'énormes blocs de pierre, encore en place après plusieurs millénaires, sur lesquels, dans beaucoup de cas, les races ultérieures édifièrent de nouvelles constructions, a longtemps constitué un mystère archéologique puisque les blocs disposés par des ethnies antérieures et inconnues sont infiniment plus volumineux et difficiles à transporter que ceux mis en place par les cultures ultérieures. Leur présence et leur mode de trans-

port restent inexplicables. Parmi les exemples les plus spectaculaires, on peut citer les blocs de porphyre de deux cents tonnes d'Ollantaytambo et d'Ollantayparubo, au Pérou, transportés sur des distances considérables à travers montagnes et ravins, puis placés au sommet d'une falaise haute de cinq cents mètres. Les gigantesques blocs de Sacsahuaman, au Pérou, si volumineux et ajustés les uns aux autres d'une façon si étonnante et avec tant de précision que les Incas attribuèrent leur mise en place aux dieux; les blocs de *fondations* de cent tonnes de Tiahuanaco, en Bolivie, sur lesquels on érigea d'immenses bâtiments à une altitude de deux mille cinq cents mètres. D'autres exemples englobent les colossales pierres de calendrier ou d'observatoire de Stonehenge, en Angleterre, les immenses blocs de la muraille sous-marine, fondations ou installations portuaires, de Bimini, ou les menhirs préhistoriques de Bretagne dont l'un pèse plus de trois cents tonnes et se dresse à plus de vingt mètres de hauteur, ainsi que les gigantesques pierres de fondations du temple de Jupiter à Baalbek, au Liban, disposées longtemps avant la construction de l'édifice proprement dit et dont l'une pèse deux mille tonnes. Etant donné que le mode de construction de la plupart de ces ouvrages est extrêmement difficile à expliquer en vertu de la connaissance que nous avons des moyens dont disposaient les civilisations qui, d'après nous, les ont édifiés, on a émis l'hypothèse qu'une culture supérieure en était responsable. Cette théorie se voit renforcée par le fait que nombre de ces ruines inexplicables se ressemblent étroitement.

Cayce cita spécifiquement Bimini comme l'un des nombreux sites où des informations concernant les prétendues sources d'énergie de l'Atlantide pouvaient être découvertes : « ... A l'emplacement

immergé de l'Atlantide ou Poseidia, où une partie des temples peut être mise au jour sous le limon accumulé par le temps... proche de ce qui est connu sous le nom de Bimini, au large des côtes de Floride. »

La description détaillée de l'une de ces sources d'énergie (ou centrales nucléaires?) fut transcrite en 1935. Le fils de Cayce, Edgar Evans Cayce, ingénieur et auteur (*Edgar Cayce on Atlantis*, Warner Library, 1968), a remarqué dans ses commentaires sur le paradoxe des exposés de Cayce traitant de la préhistoire, qui sont antérieurs de plusieurs décennies à notre degré de connaissances actuel : « De nos jours, un profane pourrait difficilement décrire plus clairement nos acquisitions scientifiques les plus récentes. » L'exposé de Cayce (enregistré en 1933) traite d'un bâtiment abritant la « pierre à feu », ou complexe de cristal d'où était diffusée l'énergie :

Au centre d'un bâtiment aux parois intérieures revêtues de ce que l'on appellerait aujourd'hui un matériau non conducteur – d'une nature rappelant quelque peu l'amiante, avec... d'autres matières non conductrices, telles que celles qui sont actuellement fabriquées en Angleterre sous un nom bien connu de ceux qui s'intéressent à la question.

La construction abritant la pierre était ovale, et peut-être surmontée d'un dôme... dont une partie pouvait se soulever afin de capter le rayonnement des étoiles – concentration d'énergies émanant de corps qui sont eux-mêmes en feu, ainsi que les éléments qui s'y trouvent, lesquels sont absents de l'atmosphère terrestre.

La concentration à travers des prismes ou verres (ainsi qu'on les appellerait actuellement) s'opérait de façon telle qu'elle agissait sur les instruments reliés à divers moyens de transport grâce aux méthodes de l'induction qui présentaient des caractéristiques de contrôle assez

semblables à celles que l'on appelle aujourd'hui télécommandes grâce à des vibrations et directions radio; la puissance dégagée par la pierre agissait sur les forces motrices des moyens de transport.

Le bâtiment était construit de façon que le dôme puisse pivoter et se dégager totalement afin de ne pas gêner l'application de l'énergie transmise aux divers vaisseaux devant être propulsés dans l'espace – qu'ils soient dans le rayon de vision ou dirigés sous l'eau, ou sous d'autres éléments, ou à travers d'autres éléments.

La préparation de cette pierre était uniquement confiée aux initiés de l'époque; et l'entité se trouvait parmi ceux qui dirigeaient les influences de la radiation se manifestant sous forme de rayons invisibles, mais agissant sur les pierres au gré des forces motivantes – que le vaisseau aérien fût soulevé par les gaz ou qu'elles agissent en vue de guider les véhicules passant près de la terre ou les bateaux de surface ou les sous-marins.

Ainsi, les moyens de transport étaient propulsés par la concentration de rayons émanant de pierres situées au cœur de cette centrale ou station génératrice (ainsi qu'on l'appellerait de nos jours).

Cayce ne cessa de souligner l'abus des gigantesques forces élaborées par cette super-civilisation – « ... le captage de l'énergie solaire pour l'appliquer au rayon qui entraîne la désintégration de l'atome... amena la destruction de cette partie de la terre. »

En admettant qu'un tel cataclysme soit survenu, la grande source d'énergie aurait été précipitée dans la mer en même temps que cités et habitants, murs et autres constructions de l'Atlantide. Il est intéressant de noter que les sites mêmes indiqués dans cette hypothèse sont ceux où les aberrations électromagnétiques du Triangle des Bermudes se sont particulièrement manifestées, la Langue de l'Océan et autres lieux, par exemple.

Bien qu'on ne puisse s'attendre que de tels com-

plexes d'énergie continuent à fonctionner après plusieurs millénaires, il est intéressant à ce propos de revenir sur les « eaux blanches » remarquées par des observateurs allant de Christophe Colomb aux astronautes. Le courant d'eaux blanches paraît prendre naissance au même point – ou points – décrire une ligne toujours identique, puis dériver sur une distance d'un mille ou davantage. Tout d'abord, les lignes décrivent un tracé sinueux, puis perdent de leur netteté, à croire qu'il s'agit de gaz s'échappant sous l'effet de la pression.

Déviations magnétiques et défaillances électriques pourraient être causées par une énorme concentration de métal immergé. Une telle présence a été relevée dans diverses parties du monde où des dépôts de fer connus causent des variations de compas. Des masses enfouies dans les profondeurs peuvent même affecter la surface de la mer. Un rapport de la NASA, datant de 1970, mentionne la présence d'une « cavité » au-dessus du canyon de Porto Rico; la dépression de surface fut attribuée par les hommes de science à « une insolite distribution de masses au-dessous du fond océanique » qui causait un fléchissement de l'attraction de gravitation. Dans le cas du Triangle des Bermudes, on a émis l'hypothèse selon laquelle d'anciennes sources d'énergie auraient conservé une partie de leur puissance qui, déclenchées à certains moments, pourraient non seulement être responsables de déviations magnétiques et électroniques, mais aussi contribuer aux impulsions électriques qui engendrent les orages magnétiques.

Cette théorie, l'une des plus étranges qui ait été proposée pour expliquer les incidents du Triangle des Bermudes, se fonde sur les « lectures » de Cayce et la crédibilité qu'on leur accorde. Cependant, il serait logique de se demander s'il existe la

moindre raison d'attribuer un crédit quelconque à l'une des déclarations enregistrées par Cayce autrement que pour l'admirer en tant que produit d'une vive imagination. Bien qu'il soit exact que certaines des sources d'énergie qu'il décrivit il y a trente-cinq ans n'étaient pas encore découvertes ni même imaginées dans le « monde réel » (et d'autres n'ont pas encore vu le jour à l'heure actuelle), il est bon de rappeler que Cayce n'était pas physicien, pas plus qu'historien. Il était simplement un guérisseur clairvoyant, ayant enregistré de nombreux succès. Pourtant, les prédictions, qui n'ont aucun rapport avec ses talents pour guérir, qu'il fit au cours de ses « lectures » se sont révélées d'une exactitude étonnante, notamment en ce qui concerne la bombe atomique, l'assassinat du président des Etats-Unis, les troubles raciaux aux USA, et même les glissements de terrain en Californie.

Par ailleurs, le contenu des lectures de Cayce est fondé sur des visions ou souvenirs empruntés à la vie de ses sujets au cours des réincarnations passées de ceux-ci, élément ayant fréquemment été rejeté par certaines personnes qui, en raison de convictions religieuses, scientifiques ou de logique personnelle, n'acceptent pas la théorie de la réincarnation. On serait en droit de se demander s'il n'existe pas une autre explication qui justifierait des descriptions aussi détaillées et scientifiquement valables de civilisations passées et de leur évolution potentiellement dangereuse.

Dans l'histoire religieuse et philosophique de l'Inde antique, qui renferme souvent des concepts curieusement modernes relativement à la matière et à l'univers, il est souvent fait allusion à ce qui est nommé la « conscience cosmique », qui sous-entend une présence persistante de souvenirs ayant trait à tout ce qui s'est produit antérieurement. De

nos jours, l'existence de la télépathie, la continuité et l'influence obscure de la mémoire, ainsi que le pouvoir des émanations psychiques, loin d'être niées par la recherche scientifique moderne, sont sérieusement étudiées, non seulement sur terre mais aussi dans l'espace en tant que phénomènes et moyens de communication. Les expériences menées par les principales puissances spatiales, les Etats-Unis et l'URSS, donnent à penser que la science-fiction pourrait subir une métamorphose qui l'amènerait au rang de science exacte. On peut s'attendre à de surprenants développements en ce domaine dans lequel, jusqu'à maintenant, certains individus ont eu, presque inconsciemment, le pouvoir de pénétrer et de rassembler les pensées d'autrui relevant du présent et peut-être aussi de leurs souvenirs obscurs du passé. Dans ce dernier cas, le passé aurait trait aux souvenirs légués par les chromosomes de nos ancêtres. Car, de même que nous héritons des caractéristiques et tendances physiques de nos parents et grands-parents, nous les recueillons aussi, peut-être à un degré moindre, de ces ancêtres éloignés, et ces souvenirs chromosomiques peuvent faire partie de cet héritage. Le cerveau humain (que l'on estime être seulement utilisé à dix pour cent de sa capacité) est largement suffisant pour permettre d'emmagasiner un fonds de souvenirs ataviques.

Cela tendrait à expliquer la résurgence de souvenirs fragmentaires, l'impression poignante de se trouver dans un lieu connu antérieurement, alors que l'on sait n'y être jamais venu dans le courant de son existence, la certitude d'avoir vécu un laps de temps considérable à l'occasion d'un unique rêve, le rappel par certaines personnes, pas toujours en état d'hypnose, de détails d'une vie passée (dont l'exactitude a souvent été vérifiée sur le plan historique

alors que les renseignements sur la période en question étaient inconnus auparavant), le cas d'enfants se mettant soudain à parler couramment des langues pratiquées par leurs ancêtres alors qu'ils ne pouvaient les avoir apprises, et qu'ils oubliaient ultérieurement. Bien que ces phénomènes connus soient fréquemment attribués à la réincarnation de l'âme – croyance partagée par le bouddhisme, l'hindouisme, et la religion ayant probablement connu la plus longue durée de l'histoire, celle de l'ancienne Egypte –, l'éventualité de la mémorisation des souvenirs offre une alternative possible. Certes, le résultat est approximativement identique, quoique légèrement modifié du fait que l'âme d'un individu n'habiterait pas une personne quelconque, mais que ce sont nos ancêtres qui se réincarnent en nous et nous dotent de leurs souvenirs accumulés, ajoutés à leurs autres particularités, tout comme des « générations » d'ordinateurs peuvent être programmées en vue de réinsérer l'ensemble de leurs fonds de mémoire dans les nouvelles machines qui leur succéderont.

Pourtant, qu'Edgar Cayce ait effectivement communiqué avec les âmes réincarnées ou les souvenirs réincarnés, le résultat est identique et l'intérêt porté à l'Atlantide par ses « lectures » a donné au sujet une nouvelle impulsion qui ne cesse de s'amplifier chaque fois que les découvertes inattendues des quelque dix ans qui viennent de s'écouler paraissent corroborer de façon étonnante ses visions concernant les Atlantes.

Ceux qui soutenaient la théorie voulant qu'ait existé une civilisation hautement évoluée avant les premiers rudiments de culture en Egypte et à Sumer ont longtemps été considérés comme des illuminés, des extravagants, des visionnaires ou tout simplement des imbéciles. Cette réaction de la part

d'archéologues et préhistoriens consacrés est d'autant plus normale que l'existence d'une civilisation avancée, antérieure au troisième millénaire avant J.-C., bouleversait toutes les données concises et soigneusement établies expliquant la progression de l'histoire depuis ses premiers stades en Egypte et en Mésopotamie, passant par la culture de la Grèce et de Rome pour culminer dans notre propre « super-civilisation » actuelle. Certes, on mentionne à l'occasion l'existence d'anciennes cultures peu connues, telle la civilisation préhistorique des Amériques, de l'Inde, de l'Asie centrale et autres pays, lesquelles peuvent être considérées comme annexes et n'influent pas sur la « filiation » de notre propre civilisation.

Il existe une foule de légendes et d'écrits dans toutes les cultures anciennes concernant l'anéantissement soudain d'une grande civilisation antérieure au déluge qui s'était développée au point de défier le ciel, les dieux, ou Dieu; ces légendes, bien qu'étonnamment voisines, peuvent tout simplement représenter une leçon de choses ou une histoire intéressante propagée à travers le monde sur les anciennes places du marché, les pistes de caravanes ou les routes maritimes pendant des millénaires et ultérieurement intégrée à l'histoire religieuse de presque tous les peuples de la planète. Ainsi, on retrouve partout des légendes relatives à une inondation universelle, à une tour que les hommes auraient tenté d'édifier pour atteindre les cieux et dont les ouvriers auraient été victimes de la confusion des langues, en l'occurrence un châtement divin, ainsi que nombre d'autres histoires familiaires. A l'époque de la première conquête, les envahisseurs espagnols s'aperçurent que celles-ci avaient cours dans la civilisation indienne des Amériques. Partout, à travers le monde, les légendes

entretenu par les populations autochtones vivant encore à l'ombre d'imposantes ruines, dont l'édification ne pouvait avoir été menée à bien que par des méthodes de juxtaposition et de transport de pierre dues à une technologie extrêmement avancée, font allusion à une race qui, à l'image de Dieu, déplaçait de gigantesques blocs plusieurs milliers d'années avant le début de leur propre histoire. On retrouve même des traces de ce qui pourrait avoir été une ancienne langue de négoce, peut-être l'ancêtre du grec ancien mâtiné d'une pointe d'araméen, répandues dans des zones de langage tellement éloignées du Moyen-Orient que ces bribes paraissent avoir été entraînées par les lames des mers et des océans pour échouer sur les grèves les plus lointaines. Ainsi, on retrouve des mots grecs archaïques en hawaïen et autres langues polynésiennes, dans le langage maya du Yucatan, dans le nahuatl, langue des Aztèques, et dans le guanche, idiome perdu des îles Canaries parlé par une mystérieuse race blanche. (Les Guanches, découverts et presque immédiatement exterminés par les expéditions espagnoles du XV^e siècle, avaient conservé le souvenir d'une mère patrie plus vaste, dotée d'une haute culture, qui s'était abîmée dans la mer.) Les anciennes langues américaines comportaient aussi des mots d'origine nettement araméenne et phénicienne, ainsi que certaines analogies avec les idiomes sinotiques et polynésiens ayant eu cours de l'autre côté du Pacifique; tous ces facteurs indiquent la possibilité de longs voyages et de contacts culturels dans la haute Antiquité. Des inscriptions en phénicien, araméen, minoen, grec et en langues non identifiées sont mises au jour de plus en plus fréquemment dans les forêts vierges d'Amérique du Nord et du Sud, ou zone de « deuxième peuplement ». Mais, en soi, légendes, mythes religieux et

curiosités linguistiques sont insuffisants pour permettre de croire aux allégations enregistrées de Cayce ainsi qu'aux traditions tribales, contes et même écrits de l'Antiquité concernant des connaissances scientifiques hautement développées, et à l'existence, à l'époque archaïque, de diverses facilités modernes relatives aux voyages, aux communications, aussi bien qu'à une destruction à l'échelle cosmique.

Cependant, c'est précisément dans ces régions que des découvertes insolites ont eu lieu ces dernières années, ce qui a donné l'occasion d'une réinterprétation des trouvailles antérieures. Celles-ci concernent les étonnants indices de connaissances avancées et d'inventions élaborées relevant d'une ère très antérieure à ce que l'histoire nous désigne comme étant le début des premières cultures du Moyen-Orient. Il est intéressant de se rappeler à cet égard que les légendes d'Égypte et de Sumer se réfèrent les unes et les autres à une culture antérieure plus évoluée dans laquelle ces pays auraient puisé leur propre inspiration et impulsion. Dans certaines civilisations, comme dans celles de l'ancienne Égypte, de la Bolivie, du Pérou, de l'Amérique Centrale, du Mexique et de l'Inde, pour n'en mentionner que quelques-unes, la culture demeura statique ou régressa au lieu de soutenir l'impulsion initiale.

L'hypothèse sérieuse selon laquelle des civilisations extrêmement anciennes de notre planète auraient connu les « machines plus lourdes que l'air » ne soulèverait que dérision. Néanmoins, un nombre sans cesse croissant d'objets façonnés et d'écrits ont été, soit découverts, soit réexaminés au cours de ces dernières années; ils indiqueraient la connaissance de voyages par air à bord de vaisseaux à une époque infiniment plus reculée que

celle que nous considérons comme l'aube de l'histoire. Non que ces rapports ou modèles puissent être comparés aux pittoresques références de la mythologie en appelant à Icare, muni de ses ailes emplumées maintenues par de la cire, ou au char solaire d'Apollon tiré par quatre coursiers fougueux. Au contraire, il s'agit de références concrètes qui prouvent une connaissance de l'aérodynamique et une compréhension de facteurs tels que décollage, propulsion, freinage et atterrissage.

Par exemple, dans la collection d'objets d'or antiques de la république de Colombie, il existe un joyau qui a longtemps été considéré comme représentant un oiseau, un papillon ou un poisson volant; il a été découvert dans une tombe avec d'autres objets ensevelis qui, estime-t-on, remontent au moins à mille huit cents ans. Ce bijou façonné fut ultérieurement examiné sous fort grossissement par Ivan Sanderson qui pressentait ne pas être en présence de la représentation d'un organisme vivant, mais bien d'un modèle d'objet mécanique ressemblant fortement à un avion à aile delta, avec un compartiment moteur, un cockpit, un pare-brise placés aux endroits précis où ils se trouveraient dans un avion moderne, et disposant aussi d'empennages et d'ailerons ou gouvernails. Cet objet fut soumis à de nombreux pilotes et ingénieurs, notamment à J.A. Ullrich, aviateur expérimenté, ayant combattu lors des deux guerres et professeur en aérodynamique. Quand on lui demanda de quoi il s'agissait, Ullrich, qui ignorait tout de la provenance de l'objet ou du fait que celui-ci avait antérieurement été considéré comme une représentation d'oiseau, d'insecte ou de poisson, déclara qu'à première vue, il semblait s'agir d'un modèle réduit d'un chasseur F-102; par ailleurs, les ailes recourbées vers le bas à leur extrémité, tout comme la forme

de l'avion, indiquaient qu'il s'agissait d'un appareil à réaction. Il remarqua que certaines caractéristiques, absentes sur le F-102, ressemblaient à celles dont était doté le nouveau Sabre mis au point en Suède. Certains de ses commentaires sont particulièrement intéressants par rapport aux allégations de Cayce selon lesquelles les véhicules pouvaient évoluer en l'air ou se déplacer sous l'eau et si l'on se réfère à plusieurs cas signalés dans le Triangle des Bermudes concernant les OVNI qui, parfois, pénétraient dans l'eau et la quittaient à grande vitesse. Nous relevons les propres termes d'Ullrich :

Le profil n'est valable que pour certains vols à haute altitude. Dans l'atmosphère, ce type d'aile convient jusqu'à cinquante ou soixante mille pieds... L'envergure est destinée à éviter les vibrations quand on franchit le mur du son... La structure de l'aile indique des possibilités supersoniques... quand on vole à des vitesses supersoniques, on accumule des ondes de pression... Cet appareil pourrait aussi se propulser sous l'eau sans que les ailes risquent d'être arrachées. Pour déplacer un mobile à grande vitesse dans un tel milieu, il faudrait qu'il soit (construit) ainsi.

Mais cet « avion », en admettant que c'en soit un, ne constitue pas une fantaisie archéologique unique. D'autres exemples, certains comportant deux jeux d'ailes, ont depuis été trouvés dans diverses tombes précolombiennes. On ne peut que se livrer à des conjectures au sujet d'autres curieux modèles reflétant les connaissances mécaniques des civilisations préhistoriques, peut-être même pas reconnues comme telles que leurs utilisateurs ultérieurs, qui furent perdus lorsque les envahisseurs espagnols firent fondre tous les objets d'or dont ils pouvaient s'emparer pour obtenir des lingots plus aisés à distribuer parmi les conquérants.

Les représentations picturales de ce qui paraît être des véhicules aériens ou des fusées sont de plus en plus fréquemment identifiées ou reconnues dans l'art des anciennes cultures des Amériques. Etant donné que la plupart des annales écrites ou picturales des pays civilisés furent détruites par les Espagnols, ces références ont été préservées grâce à d'autres moyens : gravées dans le roc, peintes sur un vase, sculptées dans la pierre ou tissées dans l'étoffe servant à envelopper les momies. Il existe notamment un exemple particulièrement frappant d'un personnage maya à demi accroupi sculpté dans la pierre d'un couvercle de sarcophage, découvert profondément enfoui à l'intérieur de la pyramide de Palenque, au Mexique. On ignore ce que le détail de la sculpture représente; un éminent spécialiste en matière d'art maya prétend que la partie inférieure est un monstre terrestre sur lequel le personnage repose tandis que des arbres sont symbolisés à l'entour. Alexandre Kazantsev, écrivain scientifique russe, a proposé une explication plus révolutionnaire. Il croit que le personnage à demi accroupi est enfermé dans un vaisseau spatial stylisé, comparable par sa construction et son dessin aux fusées actuelles. La position même de l'homme (ou pilote) est semblable à celle qu'empruntent les astronautes à l'intérieur de leur cabine, et toutes les caractéristiques, depuis l'antenne passant à travers le système directionnel de vol, le turbo-compresseur, le tableau de contrôle, les réservoirs de carburant, la chambre de combustion, la turbine, la tuyère d'éjection sont reconnaissables, bien que modifiés par souci artistique. On éprouve le sentiment que ces représentations de véhicules aériens ou de fusées sont des rappels ou souvenirs d'une ère remontant à l'époque d'une plus haute civilisation qui aurait dessiné ces

engins avec plus de fidélité et sans les styliser.

En août 1973, les astronautes de Skylab 2, alors qu'ils se trouvaient en orbite, reçurent une mission des plus inhabituelles. Ils devaient photographier, si possible, les lignes de Nazca, ensemble de figures artificielles dans la vallée de Nazca au Pérou, afin de savoir si elles étaient visibles de l'espace. Les gigantesques marques imprimées sur le sol forment une suite de lignes droites et de figures géométriques, entremêlées de dessins d'animaux, visibles uniquement en altitude, et comportant ce qui paraît être plusieurs pistes d'atterrissage pour véhicules aériens. Les lignes de Nazca furent creusées dans le sol ou taillées dans la surface rocheuse de la vallée à une époque inconnue. Aucune légende ne les mentionne et, étant donné qu'elles n'étaient pas visibles au niveau du sol, on ne les découvrit que d'avion au cours de recherches visant à recenser les ressources en eau des Andes. Les lignes et les gigantesques dessins occupent une partie importante de la vallée de Nazca, longue de cent kilomètres et large de dix. Quelquefois, elles disparaissent au pied d'une colline pour ressortir, rigoureusement droites, de l'autre côté. A certains moments, les dessins artistiquement élaborés, comme dans le cas des présumées pistes d'atterrissage, sont extrêmement larges et, à d'autres, ils forment des représentations animales, poissons et oiseaux et même une énorme araignée. Bien que de nombreuses hypothèses aient été avancées quant à leur origine, la seule qui aille de soi est que ces lignes sont l'œuvre d'un peuple qui possédait des instruments de calcul très perfectionnés et qu'elles étaient tracées pour être découvertes du ciel puisque c'est l'unique façon de les observer.

Dans la baie de Pisco, sur la côte péruvienne, se dresse une haute paroi rocheuse sur laquelle est

gravé un énorme trident, ou candélabre, suivant l'interprétation de l'observateur, qui, contrairement aux lignes de Nazca (il mesure deux cent cinquante mètres de longueur) fut aisément vu par les envahisseurs espagnols arrivés par mer, lesquels l'interprétèrent comme un signe de la Trinité pour les encourager à conquérir le pays et à convertir les païens. Quelle que fût sa fonction, il se remarque mieux d'avion que de bateau et la pointe centrale est rigoureusement orientée dans la direction de la vallée de Nazca, comme s'il s'agissait d'un poteau indicateur désignant les prétendues « pistes d'atterrissage »; celles-ci étaient peut-être les bases des avions dont les répliques en or sont si troublantes.

D'autres lignes géométriques et figures gigantesques, apparemment conçues pour être vues du ciel, existent dans diverses régions des Amériques, telles que les immenses représentations humanoïdes dans le désert du Tarapaca au Chili, le labyrinthe navajo en Californie, le tumulus du Serpent et de l'Éléphant dans le Wisconsin, ainsi que d'autres dans différentes parties du monde, souvent dépourvues antérieurement d'histoire archéologique.

La grande mine de l'archéologie, l'Égypte pharaonique, n'a que récemment révélé des indices surprenants relativement aux principes du vol des plus lourds-que-l'air de l'Antiquité. Contrairement aux aéroplanes colombiens, ceux d'Égypte sont faits de bois et ont été préservés de la pourriture depuis des millénaires grâce à la sécheresse du climat de ce pays. Ceux qui semblent être des modèles réduits de planeurs ont été remarqués dans des collections de musée où ils avaient précédemment été considérés comme des représentations d'oiseaux après avoir été découverts dans des sépultures anciennes. Un modèle réduit en bois, actuellement au musée des Antiquités égyptiennes, identifié

et examiné par le Dr Khalil Messiha en 1969, possède les mêmes caractéristiques que nos monoplans actuels. Le gouvernail, ou queue, est vertical et le fuselage présente une surface portante comparable à celle de nos avions. Dans ses commentaires sur les angles dièdres que l'on remarque sur chacun des côtés, le frère du Dr Messiha, G. Messiha, ingénieur en aéronautique, note :

L'angle dièdre négatif remplit les mêmes fonctions que le positif; l'une des sections démontre que la surface de l'aile fait partie d'une ellipse qui procure la stabilité de vol; et le profil des surfaces sustentatrices du fuselage diminue la résistance, fait qui ne fut découvert qu'après de nombreuses années de recherches expérimentales dans le domaine de l'aéronautique.

L'avion, après plusieurs millénaires, est encore capable de voler et, lorsqu'il est lancé à la main comme un modèle réduit, il évolue admirablement, ce qui démontre les connaissances aérodynamiques de ses anciens constructeurs. Depuis que le Dr Messiha a remarqué que l'envergure de certaines représentations d'oiseaux était identique à celle du moyen-courrier Caravelle, d'autres avions et planeurs en puissance ont été identifiés et, en 1972, une exposition de quatorze modèles réduits a eu lieu au musée du Caire afin de désigner au monde les connaissances que possédait l'ancienne Egypte en matière de vol. Nous ignorons si ces objets façonnés ont été inventés, ou hérités d'une culture antérieure. Pourtant, étant donné que la plupart des modèles réduits découverts dans les sépultures égyptiennes se rapportaient probablement à des originaux de dimensions plus importantes, il est possible que sous les sables du désert un planeur ou un avion attende l'excavatrice.

Les rapports écrits les plus complets, les plus

anciens concernant les véhicules aériens sont peut-être ceux du *Mahabharata*, l'épopée indienne qui, bien que censée avoir été transcrite dans sa forme actuelle quinze siècles avant J.-C., a apparemment été copiée et recopiée depuis la plus haute Antiquité. L'épopée traite de l'action des dieux et des anciens peuples de l'Inde, mais elle renferme une telle richesse de détails de nature scientifique que, lorsqu'elle fut traduite pour la première fois au milieu du XIX^e siècle, les passages se rapportant aux véhicules aériens et à la propulsion de fusées n'avaient aucun sens pour les traducteurs puisque les mécanismes décrits plusieurs millénaires auparavant n'eurent d'équivalents à l'époque moderne qu'un demi-siècle plus tard. Nombre des chants du *Mahabharata* consacrés aux machines volantes appelées *vimanas*, comportaient, à la grande perplexité des traducteurs, des renseignements détaillés sur les principes de leur construction. Dans un autre texte indien, le *Samarangana Sutradhara*, les avantages et désavantages de divers types de vaisseaux aériens sont examinés longuement quant à leurs capacités relatives d'ascension, de vitesse de croisière et de descente, et il s'y ajoute même une description de leur source d'énergie – le mercure – après quoi, il est question de recommandations concernant le genre de bois et de métaux légers absorbant la chaleur et convenant le mieux à la construction des véhicules aériens. Le texte est suivi de détails sur la façon de relever les caractéristiques d'avions ennemis, de méthodes propres à déterminer leur processus d'approche, de moyens susceptibles de plonger leurs pilotes dans l'inconscience et, enfin, de détruire les *vimanas* de l'adversaire.

Dans un autre des anciens classiques indiens, le *Ramayana*, on découvre de curieuses descriptions

de voyages aériens datant de plusieurs millénaires. Les détails d'une vue aérienne de Ceylan et de certaines parties de la côte indienne, rapportés avec naturel, sont tellement semblables à ce que l'on voit actuellement – les brisants sur la grève, les accidents de terrain, les élévations de collines, l'aspect des villes et des forêts – que l'on est presque convaincu que des voyageurs aériens de l'Antiquité ont réellement vu la terre depuis le ciel plutôt qu'ils ne l'ont imaginée. Dans un extrait contemporain du *Ramayana*, le *Mahavira Charita*, le dieu-héros Rama, à son retour de Lanka, alors qu'il venait de sauver son épouse, Sita, nous est dépeint à bord d'un *vimana* spécial, appareil ainsi décrit : « Rien ne l'entrave dans sa motion; il est capable d'une vitesse enviable, sous un contrôle total, dont l'action obéit toujours à la volonté... (de celui qui le conduit)... muni d'une fenêtre et d'excellents sièges... », exemple d'un texte classique très ancien dont la lecture rappelle la publicité moderne d'Air India. Dans ce même texte, nous relevons un dialogue qui est particulièrement stupéfiant lorsqu'on se rappelle qu'il précéda de plusieurs millénaires les voyages intersidéraux ainsi que l'aspect qu'ont les choses vues de l'espace :

RAMA : Le mouvement de ce plus merveilleux des chars paraît changer.

VISHIHARA : ... Notre char abandonne maintenant le voisinage du milieu du monde.

SITA : Comment se fait-il que même en plein jour apparaisse... ce cercle d'étoiles?

RAMA : Ma reine! Il s'agit bien en effet d'un cercle d'étoiles. Mais en raison de sa grande distance nous ne pouvons le percevoir en plein jour parce que nos yeux sont obscurcis par les rayons du soleil. Actuellement, ce phénomène est supprimé par l'ascension de notre char... (et ainsi, nous pouvons voir les étoiles).

Que ces récits soient des souvenirs d'une civilisation très ancienne et très évoluée sur le plan technique, ou qu'ils soient simplement le fruit de l'imagination dont font preuve les écrivains actuels de science-fiction, il reste que ces comptes rendus issus d'un passé si lointain paraissent étrangement contemporains, exception faite de la source d'énergie utilisée pour les vaisseaux aériens (laquelle, bien entendu, peut avoir été l'objet d'une traduction erronée).

... A l'intérieur, on doit placer le moteur au mercure et son dispositif de chauffage du fer. Au moyen de l'énergie latente du mercure, qui met en mouvement le tourbillon propulseur, un homme assis à l'intérieur peut voyager très loin dans le ciel... quatre réceptacles de mercure peuvent prendre place au cœur de l'appareil. Lorsqu'ils ont été chauffés par le feu contrôlé,... le *vimana* atteint sa puissance de tonnerre par l'intermédiaire du mercure... Si ce moteur de fer aux joints convenablement soudés est rempli de mercure et que le feu soit envoyé dans sa partie supérieure, il dégagera sa puissance avec un rugissement de lion... et, immédiatement, il deviendra comme une perle dans le ciel...

Mais les modèles réduits et les représentations de vaisseaux aériens ainsi que les descriptions de fusées et de vols intersidéraux ne sont qu'une indication, pas une preuve, de haute avance scientifique. Pourtant, certaines techniques et objets façonnés, dont la fonction a été reconnue bien des années après leur découverte, fournissent un indice plus tangible des capacités technologiques insoupçonnées de la très haute Antiquité.

Un bon exemple nous en est fourni par « l'ordinateur d'étoiles », Antikythera, petit objet de bronze composé de plateaux, de roues, de cadrans

soudés les uns aux autres par la mer, trouvé avec d'autres vestiges, essentiellement des statues, dans une épave très ancienne au fond de la mer Egée, il y a plus de soixante-dix ans. Soumis à un examen détaillé et à des bains d'acide quelque soixante ans après sa découverte, soigneusement étudié par des archéologues, comprenant notamment Derek de Solla, Price et Georges Stamires, il se révéla être un mécanisme à engrenages destiné à faire le point sur les étoiles la nuit et à calculer les orbites planétaires; il est l'indice des connaissances approfondies des anciens dans le domaine de la navigation et de l'astronomie. Pour reprendre les propres termes du Dr Price : « ... Rien de comparable à cet instrument n'est parvenu jusqu'à nous... La découverte d'un tel objet équivaut à trouver un avion à réaction dans la sépulture de Tout Ankh Amon... » – éventualité qui, à la lumière des récentes découvertes, n'est peut-être pas tellement invraisemblable.

D'autres preuves concrètes d'avance technique peuvent encore se trouver dans les musées, classés comme objets de culte, jouets d'enfant, ou simplement étiquetés « fonction indéterminée ». Wilhelm König, archéologue allemand, qui procédait à des fouilles sur un site remontant à deux mille ans près de Bagdad, en Iraq, peu de temps avant la Seconde Guerre mondiale, déterra quelques curieux objets façonnés consistant en cylindres à l'intérieur revêtu d'asphalte, contenus dans des jarres et munis d'un tampon de fer – en d'autres termes, des accumulateurs à piles sèches sans électrolyte, lequel, quel qu'il fût, s'était évaporé. Ultérieurement, des échantillons de ces accumulateurs fonctionnèrent parfaitement lorsqu'un nouvel électrolyte – du sulfate de cuivre – fut ajouté. Après sa découverte initiale, König identifia des parties d'autres batteries expo-

sées dans les musées sous la rubrique « fonction indéterminée ». Depuis que ces accumulateurs ont été mis au jour, de nombreux autres vestiges du même ordre ont été retrouvés en Iraq et dans plusieurs régions du Moyen-Orient. Apparemment, ils étaient utilisés à des fins de galvanoplastie et on peut se demander si cette connaissance de l'électricité remontant à la plus haute Antiquité, peut-être léguée par une culture antérieure puis oubliée jusqu'à ce qu'elle fût redécouverte au XVIII^e siècle, était utilisée dans l'ancien temps à d'autres fins que le revêtement électrolytique des métaux. Grecs et Romains se servaient de torches et de lampes à huile pour s'éclairer et chaque fois que l'on découvre des couloirs ou passages reliant deux bâtiments anciens, on retrouve des traces de fumée au plafond. Mais dans le cas de la civilisation égyptienne, encore plus reculée dans le temps, les passages souterrains, magnifiquement sculptés et peints, ne gardent aucune trace de torche ou de lampe à huile, pas plus que les murs ou plafonds de certaines grottes d'Europe occidentale où les artistes du Magdalénien et de l'Aurignacien exécutaient leurs chefs-d'œuvre, remarquablement élaborés, à une époque remontant entre douze et trente mille ans.

Une ancienne sculpture murale du temple de Hathor, à Dendera, en Egypte, ayant longtemps intrigué les archéologues, illustre une scène où des hommes paraissent transporter des ampoules électriques géantes, aux filaments intérieurs en forme de minces serpents, reliés à une boîte ou interrupteur par des câbles tressés, qui rappellent étonnamment de puissantes lampes électriques soutenues par des isolateurs de haute tension. En ce qui concerne les câbles, le Dr John Harris, d'Oxford, a remarqué :

... Les câbles peuvent être considérés comme la copie exacte d'une illustration de dispositif électrique couramment utilisé. Le câble représenté est très lourd et strié, ce qui indique un grand nombre de conducteurs plutôt qu'un unique câble à haute tension...

Il existe d'autres illustrations sur papyrus ou sous forme de sculptures, préservées pendant des millénaires grâce au climat sec de l'Égypte qui, lorsqu'on les aborde d'un œil neuf et sans préjugés, semblent manifestement représenter des utilisations anciennes de dispositifs modernes. Il est bon de se rappeler que l'histoire égyptienne se réfère fréquemment au règne des dieux avant la première dynastie, époque de civilisation supérieure et de pouvoirs miraculeux que l'on retrouve dans les souvenirs et les annales de la plupart des cultures mondiales les plus anciennes.

Il est surprenant de constater que les cultures anciennes, très antérieures à celles de la Grèce et de Rome, possédaient des connaissances d'astronomie, de mathématiques supérieures, de calculs de temps, de mesures de la terre et du système solaire plusieurs millénaires avant que ces mêmes connaissances soient redécouvertes et reconnues par les temps modernes. Afin d'obtenir ces informations, les civilisations anciennes ont dû disposer de télescopes ou autres instruments d'une précision suffisante pour permettre des calculs exacts.

D'extraordinaires découvertes ont été faites lors de l'étude de certaines cartes médiévales, notamment par le Pr Charles Hapgood (*Cartes des Rois de la Mer de l'Antiquité*), qui a passé de nombreuses années à réexaminer ces cartes en tenant compte du fait qu'elles comportaient des renseignements sur une terre présumée inconnue à l'époque où

elles furent dressées. Certaines de ces cartes ont été copiées et recopiées au fil des siècles d'après des originaux disparus, anciennement conservés dans la grande bibliothèque d'Alexandrie; elles démontrent une connaissance d'une stupéfiante précision de terres encore non découvertes (d'après l'histoire telle que nous l'avons apprise) à l'époque où l'original et même les copies ont été dressés, telle que l'existence de l'Amérique du Nord et du Sud, ainsi que de l'Antarctique, et cela plusieurs millénaires avant Christophe Colomb.

La carte Piri Reis, section d'un planisphère de l'Antiquité, découverte en 1929 au milieu de la confusion qui régnait dans l'ancien harem du sultan de Turquie détrôné, montre nettement le vrai visage du continent de l'Antarctique tel qu'il apparaîtrait dans sa couche de glace, ainsi que la topographie de l'intérieur, lui aussi sans glace. L'examen de carottes obtenues par des forages dans l'Antarctique, dans les parages de la mer de Ross, laisse apparaître que le continent Antarctique a été recouvert par la glace depuis au moins six mille ans. Cela signifierait que la carte originale a été dressée à une époque très reculée de la préhistoire, à l'ère où s'épanouissait l'Atlantide et sa culture universelle.

Une autre carte, la King Jaime World Chart de 1502, elle aussi une copie, fait apparaître le Sahara comme une terre fertile dotée de grands lacs, cours d'eau et cités, tel qu'il devait être à une époque très reculée. Le planisphère Buache de 1737 nous montre le continent Antarctique copié d'après une carte grecque de l'Antiquité (et l'existence même de l'Antarctique ne fut que supposée par le monde moderne avant sa découverte officielle qui remonte à 1820), sous forme de deux vastes îles séparées par une mer intérieure. Si la calotte glacière pouvait être ôtée de l'Antarctique, c'est précisément ainsi

que la Terre se présenterait, bien que cette particularité n'apparût qu'à l'occasion des découvertes opérées lors de l'année géophysique de 1958. Certaines cartes montrent des glaciers datant de la dernière glaciation, existant encore dans certaines régions d'Europe, en Bretagne et en Irlande, et une autre désigne le détroit de Béring sous la forme d'isthme qui fut la sienne à une époque.

Les caractéristiques essentielles de ces cartes antiques, parvenues jusqu'à nous grâce aux copies, sont le fait que leurs coordonnées exactes et la connaissance de la longitude (qui n'intervint dans le monde moderne qu'à la fin du XVIII^e siècle) indiquent la maîtrise de la trigonométrie sphérique, l'utilisation d'instruments géodésiques extrêmement précis et l'éventualité de leur relèvement à une époque remontant approximativement à huit ou dix mille ans, soit de nombreux siècles avant le début de notre histoire.

De curieux fragments d'informations exactes en matière d'astronomie se retrouvent dans les annales de races anciennes, bien que, pour autant que nous le sachions, elles n'aient pas disposé de télescopes, géants ou autres, pour obtenir de telles données. Ces bribes comprennent notamment la connaissance des deux satellites de Mars (et leur distance par rapport à la planète), les sept satellites de Saturne, les quatre lunes de Jupiter et les phases de Vénus (appelées les « Cornes » dans les écrits babyloniens). Certains aspects d'étoiles très éloignées furent même découverts : la constellation du Scorpion est ainsi nommée en raison de sa « queue », comète à l'intérieur même de la constellation mais qui ne peut être vue qu'à l'aide d'un puissant télescope. De l'autre côté de l'océan, les Mayas d'Amérique Centrale, riches peut-être d'une culture antérieure, appelaient aussi cette constella-

tion le « Scorpion ». (Les Mayas parvinrent à calculer l'année solaire avec une précision jamais atteinte par d'autres calendriers, y compris le nôtre, soit 365,2420 jours, le chiffre précis étant 365,2422 jours.)

Apparemment, au fur et à mesure que la connaissance scientifique régressait, une grande partie de ces renseignements astronomiques vint alimenter la légende comme celle où le dieu (planète) Uranus mangea (éclipsa) ses propres enfants (lunes) et les régurgita (fin de l'éclipse). Bien qu'un tel phénomène ne pût plus être vu étant donné la disparition des dispositifs de grossissement, l'information astronomique fut préservée par l'entremise de mythes semi-religieux.

Les indices, sans doute les plus insolites, d'une science antérieure avancée, existant encore et à notre portée, se trouvent dans la Grande Pyramide d'Égypte. Durant des millénaires, elle avait été considérée comme une sépulture, bien qu'une tradition perpétuée par les Coptes, minorité de descendants directs des anciens Égyptiens, prétende qu'il s'agit de la somme de connaissances du « règne des dieux », livre de pierre aux éléments rassemblés par Surid, l'un des rois d'*avant l'inondation*, et qui serait déchiffré dans l'avenir par les élus ayant atteint le niveau d'évolution voulu pour y parvenir.

Le fait que la Grande Pyramide pût receler des renseignements occultes apparut à l'occasion de la campagne de Bonaparte quand les ingénieurs français du Génie utilisèrent le monument en tant que point géodésique. Ils s'aperçurent que les côtés étaient exactement orientés en direction des quatre points cardinaux et que le méridien longitudinal, passant par l'apex de la pyramide, et les lignes diagonales traversant le sommet du monument

couperaient, si elles étaient prolongées, exactement le delta du Nil. Une ligne prolongée vers le nord, passant par le point de rencontre des diagonales de la base, ne s'écarterait du pôle Nord que de quatre milles, et il faut admettre que le pôle Nord peut avoir changé de position depuis l'époque de la construction de la Grande Pyramide.

Le système métrique actuel est fondé sur le mètre, dix millionième partie du méridien, système de mesure élaboré par les Français peu avant la campagne d'Égypte. La coudée pyramidale utilisée par les anciens Égyptiens, ayant précédé le mètre français de plusieurs millénaires, a une longueur presque égale à ce dernier mais, en réalité, elle est plus exacte si l'on tient compte du fait qu'elle prend pour base la longueur de l'axe polaire au lieu de la longueur d'un méridien, lequel est susceptible de changer quelque peu suivant les courbes de la terre.

Certaines mesures de la Grande Pyramide relevées en coudées égyptiennes font apparaître une étonnante connaissance de la Terre et de l'emplacement de celle-ci au sein du système solaire – connaissance devant être oubliée et redécouverte à l'ère moderne. Les renseignements sont exprimés en termes mathématiques : le périmètre de la pyramide est l'équivalent du nombre de jours de l'année, 365,24; en doublant le périmètre, on obtient l'équivalent d'une minute de degré à l'équateur; la distance de la base au sommet en suivant l'apothème représente le six centième degré de la latitude; la hauteur multipliée par 10^9 donne la distance approximative de la terre au soleil; le périmètre divisé par deux fois la hauteur de la pyramide donne la valeur de 3,1416 (nettement plus précise que le chiffre auquel étaient parvenus les mathématiciens grecs – 3,1428); le poids de la pyramide

multiplié par 10^{15} équivaut approximativement à celui de la Terre. L'axe polaire change dans l'espace chaque jour (amenant une nouvelle constellation du zodiaque derrière le Soleil tous les deux mille deux cents ans) et retrouve sa position initiale tous les vingt-cinq mille huit cent vingt-sept ans, chiffre qui apparaît dans les calculs de la pyramide (25826,6) lorsqu'on additionne les diagonales bissectrices de sa base. Les mesures de la chambre funéraire du souverain de la Grande Pyramide fournissent les dimensions exactes des deux triangles fondamentaux de Pythagore : 2.5.3. et 3.4.5., bien qu'elle ait été construite plusieurs millénaires avant la naissance du grand mathématicien. Et il ne s'agit là que de rares exemples des coïncidences de mesures qu'offre la pyramide.

On est en droit de se demander pourquoi une structure aussi gigantesque et aussi compliquée devait être édiflée en vue de fournir une telle information, à moins que les survivants, après une catastrophe majeure, aient encore été en possession de données technologiques qu'ils souhaitaient transmettre à la postérité sans avoir à craindre une possible destruction, même si toutes les annales écrites et les langues existant alors étaient perdues. Sous ce rapport, il est bon de se rappeler l'hypothèse voulant que, si les extra-terrestres débarquaient sur notre planète ou si les sondes de l'espace envoyées depuis la Terre atteignaient d'autres lieux de civilisation, les mathématiques et équations mathématiques constitueraient un moyen efficace d'établir un premier système de communications, puisque les données scientifiques et technologiques d'un tel voyage seraient nécessairement fondées sur les mathématiques. Le message de la pyramide est susceptible de nous révéler infiniment plus d'informations au fur et à mesure que

nos capacités nous permettront de les déchiffrer.

La tradition copte est étayée par les études de certains chercheurs qui soutiennent que la Grande Pyramide représente une somme de connaissances qui furent par la suite dispersées ou perdues, exception faite de ce qui a été préservé par les légendes. De tels vestiges d'une ou de plusieurs civilisations universelles que nous croyons pouvoir reconnaître semblent indiquer que celles-ci se sont en partie développées d'une façon similaire à la nôtre, mais qu'elles peuvent aussi avoir évolué dans d'autres domaines qui nous échappent encore. De colossales structures de pierre, un peu partout dans le monde, restent classées sous la rubrique « origine indéterminée », ce qui signifie que personne ne sait qui les a édifiées; leurs constructions sont généralement assez semblables, ainsi que leur orientation par rapport aux planètes, au Soleil, à la Lune, aux orbites décrites, aux constellations et autres étoiles fixes; par ailleurs, elles tiennent aussi compte d'autres forces, notamment peut-être des champs magnétiques et des courants terrestres. Ces énigmatiques structures préhistoriques comprennent les pyramides de Toetihuacan, au Mexique, les anciennes cités du Yucatan, les ruines pré-incas des Andes péruviennes et les lignes de la vallée de Nazca, les restes imposants de Tiahuanaco, qui se dressent à une altitude de quatre mille mètres, les alignements des îles Britanniques, particulièrement à Stonehenge et Avebury, les menhirs de Bretagne dont certains se poursuivent sous l'océan, les ruines préhistoriques des îles de la Méditerranée, du Moyen-Orient et du sud-est de l'Asie, les vestiges cyclopéens des îles Caroline, des Marquises et autres îles du Pacifique, les structures monolithiques sous la mer des Caraïbes, les ouvrages préhistoriques de pierre de Niebla, en Espagne, et les

œuvres indéterminées d'Afrique du Nord, y compris l'Égypte, l'alignement des grands tumulus des États-Unis et les pyramides archaïques de Chine.

Jusqu'à la première décennie du XX^e siècle, toutes les habitations de Chine étaient, avant d'être construites, orientées par un nécromancien afin de profiter des sentiers de la félicité ou courants invisibles qui parcourent et traversent la Terre. (Il faut rappeler que les premières boussoles, telles que nous les connaissons, nous vinrent de Chine.) Un commentateur averti de l'urbanisme en Chine, le Dr Ernst Börschmann, estima que la disposition des temples, pagodes et pavillons, rayonnant à partir d'un centre, évoquait un champ magnétique. Le procédé consistant à suivre les lignes de force de la terre (en chinois *feng shui* - « vent-eau »), survivance possible d'une science ancienne et évoluée, a maintenant été abandonné, étant considéré comme superstitieux et féodal, bien qu'une autre forme de superstition, l'acupuncture qui, elle-même, peut découler d'une science valable, tout en s'étant depuis des siècles travestie en magie, a trouvé ses lettres de noblesse auprès du régime chinois actuel.

Si la force du magnétisme positif et négatif a été comprise et développée lors de temps très anciens jusqu'au point où la gravitation, en soi une forme de magnétisme, pouvait être canalisée comme d'autres forces naturelles, on pourrait trouver là une explication aux constructions préhistoriques, technologiquement impossibles, nombre d'entre elles paraissant littéralement avoir été projetées sur des sommets montagneux, ou perchées au bord de précipices comme si ces monolithes de pierre y étaient parvenus par la voie des airs.

Il est troublant de penser que les vestiges d'anciennes techniques électromagnétiques peuvent en-

core protéger les pyramides égyptiennes alors que nos hommes de science actuels s'efforcent de déchiffrer leurs secrets – en l'occurrence, des chambres obturées. Une étude a été entreprise en vue de percer la structure interne de la Pyramide de Chéphren à Gizeh en enregistrant la pénétration de rayons cosmiques dans la masse de pierre. Les recherches sont menées sous la direction du Dr Amd Gohed, de l'université Ein Shams, du Caire; celui-ci utilise, entre autre matériel, un tout nouvel ordinateur IBM 1130. Bien que les expériences aient été réalisées avec la plus grande compétence, les enregistrements ont, jour après jour, donné des résultats totalement différents dans le même secteur. D'après le Dr Gohed : « ... Cela défie toutes les lois de la science et de l'électronique... » et c'est « scientifiquement impossible ». Un article du *Times* de Londres remarque que : « ... L'espoir d'une grande découverte se réduit à présent à une foule de symboles n'ayant aucun sens... », et le Dr Gohed, en reconnaissant l'échec de ses tentatives, déclare : « ... La pyramide recèle une influence qui défie les lois de la science... »

Plutôt qu'un défi aux lois de la science, il peut simplement s'agir dans ce cas d'autres lois ou de l'usage ou de la modification d'autres lois que nous ne comprenons pas de nos jours – tensions et attractions qui représentent les forces cachées de la terre, des planètes, du soleil, de la lune et des étoiles.

Dans son ouvrage, *The View Over Atlantis*, John Mitchell fait allusion à l'unité de la culture préhistorique et remarque que « ... La terre est parsemée d'ouvrages dont l'édification est liée à l'utilisation du magnétisme polaire ». Il soutient que nous vivons... « parmi les ruines d'une ancienne structure d'une dimension si vaste qu'elle nous est

jusqu'ici demeurée invisible... » – reliant les uns aux autres les vestiges des grands ouvrages de pierre de la préhistoire qui se dressent encore sur les plaines, les déserts, les montagnes, les forêts tropicales et sous les mers du globe. A son avis : « ... Les philosophes de cette époque considéraient la terre comme une créature vivante et son corps, comme celui de toute autre créature, était doté d'un système nerveux, d'où son champ magnétique. Les centres nerveux de la Terre correspondant sur le corps humain aux points d'acupuncture de la médecine chinoise étaient gardés et sanctifiés par des temples, lesquels étaient eux-mêmes disposés comme des microcosmes de l'ordre cosmique... »

Les indices, permettant de penser qu'une ou plusieurs civilisations auraient existé dans le monde en des temps très reculés avant de disparaître au cours d'une catastrophe naturelle ou provoquée avant le début de notre histoire, qui remonte au IV^e millénaire avant J.-C., se retrouvent sous forme de fragments de connaissance avancée, répétée et recopiée au fil des siècles. Les constructions ou monuments qui peuvent remonter à une telle époque, aussi imposants soient-ils, sont difficiles, voire impossibles à dater. Par ailleurs, l'étendue de l'écart de temps que nous avons précédemment réservée à l'apparition et au développement de l'homme civilisé aurait difficilement pu permettre l'évolution de cette civilisation hypothétique. Pourtant, les récentes découvertes du Dr Louis Leakey et de Mary Leakey dans les gorges d'Olduvai, en Tanzanie, ainsi que celles de Richard Leakey au Kenya donnent à penser que l'homme primitif pourrait remonter jusqu'à deux millions d'années; d'autres trouvailles ayant eu lieu dans les grottes du Vallonet, en France, ont permis d'estimer l'âge des outils primitifs à un million d'années. L'étude des crânes

de Cro-Magnon (qui doivent remonter à trente ou trente-cinq mille ans avant notre ère) indique que leur capacité cérébrale était au moins égale et parfois supérieure à la nôtre.

Bien que les merveilleuses peintures rupestres de France et d'Espagne, souvent situées dans des grottes aujourd'hui au-dessous du niveau du sol, aient été acceptées comme partie intégrante de l'héritage artistique du monde, d'autres représentations moins connues pourraient remettre en question l'âge de l'homme civilisé. Des lignes gravées sur des morceaux de roches plates, datées par les couches successives de terre qui les recouvraient, découvertes à Lussac-les-Châteaux, dans la Vienne, représentent des dessins tellement surprenants en regard de la période généralement assignée à l'homme des cavernes qu'ils paraissent presque incroyables. A une époque remontant à des millénaires avant l'aube de la civilisation, telle que nous l'entendons, des êtres humains à l'apparence moderne surviennent de façon inattendue, portant robes, bottes, ceintures, manteaux et chapeaux, et on peut découvrir des hommes à la barbe et à la moustache taillées.

D'autres peintures rupestres, très élaborées, profondément enfouies dans des cavernes d'Afrique du Sud, approximativement de la même époque, représentent des voyageurs blancs, aux vêtements difficilement identifiables, en train de prendre part à ce qui paraît avoir été un safari préhistorique ou un voyage d'exploration.

L'un des postulats des concepts d'évolution préhistorique est qu'un type d'homme en suit un autre sur l'échelle du développement, les êtres les mieux adaptés et les plus avancés remplaçant dans la marche ascendante les plus primitifs. Bien que cette théorie soit généralement valable et que le

type Cro-Magnon plus évolué ait remplacé l'homme de Neanderthal plus primitif, il est néanmoins possible qu'au cours de la longue histoire de la terre, ces deux types, et d'autres aussi, aient coexisté, situation que nous retrouvons de nos jours dans une population mondiale qui englobe les savants atomistes et les aborigènes australiens.

Si une civilisation évoluée a réellement précédé celle dont nous avons connaissance, il paraît raisonnable de penser que certains indices soient parvenus jusqu'à nous, apportant une preuve tangible (en admettant que quoi que ce soit soit rigoureusement tangible en matière de recherches archéologiques) indiquant qu'une culture développée sur le plan technique ait existé il y a des millénaires. Pourtant, ainsi que ce serait le cas pour notre propre civilisation si elle était détruite, la plupart des constructions, machines et objets façonnés se seraient détériorés, rouillés, dispersés et seraient devenus méconnaissables avant même que plusieurs millénaires se soient écoulés. Certains vestiges auraient vraisemblablement pu être préservés s'ils se trouvaient enfouis sous la calotte glaciaire du pôle Nord ou de l'Antarctique, ou cachés au fond des mers.

La mise au point des méthodes faisant appel au carbone 14, argon potassium, uranium thorium, thermoluminescence, dendrochronologie (méthode fondée sur l'observation des couches concentriques annuelles apparaissant sur la section transversale des troncs d'arbre), et d'autres procédés permettant de dater une matière donnée ont ébranlé certaines de nos théories bien enracinées concernant l'apparition de la civilisation. Une mine de fer de Ngwenya, Lesotho, a été exploitée il y a quarante-trois mille ans. Des outils de pierre, trouvés en Iran, remonteraient à cent mille ans. L'extraction du

cuivre sur une grande échelle a eu lieu dans le nord du Michigan, apparemment plusieurs millénaires avant l'arrivée des Indiens. A Wattis, dans l'Utah, une nouvelle galerie creusée dans une mine de charbon a débouché sur une suite insoupçonnée de tunnels remontant à une époque inconnue. Le charbon trouvé dans ces galeries était altéré au point d'être inutilisable pour le chauffage. Il n'existe aucune légende indienne relative à ces mines, et d'ailleurs, les Indiens n'avaient pas recours à la technique des galeries dans leurs exploitations.

Au fur et à mesure que l'homme a exploré les couches les plus profondes de la terre, certains objets façonnés ont été découverts dans le charbon, la pierre et autres strates remontant si loin dans le temps que l'époque ne peut être estimée que très approximativement. Une empreinte de chaussure à Fisher Canyon, Nevada, incrustée dans une veine de charbon, paraît remonter à quinze millions d'années; la marque d'une semelle striée d'un soulier ou d'une sandale a été trouvée dans un bloc de grès enterré dans le désert de Gobi où elle aurait été laissée il y a plusieurs millions d'années. Une autre empreinte de sandale fossilisée, exhumée dans le voisinage de Delta, Utah, laissait voir des trilobites qui y étaient incrustés, ce qui sous-entendait que ceux-ci étaient postérieurs à l'empreinte de la sandale ou qu'ils y avaient adhéré. Les trilobites étaient des crustacés de l'époque primaire dont l'espèce aurait disparu depuis deux cents millions d'années. Un squelette humain fossilisé, mis au jour dans une mine en Italie en 1959, était entouré de strates dont l'âge se calcule en millions d'années.

Un morceau de quartz découvert en Californie révéla qu'il enchâssait un clou de fer, l'entourant complètement, comme les insectes préhistoriques préservés dans l'ambre en mer du Nord. Un frag-

ment de feldspath, extrait de la mine Abbey à Treasure City, au Nevada, en 1865, renfermait une vis métallique de cinq centimètres qui s'était oxydée mais conservait sa forme et celle de son filetage à l'intérieur de la structure lamelleuse; on estima que ce minerai était vieux de plusieurs millions d'années. Au cours du siècle dernier, dans le village de Schöndorf, près de Vöcklabruck, en Autriche, un petit objet métallique, de forme cubique, mesurant moins d'un centimètre, fut découvert, incrusté dans un bloc de charbon après que celui-ci eut été cassé. Une ligne forme sillon autour du cube qui présente des angles arrondis comme s'il avait été façonné par une machine. Il est évidemment impossible d'expliquer de quoi il s'agit et comment cet objet s'est retrouvé enrobé dans le charbon il y a des millions d'années.

A l'époque de la conquête du Pérou, on relève la découverte d'un clou dans un morceau de rocher par une équipe d'Indiens travaillant dans une mine péruvienne sous la conduite d'Espagnols; incident bouleversant, non seulement en raison de l'âge apparent du clou, mais aussi du fait que le fer était inconnu en Amérique avant l'arrivée des Espagnols.

Un mastodonte, découvert à Blue Lick Springs, au Kentucky, a été remonté d'une profondeur de trois mètres cinquante. Mais, en continuant à creuser, on mit au jour, un mètre plus bas, un pavage de pierres taillées sous l'endroit où gisait le squelette. Et il ne s'agit là que de l'un des exemples de découvertes d'anciens ouvrages de pierre aux Etats-Unis, remontant si loin dans le temps que les estimations avancées pour leur attribuer un âge (dans le cas du mastodonte) grâce à l'examen des objets qui l'entouraient, n'ont pu être acceptées.

Ce cas et bien d'autres sont si difficiles à expli-

quer en termes d'histoire que nombre de chercheurs sont enclins à les écarter totalement tandis que d'autres les attribuent à des visiteurs venus d'autres mondes qui ont laissé leurs empreintes de pas sur notre planète à des époques si reculées que ce qui est à présent roc était à ce moment malléable et visqueux. Il est cependant possible que ces empreintes de pied et ces objets simples aient été laissés par des hommes de races extrêmement anciennes vivant sur la terre et que les découvertes opérées dans les mines signifient que leur civilisation remonte si loin dans le temps que, seul, ce qui a été enterré ou préservé à l'intérieur d'autres matériaux a jusqu'ici pu être retrouvé et pas toujours identifié. On est en droit de s'interroger sur la destruction d'une foule de petits indices au fil des siècles alors que nous ne disposons que de quelques énigmes pour apporter la preuve d'une civilisation ayant existé antérieurement ailleurs que dans les légendes.

Les légendes et les représentations picturales et sculpturales d'animaux identifiables et dont les espèces sont éteintes peuvent nous fournir d'autres indices susceptibles de nous éclairer sur l'âge de la culture humaine. Un animal ressemblant étroitement au toxodon est représenté sur une poterie trouvée à Tiahuanaco, ville des Andes boliviennes située à quatre mille mètres d'altitude. Le toxodon, animal préhistorique ressemblant quelque peu à l'hippopotame avec sa corne frontale, avait jusqu'à été considéré comme appartenant à une espèce éteinte longtemps avant l'apparition de l'homme civilisé; quoi qu'il en soit, son habitat ne correspondait pas à un plateau désertique tel que le Tiahuanaco, pas plus que celui-ci n'eût convenu à une culture évoluée; or, il existe des indices, les terrasses à maïs, par exemple, découvertes au-dessus des

limites actuelles de la neige sur les montagnes avoisinantes et un lac profond renfermant une faune océanique; tout cela tendrait à indiquer que l'ensemble de la région pouvait s'être trouvé plusieurs milliers de mètres plus bas que Tiahuanaco, peut-être bâti au niveau de la mer ou sur la côte.

Sur le plateau de Marcahuasi, près de Kenko, au Pérou, de gigantesques sculptures trouent le roc — dans certains cas, des falaises entières ont été modifiées par les représentations sculptées. On peut reconnaître dans ces œuvres pré-incas, bien qu'elles aient subi l'atteinte du temps, lions, chevaux, chameaux et éléphants, alors qu'aucune de ces espèces n'est censée avoir existé en Amérique du Sud à l'ère de l'homme civilisé. C'est aussi au Pérou que l'on trouve des représentations de lamas sur de très anciennes poteries pré-incas découvertes dans les ruines d'une ville côtière proche de Pisco, animaux encore munis des cinq doigts qu'ils présentaient il y a plusieurs millénaires au lieu des sabots qu'ils possédèrent par la suite.

Ce qui ressemble étrangement à des dinosaures a été découvert sur des pétroglyphes (gravures sur pierre) en Amérique du Nord et du Sud. Mais étant donné que les lézards communs, les hélodermes et les iguanes, pour ne citer que ceux-ci, évoquent leurs très lointains ancêtres dinosaures, il est difficile de déterminer jusqu'à quel point ces exemples représentent des monstres préhistoriques ou des sauriens habituels. C'est peut-être le cas de la pictographie indienne, ou pré-indienne, où figure un grand lézard gravé dans une formation rocheuse de Big Sandy River, dans l'Oregon. Pourtant, le dessin s'apparente étroitement au stégosaure.

L'expédition Doheny de 1924 découvrit des pétroglyphes extrêmement anciens dans le Havasupai Canyon, proche du Grand Canyon. L'un des dessins

représente des hommes attaquant un mammouth, pétroglyphe assez inattendu en Amérique où on estime la venue de l'homme comme relativement récente sur le plan géologique. Parmi les autres pictographes examinés, on trouve le portrait assez ressemblant d'un tyrannosaure, debout, se soutenant partiellement sur la queue, exactement semblable aux reproductions ultérieures des musées. D'autres pétroglyphes, le long de l'Amazone et de ses affluents, représentent ce qui paraît être d'autres animaux préhistoriques, notamment le stégosaure.

Non loin du village d'Acambaro, au Mexique, au cours de fouilles qui eurent lieu en 1945, on mit au jour des statuettes d'argile qui ont soulevé des controverses archéologiques pendant bon nombre d'années. Elles représentent des rhinocéros, chameaux, chevaux, singes géants, ainsi que des dinosaures de l'ère secondaire. (La découverte fut d'autant plus discréditée que son inventeur, Waldemar Julsrud, en offrant de ne payer que les statuettes intactes, se rendit compte qu'il avait, par inadvertance, incité les Indiens du cru à produire des faux.) Les tests au carbone 14 auxquels furent soumises les figurines indiquent pourtant qu'elles seraient âgées de six mille cinq cents ans. L'une des représentations ressemble si étroitement à un brachiosaure qu'il semblerait que l'artiste ait réellement vu un tel animal si cela n'était impossible en raison des ères géologiques intermédiaires.

Le fait que l'homme primitif ait dessiné et modelé des animaux ressemblant à des dinosaures ne prouve évidemment pas qu'il en ait jamais vu (bien qu'il ait pu se trouver en présence de ses ossements). Le dragon de saint Georges et celui de Chine, tout comme le monstre figurant parmi les animaux réels sur les fresques de Babylone, semblent n'être que le fruit de l'imagination. Néan-

moins, certains détails laissent supposer que l'homme ancestral s'est manifesté beaucoup plus tôt que ce que l'on croit communément et qu'il a rencontré certaines espèces animales censées être éteintes en son temps.

Certains de ces survivants peuvent se situer dans le temps à la fin du tertiaire. Pourtant, si l'on tient compte de pictographes qui semblent représenter des reptiles du secondaire longtemps avant la venue de l'homme, on pourrait avancer une explication troublante. En admettant qu'un homme hautement civilisé ait existé sur terre à une époque antérieure à la nôtre, sa curiosité scientifique l'aurait conduit à la découverte de dinosaures du jurassique, ainsi que cela a été le cas pour nous. Avec la disparition de cette civilisation, la connaissance de ces animaux aurait pu être préservée par l'entremise des légendes (dragons) et des pictographes. Une fois de plus, comme dans le cas de notre propre civilisation, il faut se rappeler qu'il y a à peine plus de cent ans, les tenants de la tradition expliquaient la présence d'énormes fossiles sous terre en prétendant que Dieu les avait créés en même temps que le monde.

Andrew Tomas, commentant les anachronismes historiques dans son ouvrage *We Are Not the First* (Nous ne sommes pas les premiers), mentionne le cas du crâne exhumé d'un auroch qui se trouve actuellement au Musée paléontologique de Moscou. Ce crâne, remontant à plusieurs centaines de milliers d'années, est percé en sa partie frontale d'un petit trou, manifestement causé par un projectile sphérique. L'absence de fêlures radiales, la vitesse et la chaleur estimées du projectile, ainsi que sa forme, donnent à penser qu'il s'agit d'une balle; celle-ci n'a pas été tirée après la mort de l'animal car une étude a démontré que la blessure avait

guéri peu de temps après qu'elle eut été infligée. On trouve un exemple analogue à Londres, au Musée d'histoire naturelle où est exposé un crâne humain, découvert dans une grotte de Zambie et remontant à quarante mille ans, qui comporte aussi une perforation sur le côté gauche, sans trace de fêlures radiales. Les possibilités impliquées par ces tirs préhistoriques, en admettant qu'il s'agisse bien de cela, sont des plus troublantes.

Ces découvertes, aussi isolées et propres à l'interprétation soient-elles, laissent entendre que l'homme civilisé a existé sur terre depuis beaucoup plus longtemps qu'on ne l'a cru jusqu'ici. Sans même envisager la possibilité d'une civilisation apportée sur notre planète par des extra-terrestres, ainsi que cela a été fréquemment avancé, il faut admettre qu'il y aurait eu suffisamment de temps et d'espace au cours de l'histoire de notre globe pour qu'une ou plusieurs cultures s'y soient développées jusqu'à atteindre un point ayant entraîné leur anéantissement à la suite de guerres, d'altération de l'environnement, à moins qu'elles n'aient été détruites par d'autres forces déclenchées inconsciemment.

Notre propre culture, si nous estimons son point de départ à quatre mille ans avant J.-C., est passée du stade de la cueillette et de l'élevage primitif à la fission nucléaire en six mille ans seulement. Si l'on considère l'âge de l'humanité, d'autres civilisations auraient eu amplement le temps de parvenir à un degré d'évolution correspondant approximativement au nôtre. Le réexamen des œuvres anciennes parvenues jusqu'à nous permet de penser que l'humanité a antérieurement atteint nos capacités actuelles de destruction. Bien qu'on relève des allusions à de gigantesques explosions à la surface de la terre dans la Bible (Sodome et Gomorrhe), les

mythes grecs et nombres d'autres légendes des Indiens d'Amérique du Nord et du Sud, c'est dans les ouvrages anciens de l'Inde, copiés et recopiés depuis l'Antiquité préhistorique, que nous découvrons, minutieusement décrits, l'utilisation et l'effet de ce qui ressemble étonnamment aux explosions nucléaires perpétrées durant une guerre.

Des références inattendues se rapportant à des découvertes très récentes de notre civilisation technologique se retrouvent dans de nombreux ouvrages de l'Inde, lesquels, contrairement à tant d'œuvres du monde occidental, ont échappé aux incendies et à la destruction. Ces sujets traitent, comme s'ils avaient été écrits de nos jours au lieu de remonter à plusieurs millénaires, de matières telles que la relativité du temps et de l'espace, des rayons cosmiques, de la loi de la gravitation, de la radiation, de la nature cinétique de l'énergie et de la théorie de l'atome. L'école Vaïśeṣika, qui rassemblait les philosophes scientifiques de l'Inde ancienne, élaborait et perpétuait la théorie voulant que les atomes fussent sans cesse en mouvement. Elle subdivisa la mesure de temps en une série d'incroyables fractions de seconde, la plus infinitésimale étant considérée comme « le temps nécessaire à un atome pour franchir sa propre unité d'espace ».

Des références qui paraissent étonnamment modernes abondent dans le *Mahabharata*, gigantesque recueil de plus de deux cent mille vers traitant de sujets tels que création du cosmos, religion, prières, coutumes, histoire et légendes concernant les dieux et les héros de l'Inde antique. Il est censé avoir été écrit initialement il y a mille cinq cents ans, mais il rapporte des événements qui ont pris place plusieurs millénaires auparavant. Parmi les chants du *Mahabharata* un certain nombre fournissent des descriptions imagées évoquant le compte

rendu d'un observateur qui, de nos jours, aurait assisté au déroulement d'une guerre atomique.

Quand les étudiants occidentaux s'intéressant à la philosophie et à la religion purent, dans les années 1880, lire et approfondir le *Mahabharata* (une traduction avait été achevée en 1884), ils assimilèrent tout naturellement à l'imagination poétique les références fréquentes et curieusement détaillées ayant trait aux anciens vaisseaux aériens (*vimanas*), ainsi que les instructions relatives à la façon dont ils devaient être propulsés et la manière de reconnaître les véhicules aériens ennemis. Ils furent encore plus intrigués par les allusions à une arme paralysant l'adversaire (*mohanastra* – « la flèche de l'inconscience »), ainsi que par les descriptions de « chars du ciel à deux étages aux nombreuses fenêtres crachant des flammes rouges qui s'élevaient dans la nue et ressemblaient à des comètes... atteignant à la fois les régions du soleil et des étoiles ».

Il est bon de garder à l'esprit le fait que le *Mahabharata* fut traduit plusieurs décennies avant l'apparition des avions, des gaz toxiques, des fusées habitées et des bombes atomiques. De telles allusions ne pouvaient être interprétées que comme le fruit d'une imagination délirante par les lecteurs de l'époque victorienne. D'autres références étaient aisément comprises par les étudiants occidentaux dans la mesure où elles avaient trait à un armement relativement moderne et concernaient la puissance de feu contrôlé, divers engins d'artillerie et de fusées, des « balles de fer », des projectiles de plomb, des explosifs à base de salpêtre, soufre et charbon, de bombes-fusées capables de détruire des portes de villes et les *agneyastras*, canons cylindriques qui faisaient un bruit de tonnerre. Bien que tous ces éléments fussent attribués à l'Inde antique,

ils ne parvenaient pas à étonner les lecteurs dont certains croyaient qu'ils avaient été ajoutés avant la traduction dans une tentative bien compréhensible de la part des Indiens de montrer leur antériorité dans ce domaine.

D'autres armes mystérieuses mentionnées dans le *Mahabharata* furent mieux comprises au cours de la Première Guerre mondiale bien qu'elles aient pu paraître inconcevables auparavant. Un écrivain indien et commentateur militaire, Ramchandra Dikshitar, remarque dans son ouvrage *War in Ancient India* (La Guerre dans l'Inde ancienne) que l'art de la guerre est parvenu au niveau du *Mahabharata* avec les avions modernes, équivalents des *vimanas*; le *mohanastra*, arme qui plongeait l'adversaire dans l'inconscience, peut aujourd'hui s'apparenter aux gaz toxiques. Il souligne aussi l'utilisation de la flèche à brouillard qui produisait un épais nuage de camouflage, et compare le *tashtra*, « capable d'anéantir un grand nombre d'ennemis en même temps », aux explosifs modernes. Bien que les érudits du siècle dernier et certains officiers britanniques ayant pris part à la Première Guerre mondiale pussent reconnaître quelques-unes des armes « redécouvertes » du *Mahabharata*, d'autres descriptions étaient tellement inconcevables qu'elles plongeaient les traducteurs dans la confusion. Le principal traducteur, P. Chandra Roy, se livre à une remarque significative dans son introduction : « Le lecteur britannique jugera certains éléments de cet ouvrage comme relevant du ridicule. »

Ce qui était mystérieux ou ridicule dans les années 1880 et même pendant la Première Guerre mondiale n'est plus énigmatique aujourd'hui. Les extraits suivants se rapportant à une ancienne guerre nous sont atrocement familiers, bien que des millénaires séparent le conflit de notre propre ère

atomique. La description d'une arme spécifique destinée à détruire l'armée ennemie est rapportée de la sorte :

Un unique projectile doté de toute la puissance de l'univers. Une colonne incandescente de fumée et de flammes, aussi brillante que dix mille soleils s'éleva dans toute sa splendeur... c'était une arme inconnue, un éclair de fer, un gigantesque messenger de mort qui réduisit en cendres toute la race des Vrishnis et des Andhakas... Les cadavres étaient brûlés au point d'être méconnaissables. Cheveux et ongles leur tombaient; les poteries se brisaient sans cause apparente, et les oiseaux blanchissaient. Après quelques heures, tous les aliments furent infectés... pour échapper à ce feu, les soldats se jetaient dans les cours d'eau où ils se lavaient et nettoyaient tout leur équipement...

(Cette arme puissante)... emporta des foules (de guerriers) avec chevaux, éléphants, chars, armes comme s'il s'agissait de feuilles sèches... soulevées par le vent... dispersées... (Les hommes)... ressemblaient à des beaux oiseaux... qui s'envolaient des arbres...

Au lieu de se référer aux résultats visuels qui suivent l'explosion d'une telle super-arme, le nuage-champignon par exemple, celui qui assista à la scène, ou en reçut des comptes rendus, ou encore en imagina tout simplement l'effet, décrivit une succession de grands nuages s'ouvrant l'un au-dessus de l'autre, tels plusieurs gigantesques parasols : image différente de la nôtre, mais d'une étonnante similitude.

Les mesures approximatives de l'arme ou de la bombe nous sont fournies :

... Trait fatal comme celui de la mort. Il mesurait trois coudées et six pieds. Doté de la force du tonnerre d'Indra aux mille yeux,... il détruisait toutes les créatures vivantes.

Un compte rendu nous est donné de la rencontre de deux missiles dans le ciel :

...Les deux armes se sont heurtées de plein fouet dans l'air. Alors, la terre avec toutes ses montagnes, ses mers et ses arbres s'est mise à trembler, et toutes les créatures vivantes furent atteintes par la chaleur que dégageait l'énergie des armes et gravement affectées. Les cieux s'embrasèrent et les dix points de l'horizon se remplirent de fumée...

Le grand conflit décrit dans le *Mahabharata* se rapporte pour certains à l'invasion « aryenne » du subcontinent indien en provenance du Nord, récit qui aurait pu être écrit en termes compréhensibles convenant à l'époque, comme ce fut le cas pour *Illiade*, sans recourir à une telle science-fiction et à des types d'armes aussi curieusement prophétiques.

Pourtant, il est judicieux de noter qu'il se dégageait des squelettes découverts dans les cités extrêmement anciennes de Mohenjo-Daro et de Harappa, au Pakistan, une radioactivité étrangement élevée. On ne sait pratiquement rien sur l'histoire de ces très antiques agglomérations, sinon qu'elles furent soudainement détruites.

Bien entendu, les anciennes descriptions d'avions et d'une guerre atomique ne signifient pas nécessairement, quelle que soit la prescience qu'elles révèlent, que l'auteur ait assisté personnellement à de tels prodiges ou que ceux-ci aient existé ailleurs que dans son imagination enfiévrée. A notre époque, le père de Buck Rogers, héros de bandes dessinées, traitait librement de l'utilisation d'une bombe atomique issue de son imagination jusqu'au jour où le F.B.I., peu de temps avant que la véritable arme nucléaire faisant partie des super-secrets militaires

fût essayée au Nouveau-Mexique, persuada l'auteur de renoncer à toute allusion de ce genre dans ses bandes dessinées. Une autre coïncidence, inconsciente et prophétique, relevant de la science-fiction se trouve dans l'œuvre de Jules Verne, *De la Terre à la Lune*, quand l'auteur choisit la Floride comme base de lancement pour sa fusée imaginaire, précédant de plus d'un siècle le véritable voyage dans la Lune. Par ailleurs, les mesures données par ce même grand visionnaire au sous-marin du capitaine Nemo il y a cent ans sont pratiquement identiques à celles des submersibles atomiques actuels de la Marine des USA. Un cas plus troublant encore est celui de Swift et des lunes de Mars. En écrivant *les Voyages de Samuel Gulliver* en 1726, Swift dépeignit les satellites de Mars et fournit leurs mesures approximatives ainsi que des détails sur leur révolution autour de la planète, en dépit du fait que les deux lunes auxquelles il se référait avec tant de désinvolture (et d'exactitude) dans une œuvre de fiction ne furent découvertes qu'en 1877. Néanmoins, Jules Verne, Swift et le créateur de Buck Rogers vivaient à des époques scientifiques où la possibilité de telles découvertes ou inventions n'était qu'une question de temps alors que les récits indiens remontent peut-être à plus de six mille ans.

Certains Asiatiques, aussi bien que des Occidentaux, qui souscrivent à la théorie selon laquelle l'homme civilisé aurait existé depuis une époque beaucoup plus reculée qu'on ne le croyait antérieurement, ne jugent pas inconcevable l'éventualité de vagues successives de civilisations sur notre globe; civilisations ayant connu des périodes d'apogée avant de sombrer et dont certaines n'auraient pratiquement laissé aucune trace sinon dans la légende. Ils seraient donc tout disposés à croire que les

références indiennes inattendues et détaillées se rapportant à l'atome, la structure nucléaire, les armes atomiques et la technologie avancée peuvent tout simplement refléter le souvenir de civilisations préhistoriques et scientifiquement évoluées.

Nous devons garder à l'esprit les légendes de l'Inde quand nous considérons un fait troublant : certaines sections de la surface de la terre semblent garder la trace de cicatrices atomiques datant de millénaires avant la fission nucléaire actuelle. Ces lieux existent en Sibérie, en Iraq, au Colorado et en Mongolie (où les essais atomiques chinois ont laissé de nouvelles cicatrices comparables aux anciennes et, en certains endroits, bien au-dessous du niveau du terrain actuel).

Au cours de fouilles opérées dans le sud de l'Iraq en 1947, des couches successives de culture furent mises au jour grâce à ce que l'on serait tenté d'appeler un puits de mine archéologique. En partant de l'actuel niveau du sol, la fouille rencontra différents paliers de cultures antiques, celles de Babylone, de Chaldée et de Sumer avec des points d'inondation entre chacune de ces civilisations; puis, elle atteignit les premiers niveaux de villages correspondant à l'ère agricole primitive, soit six à sept mille ans avant J.-C. et, au-dessous, les indices de vie pastorale; enfin, elle parvint à l'ère correspondant au magdalénien, ou âge des cavernes, remontant à environ seize mille ans. Plus bas encore, au fond du puits, fut découvert un sol vitrifié par la fusion dont on ne connaît aucun exemple, sinon celui du désert du Nouveau-Mexique après les explosions qui inaugurèrent l'ère atomique actuelle.

LES GUETTEURS :
PROTECTEURS, ENVAHISSEURS
OU OBSERVATEURS INDIFFÉRENTS

Si avions, bateaux et individus sont enlevés, notamment dans le Triangle des Bermudes et en d'autres régions du globe, par les OVNI ou autres moyens inconnus, un important facteur préalable à toute enquête serait d'envisager les mobiles de ces actions. Certains chercheurs ont émis l'hypothèse selon laquelle des entités intelligentes, d'une évolution scientifique dont l'avance se chiffrerait en années-lumière par rapport à la population terrienne relativement primitive, observeraient nos progrès depuis des siècles et, éventuellement, se prépareraient à intervenir pour nous empêcher de détruire notre planète. Evidemment, cela impliquerait des sentiments altruistes de la part d'êtres intra ou extrasidéraux, caractéristiques qu'on ne trouve pas toujours chez les explorateurs et pionniers.

Par ailleurs, il est possible qu'il existe dans les parages du Triangle des Bermudes et certains autres lieux nodaux, des courants gravitationnels électromagnétiques, sortes de trouées vers une autre dimension dans le temps ou l'espace par lesquelles les extra-terrestres, détenteurs d'une science suffisamment élaborée, pourraient pénétrer

à volonté mais qui se révéleraient à sens unique pour les humains qui s'y fourvoieraient et dont aucun retour ne leur serait possible, soit en raison d'un niveau scientifique insuffisant, soit parce qu'une force étrangère les en empêcherait. Nombre de disparitions, notamment celles qui concernent des équipages entiers de navires, incitent à croire qu'il s'agirait de raids organisés en vue de rassembler des êtres humains pour les zoos de l'espace, dans l'intention d'exposer les spécimens des différentes ères du développement planétaire, ou afin de se livrer sur eux à des expériences.

Le Dr Manson Valentine pense qu'il peut exister divers groupes de visiteurs, parfois inamicaux, et que certaines de ces entités venues de l'espace, des profondeurs océaniques ou même d'une autre dimension, peuvent nous être apparentées – nos cousins d'il y a plusieurs millénaires, suffisamment civilisés pour avoir une raison altruiste de nous protéger ainsi que notre planète ou, sur un plan plus pratique, inquiets quant à leur propre environnement.

Si l'on considère ce dernier point de vue, il est évident que la terre et sa population courent un danger croissant de ruine et de destruction planétaire. Cette situation peut déjà s'être produite à plusieurs occasions au cours des millénaires mais, bien que la terre fût alors en péril, elle n'a pas été rendue inhabitable comme ce fut peut-être le cas pour plusieurs planètes et satellites proches. Le souvenir de catastrophes mondiales est encore conservé parmi certaines races anciennes qui ont presque disparu. D'après les traditions de ces dernières, il est question non pas d'un cataclysme global mais de plusieurs. Les ethnies indiennes du centre de l'Amérique dénombrent jusqu'à présent trois fins du monde et s'attendent à une quatrième

– cette fois par le feu – à une date relativement proche. Les Hopis qui, parmi les tribus indiennes des Etats-Unis, gardent les annales les plus complètes et les plus curieusement détaillées de leur errance et du cosmos, parlent aussi de trois fins du monde s'étant déjà produites, l'une par éruption volcanique et feu, l'autre par tremblement de terre et la rotation folle du globe sorti momentanément de son axe, et la dernière par des inondations qui ont submergé les continents après que les habitants belliqueux du « tiers monde » se furent entre-tués et eurent mutuellement détruit leurs cités par guerre aérienne. Incidemment, la référence au globe sorti momentanément de son axe est en soi un indice de connaissance extraordinaire de la part d'une petite tribu indienne, non seulement en ce qui concerne la véritable forme de la Terre, mais aussi en raison de sa rotation. La théorie de la Terre perdant son pivot, puis se réajustant, concorde avec une hypothèse récente élaborée par Hugh Auchincloss Brown qui prévoit une perturbation de la rotation due à l'augmentation du poids de la calotte glaciaire à l'un des pôles.

D'anciennes légendes religieuses de l'Inde font état de neuf cataclysmes mondiaux, alors que d'autres cultures de l'Antiquité diffèrent quelque peu sur le chiffre, mais pas sur la fréquence renouvelée des catastrophes du globe.

Platon, dans le *Critias*, rapporte les paroles d'un prêtre égyptien à l'Athénien Solon, lors d'une visite de ce dernier en Egypte :

Bien des fois, en bien des façons, sont survenues ruines d'hommes, et il en surviendra d'autres.

Après avoir expliqué à Solon comment les Egyptiens, grâce à leurs annales, avaient conservé le

souvenir de certains événements, le prêtre est censé avoir dit à son interlocuteur :

... quand revient, à intervalles réglés, comme une maladie, fondre sur vous le torrent du ciel... de sorte que vous recommencez comme une nouvelle jeunesse... (il ajoute, dernière allusion à l'absence d'annales grecques) D'abord, vous ne mentionnez sur terre qu'un seul déluge alors qu'il y en a eu bien d'autres avant...

La théorie cyclique de la civilisation, prédominante dans l'ancien monde et encore, dans une certaine mesure, en Asie, contraste de façon frappante avec celle de progrès de la culture occidentale, préoccupée du passage du temps et de sa contrainte, de l'incessante avance de la civilisation et de l'évolution scientifique. Pourtant, au fur et à mesure que nos connaissances s'accroîtront, nous nous apercevrons peut-être de la justesse de ce que subodoraient les observateurs de l'Antiquité.

Cataclysmes mondiaux et destructions de civilisations entières peuvent avoir eu diverses causes; nous sommes actuellement confrontés à plusieurs d'entre elles, même si nous nous refusons à les regarder en face. La principale est la question de la surpopulation, problème au sujet duquel nous ne trouvons qu'une seule allusion parmi les annales de l'Antiquité dans le *Mahabharata*, ce qui laisse imaginer que le subcontinent indien souffrait déjà de démographie galopante. La guerre nucléaire, sous-entendue dans certains récits de l'Antiquité, est un autre de nos dilemmes majeurs; elle offre évidemment un moyen de régler le problème de la surpopulation, tout en laissant craindre une destruction trop importante de la vie sur notre planète, allant même jusqu'à rendre aléatoire son habitabilité future si les réactions atomiques se révélaient suffi-

samment puissantes, causant des cataclysmes d'ordre sismique et, éventuellement, des inondations dues à la fonte des calottes glaciaires.

D'autres catastrophes peuvent se préparer en ce moment même, sans rapport avec l'atome, mais liées à un développement technologique dont les résultats ne seront connus qu'à terme. En effet, de nos jours, outre les essais nucléaires, les déchets radioactifs, la pollution de l'air et de l'eau dans notre environnement, le déséquilibre de l'écologie, nous nous livrons inconsciemment à nombre d'expériences qui, avec le temps, peuvent avoir des conséquences dramatiques.

Un exemple de ce qui précède nous est donné par les observations du Dr Columbus Islin, ancien directeur de l'Institut océanographique Woods Hole; évoquant l'augmentation de l'oxyde de carbone dans l'atmosphère, il remarque :

Durant les cent dernières années, l'utilisation accrue de combustibles fossiles par notre société industrielle à l'échelle mondiale a sans doute eu pour résultat la production d'environ dix-sept mille milliards de tonnes d'anhydride carbonique dont soixante-dix pour cent se trouvent actuellement dans l'atmosphère. Etant donné qu'environ les deux tiers de cet apport d'anhydride carbonique sont absorbés par la mer, on doit s'attendre à une augmentation d'environ vingt pour cent d'anhydride carbonique dans l'atmosphère.

L'effet d'un tel accroissement est malaisé à prédire, mais il y a tout lieu de croire qu'il pourrait en résulter un réchauffement de plusieurs degrés des couches inférieures de l'atmosphère. Ainsi, nous nous livrons, plus ou moins malgré nous, à une grande expérience.

La perspective de la fonte des glaces polaires, due à l'incurie humaine, entraînant des raz de marée et l'engloutissement de zones côtières partout dans le monde, n'est pas sans rappeler ce que nous ne

considérons plus comme une légende, soit le Déluge de la préhistoire qui recouvrit les terres émergées de l'Atlantique, des Caraïbes, de la Méditerranée et d'autres lieux. Un flot de pétrole, déversé de l'un de ces supertankers au tonnage sans cesse croissant, ou la fuite d'un oléoduc arctique pourrait causer la fonte des glaces polaires à une grande échelle, fonte dont les effets sont imprévisibles.

L'extinction d'un si grand nombre d'espèces animales peut constituer une autre source de désastres pour l'avenir dont nous ne pouvons encore nous former une idée. Il est bon de rappeler que, lors d'une précédente catastrophe, Noé, écologiste avant la lettre, embarqua sept couples de chacun des animaux les plus utiles à bord de son arche mais qu'il prit aussi les reproducteurs d'autres espèces, même nuisibles. Peut-être que l'accession de la barbarie à la civilisation, allant jusqu'à la connaissance et à la capacité d'utiliser la fission nucléaire, est, dans le cas de l'homme et d'autres intelligences également douées, un processus naturel qui est intervenu, non seulement sur terre, mais aussi dans d'autres parties de l'univers. Peut-être que d'autres systèmes civilisés, extra-terrestres ou même, ainsi que le soutiennent Valentine, Sanderson et d'autres, faisant partie intégrante de notre globe bien que nous n'en ayons pas conscience, ont triomphé de cette impulsion d'autodestruction; ils scrutent notre monde par des passages ou trouées, telles que le Triangle des Bermudes, soit simplement pour une leçon de choses ou afin de préserver certaines parties de notre culture en vue de l'étudier, soit pour empêcher la destruction de notre planète. Peut-être même ont-ils l'intention de la guider à l'instar des nations puissantes s'efforçant de servir de mentors auprès de celles qui sont moins deve-

loppées. Mais attribuer des mobiles à de tels observateurs équivaldrait à assimiler leur mode de pensée au nôtre : les animaux sauvages sont incapables de comprendre pourquoi ils sont capturés et exposés dans les jardins zoologiques au lieu d'être tués et mangés par le chasseur. Peut-être, ainsi que cela a été avancé, les OVNI se contentent-ils simplement de jouer les « éclaireurs »; dans ce cas, ils se livreraient à ce genre de sport depuis fort longtemps.

S'il y a la moindre part de vérité dans l'hypothèse voulant que des entités étrangères visitent et observent la terre, réunissent des renseignements et des échantillons dans une intention quelconque, notamment en opérant dans la zone des Bermudes, il est intéressant de se demander pourquoi cette région connaît une telle concentration d'OVNI. Les apparitions de vaisseaux aériens, « célestes », dans un lointain passé semblent indiquer qu'elles se sont manifestées dans des régions évoluées sur le plan culturel et technique à l'apogée de leur connaissance; comme pour s'assurer, de temps à autre, des lieux qui constituaient les nouveaux centres de civilisation et pour savoir si ceux-ci présentaient un danger en puissance. Il nous suffit de relever la suite de récits anciens relatant les visites célestes rendues sur terre par les dieux ou des chars aériens pour discerner un déplacement de leur intérêt. Les premières visites décrites en détail sont celles qui eurent lieu en Egypte sous le règne de Toutmès III auxquelles s'ajoute la relation du voyage spatial entrepris par le Sumérien Etana. Evidemment, nous disposons de descriptions plus fouillées concernant le contact établi par des extra-terrestres dans le livre d'Ezéchiel, qui narre des visites, quatre en dix-neuf ans, rendues à la terre par ce qui semble être des vaisseaux spatiaux; à une occasion, le

prophète déclare en avoir vu deux simultanément et, comme Etana, il fut lui-même passager. Nous trouvons une indication analogue dans le cas d'Elie qui monta au ciel dans « un char de feu » et n'en revint jamais. De l'Inde, nous vient le souvenir d'un voyage interplanétaire dans la description du vol de Rama, et de l'Amérique ancienne celui des dieux descendus du ciel à bord de machines pour construire Tiahuanaco. Des rapports de Grèce, de Rome, de l'Europe de la Renaissance, auxquels s'ajoutent ceux de notre époque en nombre sans cesse croissant, issus de tous les coins du monde mais particulièrement du Triangle des Bermudes, incitent à croire que les observateurs seraient intéressés par l'avance de la civilisation technologique sur terre, notamment en ce qui concerne les voyages aériens, les incursions dans l'espace et la guerre moderne. Lors de la deuxième conflagration mondiale et de la guerre de Corée, des lumières ou objets non identifiés accompagnaient assez fréquemment les vols de bombardiers et de chasseurs; par ailleurs, les importantes concentrations d'OVNI signalées actuellement paraissent avoir lieu dans les parages des bases de lancement de fusées, soit parce que celles-ci représentent un développement du potentiel technologique, soit parce qu'elles peuvent menacer le système solaire ou une partie de l'univers.

Ivan Sanderson, quant à lui, avance des théories selon lesquelles la menace qui pèse de plus en plus sur notre environnement océanique peut être partagée par une forme de vie sous-marine hautement développée.

Nous relevons certaines confirmations étonnantes (en plus de celles citées dans le chapitre VI) d'une activité sous-marine d'OVNI ayant été observés et suivis par des unités de la Marine des USA.

Comme à l'accoutumée, ces incidents ont été « étouffés » dans toute la mesure du possible après la publication des rapports initiaux. L'un des plus frappants concerne la poursuite d'un objet sous-marin se déplaçant à plus de cent cinquante nœuds, tout d'abord par un contre-torpilleur, puis par un submersible au cours de manœuvres navales se déroulant en 1963 au sud-est de Porto Rico, à la limite sud du Triangle des Bermudes. Etant donné que l'exercice prévoyait effectivement une poursuite, on crut que l'objet faisait partie des appâts et treize autres unités de la Marine remarquèrent l'engin qui se déplaçait rapidement et consignèrent leurs observations dans le livre de bord. L'objet fut traqué pendant quatre jours. Il atteignit parfois des profondeurs de huit mille mètres tout en maintenant son incroyable vitesse. Nul ne parvint à identifier sa nature, mais la plupart des rapports notaient qu'il semblait propulsé par une seule hélice.

Bien que les rapports sur les OVNI sortant de la mer, y pénétrant ou évoluant entre deux eaux, eussent été relativement fréquents dans le passé, jamais un engin n'avait été détecté de si près ni pris en chasse comme à l'occasion des manœuvres navales de 1963 que nous venons de décrire.

En admettant l'existence d'une branche plus ancienne de l'humanité ou d'une autre forme de vie sous-marine « civilisée », de telles entités, disposant d'un espace vital infiniment plus vaste que le nôtre, ne se seraient pas préoccupées de nos actions au cours des derniers millénaires. Mais, dès que notre potentiel technique risque de présenter un danger pour elles ou leur environnement, leur politique de laisser-aller pourrait très bien être modifiée et le phénomène du Triangle des Bermudes serait peut-être une manœuvre exploratoire précédant une action plus définitive.

Ivan Sanderson allègue que certains rapports inexplicables et gardés secrets concernant des dômes sous-marins transparents, de dimensions gigantesques, dont certains auraient été vus par des pêcheurs d'éponges en plongée au large des côtes espagnoles et aperçus depuis la surface par des langoustiers et autres équipages de bateaux de pêche sur le seuil continental américain, pourraient faire partie (s'il ne s'agit pas d'installations défensives secrètes) d'un réseau construit par des entités sous-marines dans l'intention éventuelle de neutraliser la pollution des eaux. En poussant ce raisonnement plus loin et en partant du fait que la terre est essentiellement une gigantesque dynamo, on pourrait admettre la possibilité « d'électrifier » le globe en disposant des réseaux électromagnétiques dans les mers et, éventuellement, en communiquant l'impulsion voulue, de changer la rotation de la terre.

Cette hypothèse se rapporte à la fois à d'anciennes traditions et à des théories relativement nouvelles concernant les grandes sources d'énergie de l'Atlantide, les complexes de lasers à rubis qui peuvent se trouver au fond de la mer des Sargasses, fonctionnant encore partiellement après des millénaires et causant par intermittence des distorsions ou drainages électromagnétiques qui entraîneraient la défaillance des instruments de bord ou la désintégration de navires et d'avions.

Il est évidemment naturel que nous nous livrions à des spéculations intellectuelles au sujet de visites d'êtres extra-terrestres et que nous cherchions à percer leurs mobiles en raisonnant selon notre propre système de coordonnées. En partant de ce principe, il est normal de supposer que les visiteurs viendraient nous protéger de nous-mêmes; pourtant, d'autres observateurs, moins optimistes,

estiment qu'ils agiraient plutôt en tant que collectionneurs. Cette dernière hypothèse paraîtrait plus logique si l'on tient compte du nombre d'avions, bateaux, navires et équipages qui ont disparu dans les limites du Triangle des Bermudes.

Le Dr John Harder, professeur de Génie Civil à Berkeley, qui s'est penché sur la question des OVNI, a récemment avancé, en octobre 1973, la théorie aussi insolite que peu flatteuse selon laquelle la terre pourrait être une sorte de « zoo cosmique, coupé du reste de l'univers, et où les gardiens viennent de temps à autre prélever un échantillonnage d'habitants ».

Mais une autre hypothèse soutient que les visiteurs n'éprouvent qu'indifférence à l'égard de l'humanité et ne s'intéressent qu'à leurs propres objectifs, objectifs que nous sommes incapables d'imaginer, et que les pertes présumées (puisque rien ne nous prouve de façon absolue que quiconque ait trouvé la mort lors de ces disparitions) ont été causées par *inadvertance*, en raison d'une incursion dans le champ d'ionisation.

Cette théorie a longtemps fourni matière à articles pour les journalistes collaborant à des quotidiens ou à des magazines et donné lieu à des titres tels que : « L'Atlantide n'est pas morte. Elle enlève navires et avions. » L'hypothèse d'un rayon laser détruisant ou atomisant un avion est envisageable, mais l'idée selon laquelle ces sources d'énergie ou gigantesques complexes de cristaux pourraient encore fonctionner après des millénaires d'inertie en milieu salin paraît aberrante puisque les lasers géants, tels que nous les concevons, exigeraient d'être entretenus et maintenus en état de fonctionnement.

Pourtant, les lasers sont des inventions relativement récentes dans notre monde et il est permis de

penser qu'ils bénéficieront de perfectionnements poussés dans l'avenir. Le laser à ultraviolets (pas encore mis au point) disposera d'une énergie infiniment plus considérable que le laser à rayons X, tout comme celui qui agira sous l'effet d'une énergie solaire accumulée ou, vraisemblablement comme dans le cas de l'Atlantide, celui qui bénéficiera d'une énergie venant de l'intérieur de la terre. Quoi qu'il en soit, une ère technologique hautement civilisée du passé n'aurait pas nécessairement évolué de la même façon que la nôtre et suivant un même processus, pas plus qu'elle n'aurait été sujette aux restrictions qui limitent provisoirement notre technologie encore en voie de développement.

En se penchant sur les centaines de disparitions intervenues dans le Triangle des Bermudes, on remarque que le seul fil conducteur qui les relie entre elles est le fait que navires et avions se soient totalement évaporés ou, dans le cas de bateaux retrouvés, qu'équipages et passagers aient disparu. Bien que des mystères isolés de cette nature puissent être expliqués par des circonstances inhabituelles, des coïncidences de temps ou d'erreurs humaines, un si grand nombre d'incidents sont survenus dans le Triangle par temps clair, à proximité du port, de la côte, ou d'une base d'atterrissage, qu'ils paraissent tout simplement inexplicables si l'on se réfère aux normes actuelles.

L'histoire du Triangle des Bermudes englobe des événements que viennent obscurcir les brouillards des légendes anciennes et modernes, les aberrations inexplicables et apparemment intermittentes des forces naturelles et des théories de physique encore nébuleuses, susceptibles de révolutionner nos conceptions actuelles. Le Triangle des Bermudes nous fait remonter jusqu'aux terres perdues et

englouties, aux civilisations oubliées, aux visiteurs qui, depuis des siècles, viennent sur terre en provenance de l'espace inter ou extrasidéral et dont l'origine et les objectifs demeurent inconnus.

Plutôt que d'échafauder des théories en vue d'expliquer l'inexplicable auquel nous sommes actuellement confrontés, il est peut-être plus facile de prétendre que le Triangle des Bermudes n'existe que dans l'imagination des mystiques, des illuminés, des superstitieux et de ceux dont l'esprit est tourné vers le sensationnel. L'un des nombreux commentateurs qui croit que le Triangle des Bermudes n'est que le théâtre d'une suite de coïncidences en regard de disparitions dont chacune pourrait être élucidée séparément, a remarqué : « Ceux qui croient au Triangle des Bermudes croient aussi au serpent de mer », bien que cette dernière allusion ne constitue pas nécessairement une preuve voulant que si l'un n'existe pas l'autre non plus, ou que, si l'on finit par découvrir un serpent de mer identifié de façon satisfaisante, il ne s'ensuivrait pas automatiquement une crédibilité accrue des autres légendes de la mer.

En général, les hommes répugnent à être confrontés à des mystères qui ne peuvent être élucidés avec le temps ou auxquels on ne peut appliquer une explication théorique en termes que nous puissions appréhender. Sur le plan de l'esprit, il est plus réconfortant de se montrer prêt à admettre que nous nous trouvons à la lisière du périmètre du monde physique que de faire face à une menace inconnue. Si le phénomène ne peut être expliqué, la meilleure attitude consiste à l'ignorer – position plus rassurante et, en un sens, plus innocente. Mais le temps de l'innocence scientifique avec la tranquillité qu'il implique est révolu; il a pris fin, de façon définitive, le matin du 16 juillet 1945, à Alamogordo,

au Nouveau-Mexique, lorsque la théorie de l'atome a prouvé, de manière concluante, qu'elle avait cessé d'être une théorie.

Nous habitons maintenant un monde dans lequel convergent les données de la science et de la parascience – un monde où ce qui, à une époque, n'était que magie ou rêves de magiciens, a été revendiqué par la science et rendu acceptable par la terminologie scientifique. Les biologistes peuvent actuellement produire la vie; les spécialistes de la cryogénie seront bientôt en mesure de préserver indéfiniment la vie humaine en congelant des corps vivants; le transfert de l'évocation de l'image à la pellicule sensible du film a été prouvé; la psychokinésie, déplacement d'objets par la seule force de la volonté, n'est plus du domaine de la fantaisie mais de celui de l'expérimentation sérieuse; la télépathie en direction ou en provenance de l'espace fait l'objet d'expériences de la part des deux principales puissances spatiales. Le rêve de l'alchimiste, la transmutation de la matière, ne constitue plus une impossibilité, et le seul obstacle à la transformation du plomb en or réside dans le coût trop élevé de l'opération (!).

A une échelle plus cosmique, le firmament des réalités scientifiques s'est ouvert sur des gouffres si profonds que nombre de ceux qui préfèrent s'en tenir à un terrain solide et familier se sentent pris de vertige, désorientés. La possibilité de l'existence de l'antimatière, la courbure de l'espace et du temps, les nouveaux concepts de gravitation et de magnétisme, l'existence insoupçonnée de planètes obscures au sein de notre propre système, de soleils susceptibles d'implosion, de novae et de petites particules de matière plus lourdes que toute une planète, de quasars et de trouées d'ombre dans l'espace, et la découverte d'un univers infini qui

s'élargit au fur et à mesure que notre vision télescopique s'étend jusqu'à des millions de galaxies encore inconnues – ce sont là les arcanes de la connaissance qui nous attendent tandis que nous nous ruons en avant à une vitesse tellement accélérée qu'aucun « mystère » ne devrait nous surprendre du seul fait qu'il ne semble pas logique.

Le Triangle des Bermudes, région située sur le territoire familier de notre planète, bien que peut-être lié à des forces que nous ne comprenons pas encore et que nous éluciderons sans doute sous peu, peut constituer l'un de ces mystères. En tant qu'espèce, nous approchons actuellement de la maturité. Nous ne pouvons nous dérober à la recherche de la connaissance ou tout au moins de nouvelles explications – dans notre monde ou au delà.

REMERCIEMENTS

L'auteur souhaite exprimer sa reconnaissance envers les personnes et organismes suivants, qui ont contribué à ce livre par leurs conseils, suggestions, expertises, informations ou photographies. Le fait bien sûr de les remercier n'implique pas qu'ils aient pris connaissance, accepté ou partagé les théories développées dans ce livre, en dehors de celles qui leur sont spécifiquement attribuées.

L'auteur souhaite exprimer une reconnaissance toute particulière à J. Manson Valentine, Ph. D., du Bishop Museum d'Honolulu, pour ses dessins, cartes, photos et interviews.

Les noms suivants sont ordonnés alphabétiquement :

Lebaron Barker, editor

Norman Beam, author, lecturer, UFO investigator

José Maria Bensaude, President, Navecor Lines,
Portugal and the Azores Islands

Valerie Berlitz, author, artist

Cynthia James Coffey, researcher, writer

Boeing Commercial Airplane Company

Hugh Auchincloss Brown, electronic engineer,
author

Jean Byrd, President, Isis
 Edgar Evans Cayce, electrical engineer, author
 Hugh Lynn Cayce, President, Association for
 Research and Enlightenment
 Diane Cleaver, editor, author
 Julius Egloff, Jr., oceanographer
 Fairchild Industries
 Mel Fisher, salvor, diver
 Athley Gamber, President, Red Aircraft
 Carlos Gonzalez G., UFO researcher
 Professor Charles Hapgood, cartographer, histo-
 rian, author
 Dr Bruce Heezen, oceanographer, author
 Captain Don Henry, shipmaster, diver
 Robert Hieronimus, author, artist, President,
 AUM
 J. Silva Junior, Director "Terra Nostra", Azores
 Islands
 Theodora Kane, educator, artist
 Edward E. Kuhnel, attorney : specialist, oceanic
 law
 The Library of Congress
 Captain Gene Lore, senior pilot, TWA
 Howard Metz, pyramidologist
 Albert C. Muller, radiation physicist
 Vijay Verma, Government of India Tourist
 Office
 National Archives and Records Service
 Alan C. Nelson, yachtsman
 Thomas O'Herron, U.S. Embassy, Lisbon
 Arnold Post, author, oceanographer, diver
 Reynolds Metals Company
 Ivan T. Sanderson, explorer, zoologist, author,
 founder of SITU
 Sabina Sanderson, author, researcher, Director,
 SITU
 Gardner Soule, author, oceanographer

John Wallace Spencer, author, lecturer UFO and
Bermuda Triangle investigator
Joe Talley, shipmaster
Jim Thorne, oceanographer, shipmaster, diver,
author
Carl Payne Tobey, mathematician, astronomer,
astrologer, author
Carolyn Tyson, marine painter
Paul J. Tzimoulis, oceanographer, author, publis-
her, photographer
United States Air Force
United States Coast Guard
United States Navy
Charles Wakeley, airplane and helicopter pilot
G. Theon Wright, author, explorer, psychic resear-
cher
Roy H. Wirshing, Lieutenant Commander, USN-
Ret., lecturer, author
Robie Yonge, pilot, commentator, UFO investiga-
tor.

BIBLIOGRAPHIE

- BARKER Ralph, *Great Mysteries of the Air*. London, 1966.
- BERLITZ Charles, *Mysteries from Forgotten Worlds*. New York, 1972.
- The Bible King James Version.
- BLUMRICH J., *The Space Ships of Ezekiel*. New York, 1973.
- BOSWORTH A.R., *My Love Affair with the Navy*. New York, 1969.
- BRIGGS Peter, *Men in the Sea*. New York, 1968.
- BROWN Hugh Auchincloss, *Cataclysms of the Earth*. New York, 1967.
- BURGESS Robert F., *Sinkings, Salvages, and Shipwrecks*. New York, 1970.
- CARNAC Pierre, *L'histoire commence à Bimini*. Paris, 1973.
- CHEVALIER Raymond, *L'avion à la découverte du passé*. Paris, 1964.
- EDWARDS Frank, *Stranger Than Science*. New York, 1959.
- EDWARDS Frank, *Strangest of All*. New York, 1956.
- FREUCHEN Peter, *Peter Freuchen's Book of the Seven Seas*. New York, 1957.
- FULLER John G., *Incident at Exeter*. New York, 1966.

- GADDIS Vincent, *Invisible Horizons*. Philadelphia, 1965.
- GASTON Patrice, *Disparitions mystérieuses*. Paris, 1973.
- GODWIN John, *This Baffling World*. New York, 1968.
- GOULD Rupert T., *Enigmas*. New York, 1965.
- KEYHOE Donald E., *Flying Saucer Conspiracy*. London, 1955.
- KOSOK Paul, *Land, Life and Water in Ancient Peru*. New York, 1965.
- The Mahabharata, Translated by Protap Chandra Roy*. Calcutta, 1889.
- The Mahavira*.
- O'DONNELL Elliot, *Strange Sea Mysteries*. London, 1926.
- SAGAN Carl, *Intelligent Life in the Universe*. San Francisco, 1966.
- SANDERSON Ivan T., *Invisible Residents : A Disquisition upon Certain Matters Maritime, and the Possibility of Intelligent Life Under the Waters of This Earth*. New York, 1970.
- SANDERSON Ivan T., *Investigating the Unexplained*. Englewood Cliffs, New Jersey, 1972.
- SNOW Edward Rowe, *Mysteries and Adventures Along the Atlantic Coast*, 1948.
- SOULE Gardner, *Undersea Frontiers*. Chicago, 1968.
- SOULE Gardner, *Ocean Adventure*. New York, 1964.
- SOULE Gardner, *Wide Ocean*. Chicago, 1970.
- SOULE Gardner, *Under the Sea*. New York, 1971.
- SPENCER John Wallace, *Limbo of the Lost*. Westfield, Mass., 1969.
- STEIGER Brad, *Atlantis Rising*. New York, 1973.
- STEWART Oliver, *Danger in the Air*. New York, 1958.

- STICK David, *Graveyard of the Atlantic*. Chapel Hill, 1952.
- TITLER Dale, *Wings of Mystery, Riddles of Aviation History*. New York, 1966.
- TOMAS Andrew, *We Are Not the First*. London, 1971.
- TUCKER Terry, *Beware the Hurricane!* Bermuda, 1966.
- VILLIERS Adam, *Wild Ocean*. New York, 1957.
- WATERS Frank, *Book of the Hopi*. New York, 1969.
- WILKINS Harold T., *Flying Saucers on the Attack*. New York, 1954.
- WILKINS Harold T., *Strange Mysteries of Time and Space*. New York, 1959.

