

LE TRIANGLE DES BERMUDES



I. Des disparitions naturelles :

De nombreux navires et avions auraient disparu dans la région de l'Atlantique désignée par l'expression « Triangle des Bermudes ». Dans cette zone de l'Atlantique qui aurait plus ou moins la forme d'un triangle reliant les Bermudes, Porto Rico et la côte de Floride, avions et bateaux disparaîtraient sans laisser de traces.

Parmi les auteurs ayant popularisé le sujet, il y a Charles Berlitz (l'auteur de : « *Le triangle des Bermudes* » et de : « *Sans traces* »), Ivan T. Sanderson (l'auteur de : « *Invisible résidents* ») et John Wallace Spencer (l'auteur de : « *Limbo of the lost* »).

C'est Juan de Bermudez qui découvrit en 1515 l'archipel des Bermudes constitué de 300 îles minuscules. Les marins de la reine Elisabeth les évitaient délibérément car ils les disaient hantées par les démons. Comment naquirent ces légendes ?

L'histoire moderne du Triangle des Bermudes commence avec la disparition du Pickering (un bateau américain), vers 1800.

En 1854, on perdit la trace du *Bella*, un navire britannique qui faisait voile vers la Jamaïque. Il s'agissait peut-être d'un simple naufrage car le *Bella* était dangereusement surchargé.

Autres disparitions : le trois-mâts suédois la *Lotta* (1866), le navire marchand espagnol le *Viego* (1868), le navire-école britannique l'*Atalanta* (avec ses 290 élèves officiers et tout son équipage) en 1880, la goélette italienne le *Miramón* (1884).

En 1872, la *Mary Celeste* fut retrouvée, non pas dans le Triangle, mais entre les Açores et Gibraltar.

En 1902, le trois-mâts allemand la *Freya* fut trouvé errant à la dérive, abandonné par son équipage. Des dégâts laissèrent supposer qu'il avait été pris dans une violente tempête, rien de la sorte n'ayant cependant été signalé dans la région.

En 1918, le navire charbonnier *Cyclops* disparut, aucun S.O.S. n'ayant été envoyé (alors qu'une radio se trouvait à bord).

En 1925, le cargo japonais le *Raifuku Maru* aurait envoyé ce curieux message : *Danger poignard. Au secours. Vite !*

En 1938, le vapeur l'*Anglo Australian* signala que le temps était idéal et que tout allait bien, avant de pénétrer dans la zone fatale. On ne l'a jamais revu.

C'est en 1945, avec la disparition de cinq bombardiers américains, que cette région de l'Atlantique Nord acquit une réputation internationale.

Divers auteurs (Charles Berlitz, Richard Winer, John Wallace Spencer, Vincent Gaddis - lequel a inventé l'expression « Triangle des Bermudes » -, John Godwin, Ivan Sanderson, Adi Kent Thomas Jeffrey, Alan Landsberg) ont affirmé qu'aucun phénomène naturel n'était en mesure d'expliquer un tel nombre de disparitions.

Parmi les avions disparus, on signale : l'appareil britannique *Star Tiger* (janvier 1948), un *Douglas DC 3* (décembre 1948).

En juin 1950, par mer calme, un cargo costaricain aurait disparu avec son équipage de 28 hommes.

Le professeur Wayne Meshejian déclara que le satellite météorologique de la *National Oceanographic Administration* tombait systématiquement en panne chaque fois qu'il passait au-dessus du Triangle des Bermudes.

Ivan Sanderson a, quant à lui, délimité au moins 12 régions du globe où de semblables phénomènes se produiraient régulièrement. Parmi celles-ci, il y a une région côtière du Japon surnommée « la mer du Diable ». Cinq cargos auraient disparu en l'espace de quelques années, et le gouvernement japonais aurait envoyé sur les lieux, en 1955, un bateau expérimental (le *Kaiyo Maru n° 5*), lequel disparut aussi. Le gouvernement aurait alors interdit la circulation maritime dans cette zone.

Diverses spéculations ont été faites pour rendre compte de l'origine de ces disparitions : outre la référence aux OVNI (selon John Wallace Spencer) et celle d'une civilisation évoluée vivant sous les eaux (selon Ivan Sanderson), il y a l'hypothèse d'éventuels trous noirs (avec ralentissements ou accélérations dans le temps). On cite le cas du jeune pilote Bruce Gernon qui, après avoir traversé un étrange nuage, a atterri à Miami avec un quart d'heure d'avance sur le temps de vol normal. On mentionne aussi le cas d'un appareil de la compagnie *Eastern Airlines* qui, après avoir disparu pendant dix minutes des écrans de la tour de contrôle de Miami, réapparut soudain avant d'atterrir sans problème. Les montres des passagers, nous dit-on, retardaient toutes de dix minutes...

Charles Berlitz a postulé l'existence d'un lien entre le mystère du Triangle des Bermudes et une machine ou une arme atlante...

Richard Winer s'est par contre demandé si un phénomène magnétique encore mal défini n'était pas à l'origine de ces disparitions. Il a fait remarquer que, dans le Triangle, l'aiguille de la boussole n'indique pas le pôle Nord magnétique mais le pôle Nord réel. (1)

Le nombre des disparitions est loin d'être aussi important que certains le prétendent. Sur 150 000 bateaux qui traversent cette zone chaque année, 10 000 seulement envoient des messages de détresse et 100 font naufrage. La proportion n'est donc que de 0,07 %.

Ouragans, tempêtes et trombes marines expliquent une bonne partie de ces disparitions. On peut ajouter l'influence du Gulf Stream, assez forte dans ces régions pour emporter un navire loin de sa route initiale ou pour disperser une épave en peu de temps.

Qu'en est-il du *Bella* évoqué plus haut ? En fait, ce navire britannique n'a jamais existé. Un bateau de ce nom a été construit à Liverpool en 1852, mais il n'a jamais fait naufrage.

Le trois-mâts allemand *Freya* a en réalité été retrouvé, abandonné, dans le Pacifique.

On n'a pas retrouvé de trace du *Lotta*, du *Viego* et du *Maramon* (ou *Miramonde*), et on se demande s'ils ont jamais existé.

Le trajet de l'*Atalante* dans les Bermudes n'était, sur les 4800 kilomètres de la traversée, que de 800 kilomètres, et rien ne permet donc d'affirmer qu'il fit naufrage dans la zone fatale. Quant à l'équipage, il était constitué en grande partie d'élèves officiers qui manquaient d'expérience pour faire face aux tempêtes...

Le *Cyclops* (un des premiers bateaux munis d'un équipement radio) dut affronter des vents violents atteignant jusqu'à 135 kilomètres/heure. Déséquilibré par un chargement de charbon trop important, il a vraisemblablement chaviré et coulé en quelques instants.

Qu'en est-il de la disparition (en 1925) du cargo japonais *Raifuku Maru* (après l'envoi du message : *Danger imminent. Venez vite !*) ? A cause d'interférences électriques, le paquebot *l'Homeric* avait reçu le message précédemment évoqué : *Danger poignard. Au secours ! Vite !* Il arriva sur les lieux pour voir le *Raifuku Maru* sombrer au milieu d'une mer déchaînée.

Dans le cas du *Sandra*, divers éléments rapportés étaient inexacts : il mesurait 185 mètres de long (et non 106), l'équipage était composé de 11 hommes (et non de 28), et la catastrophe eut lieu en avril 1950 (et non en juin de cette année). Quant au ciel, il n'avait rien de clément, compte tenu de l'ouragan qui a soufflé à l'époque.

Tempêtes et autres mauvaises conditions météorologiques expliquent de nombreux autres cas de disparitions, comme celles de *l'Anglo Australian* en 1938, du yacht *Connemara IV* en 1955 et du *Revonoc* en 1958.

S'agissant de la disparition (le 30 janvier 1948) de l'avion *Star Tiger*, le dernier message n'a pas été (contrairement à ce qu'on a prétendu) : *Conditions météo excellentes. Arriverons à l'heure prévue*. Il y avait en réalité des nuages bas et des vents violents, et l'avion était en retard sur l'horaire prévu (avec réduction de la marge de sécurité de carburant supplémentaire). Un simple incident, comme par exemple une panne de moteur, a pu avoir des conséquences catastrophiques.

Certains auteurs ont commis des omissions et ont déformé les faits. Dans le cas de l'avion *Douglas DC-3* (disparu le 28 décembre 1948 avec 27 passagers à bord), le capitaine Robert Linnquist aurait signalé qu'il n'était plus qu'à 80 kilomètres de Miami et qu'il apercevait déjà les lumières de la ville. La tour de contrôle ne reçut pas de réponse après lui avoir transmis les instructions pour l'atterrissage. On nous dit que l'avion a disparu près de la côte, là où l'eau est peu profonde. En fait, le pilote du *DC-3* avait auparavant signalé que la radio était défectueuse, et cette panne de radio explique donc l'absence de message de détresse. De plus, si le pilote a bien signalé sa position (80 kilomètres de Miami), il n'a pas fait allusion aux lumières de la ville.

« Que s'est-il donc passé ? Au cours du vol, le pilote avait dû faire face à un vent de nord-est. A l'approche de la Floride, la direction des vents changea. La tour de contrôle de Miami en fit part au pilote. Mais si, à cause du mauvais fonctionnement de la radio, il ne reçut jamais le message - ce qui est vraisemblable -, il est possible qu'il ait manqué la péninsule de Floride et qu'il se soit engagé dans le golfe du Mexique. Or, dans cette zone, des endroits où l'eau est effectivement peu profonde voisinent avec de véritables gouffres qui peuvent descendre jusqu'à 1500 m, ce que de nombreux auteurs oublient, comme par hasard, de préciser. Ce n'est donc pas parce que cet avion n'a jamais été retrouvé qu'il faut à tout prix faire intervenir un phénomène surnaturel. »

Qu'en est-il du cas de cet appareil de la compagnie *Eastern Airlines* que les radars auraient perdu de vue pendant dix minutes, au bout desquelles il aurait réapparu pour atterrir sans problème, les passagers s'étant alors aperçu que toutes les montres retardaient de dix minutes ? Cette histoire a été inventée. Ni le personnel de l'aéroport de Miami, ni celui de la compagnie concernée, n'ont entendu parler de ce vol.

Enfin, que penser du satellite qui tombait systématiquement en panne au-dessus des Bermudes ?

« Ce satellite emmagasinait des informations visuelles et infrarouges sur la couverture nuageuse et transmettait ces informations à la Terre. Pour des raisons pratiques, on dissocia les deux : le signal infrarouge continua à être transmis directement ; le signal visuel, quant à lui, fut enregistré sur bande magnétique pour utilisation ultérieure. Or, le satellite, par pur hasard, passa au-dessus des Bermudes juste au moment où l'on changeait la bande et où, par conséquent, aucun message visuel n'était transmis. » (2)

- Le « *Triangle du Dragon* » ou « *Mer du Diable* » :

Nous avons vu qu'Ivan Sanderson avait déterminé l'existence, sur le globe, de 12 « zones de perturbation ». Il en est arrivé à cette conclusion, semble-t-il, en repérant sur une carte tous les endroits où sont survenus des naufrages ou des catastrophes aériennes.

L'une de ces zones est la *Mer du Diable*, laquelle se trouverait au large des côtes du Japon. Mais sa localisation exacte reste sujette à controverse :

- Charles Berlitz et Vincent Gaddis : entre le Japon et les îles Bonin.
- John Godwin : entre Iwo Jima et l'île Marcus.
- Adi Kent Thomas Jeffrey et John Wallace Spencer : entre le Japon et les îles Mariannes.
- Selon d'autres auteurs, elle constituerait un triangle : Japon-Wake Island-Guam.

Entre 1950 et 1954, 9 cargos auraient disparu dans cette zone. Selon Charles Berlitz, le gouvernement japonais aurait, en 1955, chargé des scientifiques de résoudre ce mystère. Le navire expérimental *Kaiyo Maru n° 5* aurait disparu à son tour. En fait, il ne s'agit pas de 9 cargos mais de 9 bateaux de pêche, de 62 à 192 tonnes, dont on a perdu la trace entre 1949 et 1953. Quant au *Kaiyo Maru n° 5*, il ne disparut pas en 1955, mais en 1952. Il y avait bien des chercheurs à bord, mais ils étudiaient la naissance d'un îlot volcanique. Enfin, les autorités japonaises n'ont jamais interdit l'accès de cette zone. (3)

On trouve, sur le site <http://messagesdelanature.ek.la>, un dossier sur la « Mer du Diable » ou « Triangle du Dragon », dont j'extrais les éléments suivants :

On y lit que, depuis déjà mille ans, les Japonais ont conscience de cette zone dangereuse, et que, pendant des années, les marins ont attribué les pertes répétées de bateaux de pêche à des démons marins, à des dragons qui montent à la surface de l'océan pour entraîner les bateaux, ainsi que leurs membres d'équipage, dans les fonds sous-marins.

Le Triangle du Dragon suit une ligne qui va de l'ouest du Japon, au nord de Tokyo, jusqu'à la pointe du Pacifique. Cette ligne retourne par l'est, en passant par les Îles Ogasawara et Guam, pour monter, de nouveau, vers le Japon. Tout comme la région comprenant notamment les Bermudes, la « Mer du Diable » forme une zone triangulaire. En partant de l'ouest du Japon, au nord de Tokyo, ce « Triangle » suit une ligne jusqu'à un point du Pacifique qui est à quelque 145 degrés de latitude est. Les deux « Triangles » se trouvent dans les 35 degrés de latitude ouest.

Il s'agit d'une zone de grande activité sismique. Des îlots et des masses de terre émergent et disparaissent avant de pouvoir être dessinés sur des cartes. Il existe des lettres de navigation qui

mentionnent que des marins éprouvés ont fait état de morceaux de terre dans lesquels ils ont débarqué et qui n'existent déjà pas.

Depuis des milliers d'années, les habitants ont qualifié cette zone d'extrêmement dangereuse à cause de multiples disparitions. De nombreux bateaux de pêche, de grands navires de guerre et des avions de tout type ont disparu avec leur équipage. On a vérifié que l'activité magnétique de la zone est supérieure, comme celle du triangle des Bermudes, à toute zone du globe.

Selon une légende japonaise, il existe sous la « Mer du Diable » un royaume où le temps se trouve prisonnier, des bateaux fantasmagoriques étant censés apparaître soudainement, comme s'ils montaient des profondeurs pour disparaître au bout d'un moment.

Il y aurait de nombreux témoins d'OVNIs dans cette zone du Pacifique. Diverses hypothèses ont été échaudées : si l'existence d'une grande base extraterrestre dans les profondeurs de l'océan a été évoquée, on a aussi supputé l'existence d'une connexion entre les pôles magnétiques des deux Triangles (celui des Bermudes et du Dragon), cette supposée connexion étant censée provoquer une anomalie spatio-temporelle.

Selon l'équipe du biologiste Ivan Sanderson, il existe sur la planète 12 zones de grandes perturbations géomagnétiques. Cinq d'entre elles se trouveraient autour du parallèle 30 degrés de latitude nord, et cinq autres se situeraient au niveau du parallèle 30 degrés sud. Elles seraient séparées par des distances de 72 degrés.

Le nom de Triangle du Dragon provient d'une légende chinoise, vieille de plusieurs siècles, qui parle de dragons vivant dans des palais sous la mer.

Le Triangle du Dragon et le Triangle des Bermudes présentent les mêmes anomalies magnétiques, ainsi que des défaillances de navigation et de communication. On y relate diverses choses : visions de lumières dans les airs, changements météorologiques soudains, océan se gonflant soudainement de manière inexplicable, tempêtes et brouillards épais, disparitions de navires et d'aéronefs, navires sans équipages.

Les deux Triangles se trouvent aux mêmes latitude et longitude. Tous deux sont situés à l'extrémité orientale de chaque grosse masse continentale, où les courants marins d'eau chaude et d'eau froide se rencontrent, dans des régions volcaniques. Les failles profondes sont un autre point commun : s'agissant du Triangle du Dragon, on notera que la fosse des Mariannes est le point le plus profond de toutes les mers.

Charles Berlitz, connu pour ses écrits sur le Triangle des Bermudes, a aussi rédigé *Le Triangle du Dragon* (1989), dans lequel il a notamment fait le parallèle entre les OVNIs et les OSNIs (Objets sous-marins non-identifiés).

On impute les anomalies constatées à des changements environnementaux naturels, l'une de ces explications faisant intervenir des hydrates de méthane présents, en ce lieu, dans le fond de l'océan. Le méthane clathrates (glace d'hydrate de méthane) se changerait en gaz lorsqu'il s'élève au-dessus de 64,4 F (18 C). Les éruptions de gaz feraient interrompre la flottabilité et pourraient facilement couler un navire, ne laissant aucune trace de débris. Le gaz exploserait également s'il entrait en contact avec une flamme nue. D'autres explications naturelles expliqueraient ces anomalies, comme l'activité volcanique et le mouvement des plaques tectoniques.

D'autres hypothèses ont par contre fait intervenir la notion de passerelle vers une autre Dimension, un univers parallèle ou un trou noir. En outre, une technologie atlante résiduelle a été suspectée... (Source : guidewhois.com)

- Une anomalie magnétique ?

Dans la région du Triangle des Bermudes, l'aiguille de la boussole n'indique pas le pôle Nord magnétique, mais le pôle Nord réel, ce qui n'a en fait rien de mystérieux. On explique ce phénomène par les agones :

« En certains endroits de la Terre, le pôle Nord réel et le pôle Nord magnétique se trouvent sur la même ligne. Ce qui est le cas au large des côtes de la Floride. Plus on s'éloigne des agones, plus la différence entre le pôle Nord réel et le pôle Nord magnétique s'accroît. Quant à l'aiguille de la boussole qui s'affole soudain, cela vient tout simplement de variations magnétiques locales. Phénomène qui s'observe ailleurs que dans la zone du Triangle. »

- Des « techniques » pour entretenir le mystère :

Afin d'entretenir le mystère, divers auteurs emploient certaines expressions caractéristiques :

L'analogie et ses « *comme si* » est une des plus fréquentes. Charles Berlitz écrit, par exemple, que « *souvent, on ne retrouve pas les épaves, comme si les bateaux et leurs équipages avaient été enlevés dans une autre dimension* ».

Il y a aussi l'utilisation du « *pas encore* ». Charles Berlitz écrit ainsi : « *Les savants n'ont pas encore découvert la nature des forces étranges qui se manifestent dans le Triangle des Bermudes.* »

Voici ce que Charles Berlitz a écrit à propos du *Revonoc* :

« On a dit que le *Revonoc* était entré en collision de nuit avec un cargo de grand tonnage. Ce qui est déjà impossible dans le cas de petits voiliers l'est encore plus dans le cas de disparitions de navires marchands : si un cargo renversait un cargo de même taille, cela se remarquerait. »

En fait, le *Revonoc* a disparu, en 1958, dans une des plus « *violentes tempêtes qu'ait connues le sud de la Floride* » (commentaire du *New York Times*).

Dans son livre *Le Triangle des Bermudes*, Charles Berlitz affirme que le *Star Tiger* disparut un jour de janvier 1948 après avoir envoyé le message suivant : « *Conditions météo excellentes. Arriverons à l'heure prévue.* » En fait, rien de la sorte ne figure dans le rapport d'enquête, ni dans

les conclusions de l'enquête publique parues dans les journaux de l'époque. Il a été en réalité établi que les conditions météorologiques étaient loin d'être excellentes. (4)

- L'affaire des cinq bombardiers :

Cinq bombardiers de la Marine américaine - l'escadrille 19 - ont disparu au-dessus du Triangle des Bermudes en 1945.

Cet incident a été évoqué au début et à la fin du film *Rencontres du Troisième Type* (de Steven Spielberg) en 1977.

Les cinq bombardiers *Grumman TBM « Avenger »* auraient quitté la base de l'aéronavale de Fort Lauderdale en Floride, le 5 décembre 1945, à 14 heures. Selon Charles Berlitz, c'était un vol de routine, et pilotes et membres de l'équipage n'en étaient pas à leur premier vol d'essai... Il a ajouté que les conditions de vol étaient excellentes.

A 15 heures 45, le chef de l'escadrille, le lieutenant Charles C. Taylor, aurait envoyé le message suivant :

« Tour de contrôle, à vous. Répondez vite. Nous sommes perdus. Aucune terre en vue... Je répète... aucune terre en vue. »

La tour de contrôle lui demanda de donner leur position.

« Difficile de vous l'indiquer. Nous ne savons pas au juste où nous sommes. Je crois que nous sommes perdus. »

La tour de contrôle ayant suggéré à l'équipage de se diriger vers l'ouest, la réponse fut :

« Impossible de savoir où est l'ouest. Tout est confus... étrange. Nous ne savons plus quelle est notre position. Même l'océan a l'air bizarre. »

Le lieutenant Robert Cox, instructeur en chef de Fort Lauderdale, entendit ces messages alors qu'il s'apprêtait à atterrir, et il tenta d'entrer en contact. Au bout de quelques minutes, il entendit : *« Ne cherchez pas à me rejoindre ! Ils ressemblent à... »* Puis, plus rien. Il était alors 16 heures 30.

A peu près au même moment, un hydravion Martin « *Mariner* » chargé de retrouver l'escadrille 19 approchait de l'endroit d'où le dernier message avait semble-t-il été envoyé et... il disparut à son tour.

Malgré des recherches menées à grande échelle, on ne trouva aucune trace des avions et de leurs équipages. Un officier de la Marine déclara que « *l'on arrivait presque à se demander si l'escadrille 19 et l'hydravion ne s'étaient pas envolés vers Mars !* ».

Joan Powers, la veuve d'un pilote de l'escadrille, aurait dit qu'à son avis quelque chose d'étrange avait été aperçu au-dessus du Triangle... Quels sont les faits réels ?

« Si l'on en croit le récit que nous venons de résumer, les conditions météorologiques étaient excellentes et les pilotes se sentaient en toute sécurité sur un vol qu'ils n'effectuaient pas pour la première fois. En réalité, si le ciel était effectivement clair lorsqu'ils décollèrent de Fort Lauderdale, ces conditions idéales ne durèrent pas. Une tempête se déclencha soudain et les conditions de vol devinrent vite difficiles.

Or, contrairement à ce que l'on raconte, seul le lieutenant Taylor, avec 2509 heures de vol à son actif, était un pilote expérimenté. Il faut toutefois préciser qu'il venait d'être muté à Fort Lauderdale et qu'il effectuait donc son premier vol dans une région qu'il ne connaissait pas. L'expérience des autres pilotes n'était que de 300 heures, dont 60 seulement sur ce type de bombardier.

C'était un vol de "routine" en ce sens qu'il faisait partie des exercices de vol habituels de Fort Lauderdale. Mais, en soi, c'était un parcours difficile.

Ce n'est pas la tour de contrôle de Fort Lauderdale qui reçut le premier message, mais le lieutenant Cox qui intercepta un échange radio où quelqu'un demandait au capitaine Edward Powers ce qu'indiquaient ses instruments goniométriques. "Je ne sais pas où nous sommes", répondit Powers. "Nous avons dû nous perdre au dernier changement de direction." Cox intervint alors : "Vous avez des ennuis ? Qu'est-ce qui se passe ?"

Réponse de Taylor : "Mes deux boussoles sont en panne. J'essaie de retrouver la direction de Fort Lauderdale. Je pense que nous survolons l'archipel des Keys, mais je ne sais pas à quelle altitude..."

Cette première communication est très importante. Elle nous éclaire sur la suite des événements. Le lieutenant Taylor ainsi que le capitaine Powers - le pilote le plus expérimenté après lui - pensaient s'être trompés de direction. Les bombardiers se trouvaient au-dessus de Great Sale Cay, dans les Bahamas. Mais le lieutenant Taylor crut reconnaître les Keys de Floride, région qu'il avait survolée de nombreuses fois lorsqu'il était basé à Miami. Il ne savait donc plus très bien s'il se trouvait à l'est ou à l'ouest de la Floride, au-dessus de l'océan Atlantique ou au-dessus du golfe du Mexique.

A cause de cette confusion, le lieutenant Cox s'orienta sur les Keys pour donner à Taylor les indications qui lui permettraient de retrouver Fort Lauderdale. Il aurait ajouté : "Quelle est votre altitude ? Je me dirige vers le sud et vais essayer de vous rejoindre."

En réalité, Taylor répondit : "Je sais où je me trouve maintenant. Je suis à 700 m d'altitude. Inutile de venir me rejoindre."

Tout semblait donc normal. Malheureusement, Taylor se trompait sur sa position. Et il finit par se perdre complètement. Ses instruments goniométriques étaient en panne (du moins, c'est ce qu'il croyait), il n'avait pas de montre et des émissions cubaines parasitaient sa radio. Il préféra néanmoins rester sur cette fréquence par peur de perdre contact avec le reste de l'escadrille, plutôt que d'envoyer un message de détresse sur une fréquence libre.

Les conditions météorologiques empirèrent avec la tombée de la nuit. A 18 h 30, l'obscurité était totale en cette nuit d'hiver et la tempête faisait rage. Le lieutenant Taylor fit tout son possible pour tenter de sauver ses hommes. "Formation rapprochée", ordonna-t-il. "Si la terre n'apparaît pas bientôt, il va falloir tenter un amerrissage forcé... Lorsque le premier d'entre nous n'aura plus que 45 litres de carburant, nous descendrons tous ensemble."

A 19 h 4, un des pilotes essaya de contacter le lieutenant Taylor. Ce fut le dernier message. Il est vraisemblable que, dans l'heure qui suivit, les cinq bombardiers, en tentant d'amerrir, furent engloutis par une mer déchaînée. Au cours de l'enquête, des experts affirmèrent que pendant une tempête un TBM ne pourrait tenir en équilibre sur les vagues plus d'une minute.

De la base de Lauderdale, des avions de reconnaissance partirent immédiatement à la recherche des bombardiers en difficulté. Tentative qui ne pouvait manquer d'échouer la nuit, en pleine tempête. »

On remarque donc que le « mystère » de la disparition de l'escadrille 19 repose sur une série de falsifications : messages non envoyés, décalage dans le temps, etc.

Quelle est l'origine des messages que le lieutenant Taylor aurait échangés avec la tour de contrôle de Lauderdale ? C'est Allan W. Eckert qui les mentionna pour la première fois dans un article paru en 1962, mais sans donner ses sources. Quant à Charles Berlitz, il a affirmé s'être appuyé sur les notes qu'auraient prises le commandant R. H. Worshing, ce dernier ayant été, à l'époque du drame, lieutenant à Fort Lauderdale. Or, lors d'une émission télévisée de la B.B.C. sur le Triangle des Bermudes, le commandant Worshing a catégoriquement nié avoir pris des notes, précisant que lorsqu'il était arrivé ce jour-là à la tour, il y avait déjà longtemps que les bombardiers avaient cessé d'envoyer des messages.

« L'affaire de l'escadrille 19 est caractéristique de toutes les disparitions prétendument "mystérieuses" du Triangle des Bermudes. La vérité a été déformée et il y a de grossières erreurs. Depuis quarante ans, les auteurs se copient mutuellement, sans prendre la peine de vérifier leurs sources. C'est ainsi que se crée le "mystère"...

Il faut se rendre à l'évidence : le "mystère" du Triangle des Bermudes n'existe pas. Il a été créé de toutes pièces. »

Selon l'auteur (anonyme) du texte paru en 1982 dans « *Inexpliqué* », il faut reconnaître objectivement que les défenseurs du « mystère » du Triangle des Bermudes n'opposent aucun argument valable à leurs détracteurs. Ce n'est pas en cultivant le sensationnel ni en négligeant de vérifier leurs sources, comme le font trop d'auteurs dans le cas du Triangle des Bermudes, que la science avancera.

Lawrence David Kusche est l'auteur d'un livre « *qui réduit à néant les affirmations dramatiques de tous ceux qui exploitent la psychose du Triangle des Bermudes* ». (5) Je me rappelle avoir vu cet auteur, dans une émission des « *Dossiers de l'écran* » sur la deuxième chaîne télévisée française (pendant les années 1970), celui-ci ayant été opposé, sur le plateau, à Charles Berlitz.

A propos de l'affaire du vol 19 du 5 décembre 1945, l'auteur anonyme d'un article de « *Facteur X* » note que pour démontrer la viabilité de la thèse de la disparition mystérieuse, on a insisté sur le fait qu'il faisait beau et que la visibilité était bonne au moment de la disparition des bombardiers :

« Sans doute était-ce vrai à Fort Lauderdale, Floride. Mais en plein océan Atlantique, dans cette nuit du 5 décembre 1945, il faisait au-dessus des Bahamas un temps... exécrable. Une de ces nuits où l'océan aurait pu réduire en mille morceaux n'importe quel avion qui aurait effectué un amerrissage forcé, avant de l'entraîner dans ses abysses.

Et pourtant, le mythe de la disparition "mystérieuse" du vol 19 s'est forgé peu à peu, à coups de contrevérités et de formules fracassantes – comme celle de cet officier qui déclara devant la commission d'enquête que "les avions s'étaient volatilisés, comme s'ils s'étaient envolés vers Mars". En fait, dans cet accident tragique, la seule chose véritablement mystérieuse c'est que l'armée ait pu confier à un lieutenant relativement inexpérimenté la charge de diriger une patrouille dans une zone réputée dangereuse ! » (6)

- La démystification de Lawrence David Kusche :

On recensa de nombreuses disparitions « mystérieuses » pour lesquelles il y avait, en fait, une explication rationnelle.

En septembre 1950, dans un article publié par l'agence *Associated Press*, un journaliste évoqua une nouvelle disparition, celle du *Sandra*, un cargo de la marine américaine. Il précisa à tort que ce bateau avait été porté disparu en juin, et le magazine *Fate* reprit l'histoire en évoquant un beau temps tout au long du mois. En réalité, le *Sandra* avait disparu au mois d'avril lors d'un ouragan.

« C'est à la faveur de ce genre de contre-vérités que le mythe moderne des Bermudes s'est forgé. »

Lawrence David Kusche (l'auteur du livre : *"Le mystère du triangle des Bermudes résolu"*), un bibliothécaire spécialiste des ouvrages de référence à l'université de l'Etat d'Arizona, avait reçu de nombreuses demandes d'ouvrages sur le Triangle des Bermudes. Intrigué, il décida d'enquêter et contacta pour cela les gardes-côtes, la Lloyds de Londres, ainsi que des agences gouvernementales. Il éplucha aussi la presse à partir de 1851. Il trouva très peu de preuves appuyant la thèse de disparitions « extraordinaires ».

Il cite par exemple le cas d'un avion britannique disparu en février 1953 et ayant transporté des troupes à destination de la Jamaïque avec 39 personnes à bord. Au début, sa disparition fut attribuée au Triangle des Bermudes, mais plus tard il fut reconnu que l'avion se trouvait à plus de 1500 kilomètres au nord du Triangle, des débris provenant de la carcasse ayant par ailleurs été retrouvés sur la côte irlandaise. (7)

- Tourbillons et gaz comprimé, hydrates de gaz :

Pour expliquer ces disparitions, deux thèses ont été évoquées dans *"Facteur X"* : celle des tourbillons et celle de l'hydrate de méthane.

L'universitaire australien Richard Silvester a avancé l'hypothèse selon laquelle les disparitions sont dues à des tourbillons. Dans son ouvrage : « *Le Triangle des Bermudes n'est plus un mystère* », il soutient que l'origine première de ces événements se trouve à plusieurs centaines de kilomètres à l'est du Triangle, dans la mer des Sargasses. Là, se forme un immense tourbillon

sous l'effet de courants maritimes se déplaçant lentement. Il s'en échappe des tourbillons similaires, mais plus petits, qui migrent jusqu'au Triangle des Bermudes. D'après Richard Silvester, ces tourbillons seraient assez puissants pour aspirer des navires vers le fond de l'océan, sans laisser derrière eux la moindre trace.

L'autre thèse évoquée dans *"Facteur X"* fait intervenir l'hydrate de méthane, une forme de méthane comprimée par une pression très forte dans des conditions de froid extrême. Il avait été découvert par les Soviétiques dans les années 1920 (alors qu'ils cherchaient à expliquer les bouchons qui obstruaient leurs pipelines de gaz naturel). Les températures glaciales du Kazakhstan, ainsi que les pressions intenses dans les canalisations, créaient ce type de méthane. La compression était telle que, revenu à une température et une pression normales, un litre d'hydrate produisait plus de 160 litres de méthane...

Dans les conditions adéquates, l'hydrate de méthane peut aussi être produit naturellement, en premier lieu dans les couches sédimentaires des grandes profondeurs. Or, les grands fonds marins froids de l'océan Atlantique, particulièrement aux environs du Triangle des Bermudes, fournissent les conditions requises à une telle production. Au début des années 1970, les océanographes travaillant dans la zone des Bermudes avaient essayé de trouver une explication aux échos sonar qui semblaient indiquer qu'il existait un second « fond marin » à plusieurs centaines de mètres au-dessous du premier. Des forages révélèrent la présence en abondance d'hydrate de méthane sous pression, prêt à se libérer de son confinement aquatique.

« Mais que se passerait-il si une brèche s'ouvrait tout à coup dans le fond de la mer, permettant la soudaine libération du gaz ? Tout navire passant dans les parages connaîtrait alors de graves problèmes. Un grand jet de gaz jaillirait sous la coque. Et, tout autour, on verrait les eaux bouillonner sous l'effet de l'injection de millions de mètres cubes de gaz, comme si elles bouillaient violemment - et ce serait là l'explication du premier "symptôme" des Bermudes. L'eau, dont la densité chuterait en l'espace de quelques secondes, serait incapable de soutenir la masse du navire. Avant que les passagers et l'équipage puissent réagir, le navire coulerait à pic au fond de l'océan, où il serait rapidement recouvert par les sédiments décollés par le jaillissement du gaz. Puis, quelques minutes plus tard, les eaux auraient à nouveau l'aspect qu'elles avaient avant le déchaînement de ce monstre né des abysses. Il ne resterait aucune trace du malheureux navire.

Les avions non plus ne seraient pas épargnés par l'hydrate de méthane. Le gaz libéré continuerait son ascension dans l'atmosphère vers sa destination finale - à savoir, bien au-dessus des couloirs de navigation aérienne. A ce stade, il serait complètement invisible. Tout pilote qui volerait à travers ce nuage mortel pourrait, si la chance était de son côté, ne subir qu'une panne immédiate et totale des moteurs. Mais le méthane, mélangé avec l'air, peut exploser quand il est en contact avec la chaleur des gaz d'échappement. L'explosion se produirait brutalement (ce qui explique que les pilotes disparus dans les Bermudes n'aient jamais eu le temps d'appeler au secours). Elle disperserait les débris et ce qui resterait de l'équipage au-dessus de la mer, ne laissant aucune trace qui permettrait aux enquêteurs de découvrir la vérité sur l'accident. »

Qu'en est-il de la panne des instruments de navigation ? Selon le géochimiste américain Richard McIver, ces défaillances seraient dues aux ions négatifs produits par l'eau de mer, quand elle se trouve agitée par l'explosion de méthane.

« Les bouillonnements de l'eau à la surface de la mer créent en effet une énorme masse d'ions négatifs. Ce phénomène induisant un champ magnétique très puissant, il rend inutilisable tout équipement électrique sophistiqué se trouvant dans sa sphère d'influence. L'aiguille de boussole devient folle. CQFD. »

La disparition de navires et d'avions dans cette zone est inévitable quand l'erreur humaine s'ajoute à un climat épouvantable, à des courants infernaux, à des eaux qui sont parmi les plus profondes de la planète... et à la nature qui joue là l'un de ses tours les plus meurtriers avec l'hydrate de méthane. (8)

D'après l'océanographe Alan Judd (Université de Sunderland, Royaume-Uni), une poche de méthane qui aurait enflé au cours des âges sous le plancher océanique pourrait soudainement exploser, soufflant un nuage de bulles. Si l'eau est remplacée par des bulles de gaz, l'effet de portance est perdu.

Martin Pepper (titulaire d'un doctorat en géosciences de l'Université d'Arizona) évoque aussi les dépôts sédimentaires d'hydrates de méthane naturellement présents dans les fonds marins, à l'origine sous forme de glace, lesquels sont, dit-il, « *en tête de liste des hypothèses plausibles* ». Un réchauffement subit du plancher océanique « *va littéralement transformer la glace en gaz, provoquer une boursoufflure du sol et des sédiments, pour finir par exploser et libérer brutalement le méthane qui est sous-jacent* ». Si Martin Pepper doute qu'en mer une telle bulle de gaz puisse couler un cargo entier, il envisage cette possibilité pour une embarcation plus modeste. Il ajoute que certaines zones du Triangle des Bermudes montrent de fortes anomalies magnétiques capables de fausser boussoles et compas. Combinées aux grosses tempêtes équatoriales qui parfois y ont lieu, « *ces anomalies pourraient parfaitement désorienter un pilote qui se perdrait alors en mer* ». Et si on examine les statistiques liées aux disparitions de bateaux ou d'aéronefs dans le Triangle des Bermudes, on s'aperçoit qu'elles sont les mêmes que partout ailleurs.

Pour le météorologue Neal Dorst, de l'Agence américaine d'observation océanique et atmosphérique (NOAA - Washington), il existe tout un lot de conditions météorologiques sévères et instables communes à la région « *qui pourraient absolument couler un navire, surtout s'il est pris au dépourvu* », les phénomènes les plus communs étant les orages et les tempêtes tropicales. D'après ce qu'il a pu lire sur le sujet, il y a « presque toujours » un phénomène aggravant « *comme un défaut de construction, une cargaison non sécurisée qui se déplace n'importe où sur le pont ou, tout simplement, une bonne vieille erreur humaine* ». En fait, il y a, dit-il, « presque toujours » une explication prosaïque pour expliquer une disparition de navires ou d'aéronefs. Ces explications prosaïques incluent les trombes marines (colonne d'air en rotation), des rafales descendantes (effondrement des couches supérieures de l'atmosphère qui peuvent occasionner des vents supérieurs à 300 kilomètres/heure), les vagues dites « scélérates » (très hautes et soudaines), voire l'influence du Gulf Stream (courant océanique chaud qui s'écoule d'est en ouest dans l'Atlantique Nord). On peut évoquer les orages magnétiques qui peuvent provoquer d'importantes perturbations qui affectent les équipements de navigation et de communication radio. Claude Cotard évoque la succession de roches dans les fonds marins du Triangle des Bermudes, laquelle pourrait avoir une charge magnétique plus forte que dans le reste de l'océan, au point qu'elle dérèglerait les instruments de navigation. Ce qui est possible, mais pas prouvé. Quant au « brouillard électronique » (évoqué par Bruce Gernon - voir plus loin), il pourrait accompagner certains nuages d'altitude chargés magnétiquement, des nuages le plus souvent en forme de

spirale qui, selon Claude Cotard, « *ne semblent avoir aucune origine météorologique* ». Les spirales et les queues en tire-bouchon décrites « *seraient la conséquence de particules chargées tournant autour d'une ligne de champ magnétique* ». Le fait de traverser un tel nuage en avion « *induirait probablement de fortes perturbations des instruments* ». (9)

*** Le mystère du Triangle des Bermudes résolu ?**

L'explication par des hydrates de gaz se retrouve dans un article évoqué sur www.bob-toutelaverite.fr, où on lit que des chercheurs de la région de Tioumen ont une « explication originale » (sic) au mystère entourant le Triangle des Bermudes, leur idée ayant été exposée lors d'une conférence intitulée « *Géologie et richesse en pétrole et en gaz du méga-bassin de Sibérie occidentale* ». Si des avions et des bateaux ont disparu, expliquent ces scientifiques, c'est qu'ils ont rencontré d'énormes dégagements d'hydrates de gaz... Anatoli Nesterov, directeur adjoint de l'Institut de la cryosphère de la Terre, dépendant de la Section sibérienne de l'*Académie des sciences russe*, précise qu'il y a, dans le fond de l'Atlantique, dans la région des Bahamas, de la Floride et des îles Bermudes, d'énormes quantités d'hydrates de gaz.

« Lorsqu'il s'y produit des mouvements de terrain, des fractures tectoniques se forment et des hydrates de gaz commencent à se décomposer. Il se dégage alors de grandes quantités de gaz qui, mélangées à l'eau, en abaissent localement la densité. Si un navire entre dans ce milieu, poursuit le chercheur, il rencontre des eaux où la poussée d'Archimède est bien plus faible... et il coule. Le même effet destructeur survient lorsqu'un avion est pris dans un nuage de méthane, formé par le dégagement de ce gaz dans l'atmosphère. La portance des ailes est brutalement réduite et l'avion chute.

Cette hypothèse, convient Anatoli Nesterov, n'est pas prouvée scientifiquement. Mais la présence d'amas d'hydrates de gaz dans les eaux de l'Atlantique a été confirmée lors du programme américain de forage à de grandes profondeurs réalisé au milieu des années 1980. Les hydrates sont, rappelons-le, des combinaisons solides qui se forment à partir du méthane et de l'eau dans certaines conditions de température et de pression. Ils se rencontrent principalement dans les océans et les régions septentrionales de pergélisol. Ces dégagements d'hydrates de gaz pourraient d'ailleurs constituer une source de réchauffement brutal de l'atmosphère, le méthane étant un puissant gaz à effet de serre. »

Les hydrates naturels, qui contiennent du méthane, ont été découverts en URSS.

« En 1965, Youri Magakon, un jeune chercheur de l'Université Goubine, avait fait état de la possibilité de l'existence de gisements d'hydrates de gaz à l'état naturel. Un an et demi après, était découvert le gisement de Messoyarskoyé, au-delà du Cercle polaire. Jusqu'au milieu des années 1980, un programme d'étude des hydrates de gaz a été conduit en URSS. Les spécialistes estiment aujourd'hui que les réserves de gaz se trouvant dans les hydrates de gaz naturels sont supérieures d'au moins une centaine de fois à celles prospectées dans les gisements de gaz traditionnel.

Plus de 220 gisements d'hydrates de gaz ont été découverts. Ils pourraient suppléer demain les réserves de gaz naturel. Replacée dans ce contexte de l'existence à l'état naturel, dans les océans, d'énormes quantités d'hydrates de gaz, l'hypothèse d'Anatoli Nesterov mérite d'être prise en considération. »

On ne peut cependant pas dire que le mystère du triangle des Bermudes est ainsi résolu, car si cette explication rend peut-être compte de quelques cas, je ne pense pas qu'elle explique l'ensemble des disparitions, dans la mesure où de nombreuses sources « extraordinaires », mentionnées plus loin, évoquent d'autres explications.

II. Les documentaires de *Direct 8* (2012) et de *RMC Découverte* (2016) :

Le 22 avril 2012 (l'émission a été rediffusée à plusieurs reprises - le 4 mai 2012, etc.), la chaîne télévisée *Direct8* a diffusé un documentaire anglo-saxon consacré aux « crashes inexplicables » et aux disparitions mystérieuses. Si la première partie a été consacrée au Triangle des Bermudes, la seconde partie a évoqué les disparitions associées à ce qui a été appelé « le Triangle du Nevada ». L'origine des disparitions relatives à ce dernier « Triangle » est à rechercher dans la météo imprévisible de la Sierra Nevada, les crashes et disparitions s'expliquant par un vent plus fort qu'à l'accoutumée et un violent courant descendant. On a évoqué notamment la disparition du pilote Steve Fawcett, l'épave de son avion ayant finalement été retrouvée le premier octobre 2008. Le 29 octobre 2008, des fragments d'os ont été retrouvés, et les analyses ADN ont permis de confirmer que ceux-ci appartenaient à Steve Fawcett.

S'agissant du Triangle des Bermudes, l'émission a évoqué la disparition d'avions en décembre 1945 (il s'agit de l'affaire des cinq bombardiers évoquée plus haut), le cas du *Cyclops* (1918), celui (daté de 1995) de Karine Trenton (qui témoigna avoir vu un épais brouillard noir et avoir entendu un fort bourdonnement dans les tympans). Dans ce dernier cas, les instruments de l'appareil avaient été déréglés. Plus de quinze ans après, Karine Trenton et Carol Collins ont reconstitué le parcours. Pour Carol Collins, Karine Trenton aurait été surprise par le mauvais temps, l'entrée dans un nuage ayant provoqué une désorientation spatiale et des informations sensorielles contradictoires.

Parmi les intervenants, il y a eu Gian Quasar (dont le travail est largement évoqué dans les textes de Jean Sider parus dans *Parasciences* - voyez la partie III, ci-dessous). Le cas (daté du 4 décembre 1970) de Bruce Gernon, développé plus loin (dans la partie III), a été évoqué. Ce témoin a mentionné un nuage, les instruments de l'avion qui s'affolaient, un tunnel rapetissant, des lumières blanches, des éclairs intenses et rapides, le tunnel s'étant ensuite refermé sur l'avion, et la vision d'un ciel bleu. Le tunnel s'était mis à tourner dans le sens des aiguilles d'une montre. On aurait dit un brouillard électronique. Bruce Gernon pense que le tunnel l'aurait désintégré. Gian Quasar a parlé d'un champ ou d'une charge électromagnétique... Bruce Gernon vécut ultérieurement la même aventure, au cours de laquelle il perçut ce qui s'apparentait à du brouillard (électronique), alors qu'il n'y avait pas de brouillard sur la Floride.

Pour Arthur Mariano, le Gulf Stream, des vagues fortes, des tourbillons puissants, peuvent faire disparaître un bateau. Et selon le commentateur, la météo est un coupable plus plausible. Le

météorologue Jim Lushine a été cité. Une trombe marine, des vagues scélérates (vagues géantes), un vent fort soufflant avec une mer agitée, peuvent être à l'origine des disparitions constatées.

A propos du célèbre cas concernant les avions disparus en décembre 1945, on a fait observer que le chef d'escadrille était un novice. Lawrence David Kusche (celui-ci ayant été évoqué plus haut) a déclaré que le lieutenant Taylor était perdu et n'a pas fait confiance à son compas. Les conditions météo se sont dégradées et un atterrissage forcé a été tenté. Le cas s'expliquerait donc probablement par une erreur humaine associée à de mauvaises conditions météo.

Pour le *Cyclops* (1918), on a relevé qu'en 1968 une épave a été découverte au-delà de Norfolk en Virginie. La comparaison de la photo du *Cyclops* avec celle de l'épave montre qu'il s'agit du même bateau. Selon Lawrence David Kusche, le *Cyclops* aurait mis six jours pour arriver là, une grosse tempête ayant par ailleurs frappé la côte. Un autre sceptique, Joe Nickell, a dit qu'il fallait se garder de suivre des pistes sensationnelles qui ne mènent nulle part.

Dans ce documentaire, Edgar Cayce (et sa référence aux cristaux énergétiques de l'Atlantide) a été brièvement mentionné, ainsi qu'Ivan Sanderson (et sa mention d'une douzaine de zones océaniques dans lesquelles des disparitions auraient lieu, dont la *Mer du Diable* au large du Japon).

Le 23 août 2016, *RMC Découverte* a diffusé deux émissions consacrées au *Triangle des Bermudes* :

- « *Le Triangle des Bermudes : l'énigme rêvée. Du mythe à la réalité* ».
- « *Mythe ou vérité ? Le Triangle des Bermudes* ».

Je n'ai pas pu voir ces deux émissions. Gageons que ce sont les explications « naturelles » qui ont été mises « à l'honneur »... Par contre, le lendemain (24 août 2016) des deux émissions sur *RMC Découverte*, la chaîne *Numéro 23* a diffusé, dans le cadre d'une émission d'*Alien Theory*, une séquence dans laquelle a été évoqué le lien possible entre les disparitions dans le *Triangle des Bermudes* et l'Atlantide...

III. L'article de Jean Sider :

En 2011-2012, l'ufologue Jean Sider a publié, dans plusieurs numéros de la revue "*Parasciences*", un long texte sur le Triangle des Bermudes.

C'est en 1952 que l'écrivain George X. Sand a utilisé le terme Triangle dans un article publié par le mensuel américain "*Fate*". Et c'est en 1964 que l'auteur Vincent Gaddis utilisa pour la première fois (dans le magazine "*Argosy*" et dans son premier livre) les expressions *Triangle de la Mort* et *Triangle des Bermudes*. En fait, il s'agit plutôt d'un losange approximatif ou d'une ellipse. En plus du triangle compris entre le sud de la Floride, le secteur des Bermudes et Porto Rico, il faut ajouter le triangle formé par Norfolk (Virginie), une zone de la côte est et le golfe du Mexique. Cette zone maritime dangereuse s'étend aussi aux Caraïbes.

Le *Triangle des Bermudes* a-t-il « fait son temps », ne s'y produit-il plus rien d'anormal et les pertes qui y sont encore enregistrées ne relèvent-elles que de faits divers étiquetés comme des

accidents dus à des causes naturelles ? Pour Jean Sider, ce n'est pas le cas, tous les cas n'étant pas dus aux colères de la nature. Il parle d'anomalies qui laissent avec des questions sans réponse.

Dans le numéro 381 de la revue ufologique "*Lumières dans la nuit*", Jean Sider a brièvement évoqué les disparitions inexplicables d'avions dans le Triangle des Bermudes. Il y a surtout signalé le travail de l'auteur Gian J. Quasar. A la mi-décembre 2009, un documentaire produit par la NBC a été programmé sur la chaîne télévisée *National Geographic* : « *Les secrets enfouis du Triangle des Bermudes* ». Gian Quasar y apparaissait.

Entre 1988 et 2003, 75 avions et des centaines de yachts ont disparu dans la région. En 1978 et 1979, 18 appareils aériens ont disparu.

Pour la *Coast Guard* de Floride, toutes les catastrophes aériennes et maritimes du Triangle ont des causes naturelles. Jules Metz a détaillé une vingtaine d'incidents pouvant s'expliquer de la sorte. Néanmoins, les statistiques montrent que les accidents d'avions et de navires sont nettement moins nombreux autour du périmètre du Triangle qu'à l'intérieur, et beaucoup de rapports de la *Coast Guard* sont, selon Gian Quasar, classifiés secrets. Gian Quasar cite de nombreux appareils aériens, civils et militaires, qui ont disparu sans que la moindre épave n'ait pu être découverte. Il précise qu'entre le 5 juin 1942 et le 10 juillet 1945, de nombreux avions militaires avaient été portés manquants en survolant cette zone.

Les bilans officiels des pertes sont, écrit Jean Sider, très loin d'être exacts. Les vrais chiffres des disparitions sont uniquement accessibles au *National Transportation Safety Board* à Washington, D. C. Selon Gian Quasar, les vraies pertes en avions que l'on peut établir auprès de cet organisme, à partir de 1964, sont les suivants :

* Entre 1964 et 1973 : 37

* Entre 1974 et 1983 : 41

* Entre 1984 et 1993 : 32

1. A propos des 5 *Avengers* de 1945 :

Jean Sider évoque le cas classique (que j'ai déjà développé plus haut) de la disparition, le 5 décembre 1945, d'un vol groupé de cinq *TBM Avengers* de la *Naval Air Station* à Fort Lauderdale (Floride). Après la disparition des avions (et des dix hommes), l'hydravion PBM Mariner, parti à leur recherche avec quinze hommes à bord, a subi le même sort. En mai 1991, des chasseurs de trésor ont cru avoir retrouvé les *Avengers* au large de Fort Lauderdale, mais il s'avéra que les numéros matricules n'étaient pas ceux des avions disparus le 5 décembre 1945. (« *Libération* », 6 juin 1991.) Les *Avengers* retrouvés en 1991 « *ont probablement été accidentés en 1943* » car cette année-là, note Gian Quasar, « *de nombreux appareils de ce type, ainsi que des Douglas Dauntless, ont été perdus corps et biens dans le Triangle* ». Selon le capitaine William O'Burch, qui commandait la base de Fort Lauderdale, cinq autres *Avengers* étaient partis de la même base un quart d'heure avant le vol disparu pour effectuer le même parcours que lui, mais les équipages étaient revenus sains et saufs. (10)

Dans le numéro 60 (page 58) d'avril/mai 2012 de "*Top secret*", Roch Saüquere a fait le commentaire suivant à propos de la disparition des cinq *Avengers* :

« Or, savez-vous que ces avions ont réellement refait apparition dans notre réalité, en mai 1991 ? Les télévisions du monde entier l'ont annoncé : "La fin d'un mystère !" On a alors dit que des chercheurs d'épaves américains explorant les fonds marins au large de la Floride les avaient retrouvés par 250 mètres de profondeur. Une des épaves portait le sigle FT sur le fuselage (Fort Lauderdale), et une autre le numéro 28, comme l'avion de Taylor. Après quoi, on n'a plus jamais entendu parler de l'affaire. Quelques rares médias ont finalement repris un bref démenti selon lequel les numéros de série des moteurs des cinq appareils découverts correspondaient en fait à des avions qui s'étaient abîmés au cours de missions d'entraînement sans rapport les uns avec les autres. On a dit aussi qu'il s'agissait d'appareils en fin de vie qui avaient été abandonnés en mer.

Les amateurs de mystères étaient tellement soulagés qu'ils se sont contentés de ces explications et c'est ainsi qu'ils sont passés à côté d'un grand mystère. J'ai eu la chance de voir les images filmées par des plongeurs et diffusées à la télévision aux environs du 18 mai 1991. Je crois que PPDA présentait les informations ce jour-là. J'ai donc vu les avions et je peux vous dire que j'ai été stupéfait. Ils étaient parfaitement alignés, en formation, et en un seul morceau, comme posés sur le sable. Ce spectacle a duré à peine quelques secondes, mais c'était vraiment impressionnant. Je pense aujourd'hui que nous avons assisté à un bug de la matrice ; bug spatiotemporel qui a été aussitôt corrigé par les planificateurs invisibles. Ainsi, les avions sont apparus quelques jours, puis ils ont disparu de nouveau. Mais entre temps, ils ont été filmés et les images ont été diffusées dans le monde entier, avant que ne soit effectuée la correction. Trop de gens ont donc eu connaissance de cette affaire. Il a donc été impossible d'effacer toute trace de l'événement, d'où le démenti de type "circulez, y a rien à voir". »

A l'époque, j'avais moi aussi vu ces images à la télévision. Mais que les avions apparus en mai 1991 aient été ou non les avions disparus en 1945, peu importe. Le « mystère » du *Triangle* ne se réduit pas à ce cas très médiatisé...

2. Autres cas :

a) Les avions :

Le 3 juillet 1947, un *C-54* militaire disparut après avoir quitté les Bermudes. On retrouva une grosse bouteille d'oxygène et un panneau de cabine, et la vérification des radiocommunications a permis d'établir que l'appareil ne s'était jamais trouvé sur le parcours qu'il était censé suivre. Le pilote (le major Ralph Ward) n'avait signalé aucune erreur de navigation.

Le 27 décembre 1948, un *DC-3* disparut par un temps pourtant parfait. A 50 miles au sud de Miami, le pilote avait signalé, au contrôle aérien, son approche, mais on ne le revit plus. L'appel avait été reçu à New Orleans.

Le 27 mai 1962, c'est un énorme *Cargomaster C-133* qui a disparu, après que le pilote eut signalé par radio qu'il était à 5100 mètres d'altitude. Quelques minutes après, son écho radar disparut des écrans des contrôleurs. On retrouva le nez de l'appareil avec la roue avant du train d'atterrissage. L'analyse en laboratoire permit de déceler la présence d'une « particule magnétique » que les experts ne purent expliquer. On ne trouva sur la mer aucune trace de carburant. Le laboratoire a pourtant affirmé que les dommages découverts sur la partie retrouvée indiquaient que le *C-133* avait été victime d'une soudaine désintégration. Un an plus tard, un autre *C-133* disparut aussi, mais cette fois-ci sans laisser de trace.

Le 5 juin 1965, un *C-119 « Flying Boxcar »* disparut. Le pilote avait avisé Miami qu'il suivait son trajet prévu, mais ni Miami, ni les autres stations, pas plus que les autres avions en vol dans le même secteur aérien, ne captèrent le message. C'est une station de New York qui le capta avant de le réexpédier à Miami ! Les recherches ne donnèrent rien.

Le 10 septembre 1971, c'est un jet militaire *F-4 Phantom II* qui disparut. Aucun appel de détresse n'a été capté et les recherches ont été vaines. Deux autres Phantom envoyés à l'endroit du dernier spot radar ont signalé des perturbations dans les communications radio ainsi que l'observation d'un « objet aérien non identifié ». Le rapport final suppose « un point d'impact », un paragraphe entier du rapport d'un des deux pilotes ayant en outre été caviardé...

Le 25 mai 1973, le trafic aérien de tout un secteur a été dérouté par le contrôle aérien, afin d'éviter un orage. Parmi les appareils, il y avait un *Navion A16* qui disparut sans laisser de traces.

Le 25 mars 1978, un Rockwell Aero Commander 680 s'est évanoui en dépit d'un beau temps.

Le 30 avril 1978, c'est un *Cessna 172* qui a disparu. Il avait été aperçu passant au-dessus d'un bateau de pêche, en émettant des fluctuations de bruits de moteur, mais l'absence de SOS suggérait que le pilote n'était plus à bord. On ne retrouva aucune trace du Cessna.

Le 3 novembre 1978, c'est un *Piper Chieftain* bimoteur à dix places qui disparut. Avant cette disparition, il se trouvait tout près du couloir d'approche de l'aéroport Harry Truman de St Thomas, ce qui fut confirmé au radar par William Kittinger, le contrôleur aérien de service. Celui-ci ayant baissé son regard sur l'écho d'un autre avion qui venait de décoller, il releva ses yeux pour constater que l'écho du Piper n'était plus sur son écran, alors que l'écho de l'appareil qui a décollé s'y trouvait toujours... Les appels radio restèrent sans réponse, et les recherches, qui durèrent quatre jours, ne donnèrent aucun résultat. L'avion n'a envoyé aucun SOS.

William Kittinger avait eu l'occasion d'observer, à plusieurs reprises, de curieux brouillards juste au-dessus de l'océan, alors que les conditions météo étaient défavorables à leur formation. Et un jour, alors qu'il pilotait son Cessna, sa boussole de bord s'est mise à faire des tours complets durant un long moment.

Le 11 février 1980, un *Beechcraft Baron 58* disparut quatre heures et demie après son départ de St. Thomas, alors que son pilote, Peter Jensen, venait d'aviser Miami qu'il n'en était plus qu'à environ dix kilomètres. Le message fut capté par un avion volant à environ 1000 miles plus loin. Puis un SOS du *Beech* fut entendu par deux autres vols commerciaux très éloignés, près des Bermudes. Le pilote précisa qu'il se trouvait à 150 pieds d'altitude (45 mètres !), complètement perdu « dans un étrange brouillard ». Le message fut relayé à Miami, qui ne l'avait pas reçu, et le contrôle répondit que le temps était pourtant au beau fixe, ce que confirma peu après le pilote d'un hélicoptère de la *Coast Guard* envoyé d'urgence dans la zone de la disparition. A 20 heures 05, la tour de contrôle de l'île Caicos (entre San Juan et Miami) entendit un appel de Peter Jensen,

ce dernier affirmant se trouver à dix minutes de distance et demandant la permission d'atterrir. Mais aucun avion ne se posa. Les recherches ne donnèrent aucun résultat. Comment un avion qui n'avait du carburant que pour cinq heures de vol pouvait-il encore voler onze heures après, et à 600 miles de l'endroit où le pilote prétendait se trouver à 8 heures 28 ?

En 1980, un chasseur de trésor filma, avec une caméra sous-marine, l'épave d'un *Piper*. L'avion reposait intact sur un fond de vase, sans cadavre de pilote, comme si cet avion avait été abandonné. Un zoom du tableau de contrôle révéla que la clé de contact avait été enlevée, les portes d'accès à la cabine étant pourtant hermétiquement fermées.

A la fin de 1980, Alan Oneida, ancien ingénieur électronique et opérateur radar dans l'*US Air Force*, se trouvait comme radariste à bord d'un *SA3* dans le couloir aérien des Bermudes, à Jacksonville (Floride). Il y eut un écart de 300 miles par rapport au couloir aérien initialement suivi, personne n'ayant pu expliquer cette étrange déviation enregistrée pourtant sans aucune intempérie par un équipage expérimenté.

Le 31 mars 1984, c'est un *Cessna 402 B* qui a disparu, aucun débris n'ayant été trouvé. L'écho radar a disparu des écrans à 30 miles de Bimini.

Le 2 décembre 1987, un *Cessna 152* disparut dans des circonstances rappelant celles de l'Ercoupe de José Torres (cas évoqué plus loin).

Le 24 janvier 1990, un autre *Cessna 152* disparut sans laisser de traces par un temps parfait, en vue des lumières de West Palm Beach, sans le moindre appel radio ni signal de détresse ELT.

Le 31 octobre 1991, ce fut la disparition d'un jet *Grumman Cougar*, le pilote étant John Verdi et le copilote Paul Lukaris. L'avion s'était dirigé vers Tallahassee (Floride) et John Verdi avait demandé au contrôle aérien de l'autoriser à monter de 25 000 à 29 000 pieds car une couche de nuages orageux se dirigeait sur sa trajectoire (ce que l'image satellite confirma). Lorsqu'il sortit de cette masse dans laquelle il avait pénétré, il se retrouva dans un ciel clair ensoleillé. Soudain, au cours de son élévation, l'écho radar disparut des écrans du contrôle aérien et tous les appels de ce dernier restèrent sans réponse. Il n'y eut aucun SOS de l'avion, et aucun écho radar n'a indiqué une perte en altitude ou une chute vers la mer. Un contrôleur aérien a dit n'avoir aucune explication pour cette disparition, aucune trace du jet et de ses deux pilotes n'ayant par ailleurs été découverte.

Le 30 septembre 1993, un *Cessna 172* se volatilisa alors que le temps était parfaitement clair.

Le 24 décembre 1994, un avion *Piper* se volatilisa au-dessus de West Boca Raton (Floride), aucun débris n'ayant été retrouvé, pas plus que le pilote, son propriétaire Laurent Abecassis.

Le 4 juin 1997, un *Piper Apache* fut signalé manquant, et les recherches ne donnèrent rien. Il fut retrouvé un mois plus tard, le 7 juin, dans la mer, à 5 miles au sud de Bimini et à 7 ou 8 pieds de profondeur. Le pilote a été déclaré mort.

Le 12 mai 1999, un *Aero Commander 500* disparut des radars du contrôle aérien près de Nassau. Le radar avait enregistré une altitude nulle comme si l'avion s'était posé sur la mer, alors que l'appareil n'était pas amphibie. Trente minutes après, l'avion étant réapparu, le pilote demanda l'autorisation d'atterrir à Nassau et il effectua des manœuvres anormales qui provoquèrent la colère des contrôleurs. L'avion remonta à près de 400 mètres, avant de disparaître des écrans radar. On ne le revit pas. Lors des recherches effectuées, on retrouva une aile, son appartenance à l'avion n'ayant cependant pas été prouvée.

Le 1er février 2001, un *Cherokee Six* effectua des essais de radar avec un avion de la *Coast Guard*. Après que le pilote Casey Purvis eusse signalé qu'il se trouvait dans un brouillard, l'écho de l'avion disparut des écrans. L'épave fut retrouvée près de Marathon, Florida Keys, où Casey Purvis avait lancé son dernier appel. Pourtant, l'avion de la *Coast Guard* et la station de météo de Marathon avaient confirmé que la visibilité dans le ciel était de plus de 19 kilomètres, donc qu'il n'y avait pas de brouillard.

Le 20 juillet 2002, un *Piper Lance* s'écrasa en mer, sa carcasse ayant été retrouvée seulement à 15 miles de son point de départ. Il avait pourtant effectué la moitié de son trajet vers la Floride. Le pistage radar n'a pu expliquer cette bizarrerie.

Le 6 septembre 2002, un *Piper Pawnee* partit de Fort Lauderdale. Lors d'un contact radio avec Nassau, la voix du pilote s'arrêta et l'écho radar du contrôle aérien disparut... (11)

b) Les navires :

Jean Sider note que beaucoup de drames de la mer sont le fait de causes naturelles : violentes intempéries, accidents, mutineries, piraterie, baraterie, etc. Cependant, ajoute-t-il, aux dix-huitième et dix-neuvième siècles, les marins désignaient déjà cette zone par des expressions comme : « *la mer funeste* », « *le cimetière de l'Atlantique* », « *le cimetière des Sargasses* ».

La mer des Sargasses se trouve au nord-ouest des Caraïbes et encercle les Bermudes.

« Ses eaux sont généralement immobiles et chaudes avec de faibles courants, alors que celles de l'Atlantique nord sont froides et souvent agitées par des tempêtes. De plus, chose unique en son genre, sa surface est couverte d'algues en permanence, ce qui rend la navigation difficile, surtout pour les bateaux à voiles, d'autant que le vent y fait souvent défaut. C'est Christophe Colomb qui en a fait le premier la pénible expérience, car ses navires mirent dix-huit jours pour s'en dégager en 1492. Qui plus est, il a constaté aussi des dérèglements de sa boussole dans cette même zone, comme certains navires de nos temps modernes cités dans ce texte. (G. J. Quasar, pp. 53 et 115-116, selon Frère Bartolomé de Las Casas, religieux qui accompagnait Colomb, dans son *Diario* (journal) 16 septembre-3 octobre et 13, 17 et 23 septembre 1492.)

Depuis quelques dizaines d'années, malgré la technologie de plus en plus performante des équipements voués à la navigation et à la sécurité qui permettent d'éviter certaines de ces calamités maritimes et d'alerter très vite les secours en cas de problèmes, la série noire a persisté au fur et à mesure que le temps passait. Quasar énumère une très longue liste de bâtiments qui ont disparu corps et biens sans raison connue, dont plusieurs de très grande taille, y compris des vaisseaux de guerre puissamment armés. » (J. Sider)

Hugh Brown, un ancien officier de police anglais établi au Canada comme chasseur d'épaves, a créé un fichier des bateaux perdus qui contient des milliers de cas qui s'étalent sur plusieurs siècles.

Par contre, les organismes officiels ne tiennent, à la disposition du public, aucune statistique des navires disparus. C'est le cas, par exemple, de l'*US Coast Guard* qui a, entre autres missions, celle

de porter secours aux bâtiments en détresse. De temps à autre, cependant, le bureau de chaque district maritime peut fournir aux chercheurs des listes annuelles, mais seulement de navires en retard ou manquants. Selon Gian Quasar, 130 cas ont été répertoriés pour l'an 2000.

« Ces listes peuvent être différentes au fur et à mesure que le temps passe. En effet, certaines disparitions peuvent être ajoutées et d'autres éliminées. Ces suppressions ne sont jamais motivées par le fait que les bateaux n'avaient jamais disparu. On les enlève toutes les fois que l'on peut prétexter une tempête comme cause rationnelle d'un naufrage, ou quand une vérification a révélé que ces navires se trouvaient sortis des limites du Triangle. Cela s'applique aussi aux petits avions et aux petits bateaux quand leurs épaves n'ont pas été retrouvées, y compris dans les eaux peu profondes que les premiers survolaient et où naviguaient les seconds. Hormis quelques exceptions, la plupart des petits bateaux, essentiellement de plaisance, disparaissent dans les trois mêmes zones du sud du Triangle : au milieu, à proximité de l'archipel des Bahamas, et au sud de la Floride, là où, dans certains cas, ces incidents se sont déroulés dans des eaux suffisamment basses et transparentes pour permettre de voir le fond. Dès lors, comment expliquer ces disparitions si les bateaux ont coulé sans laisser la moindre trace de leurs carcasses ? Et n'oublions pas l'absence d'appels de secours et surtout un manque de signaux qu'auraient dû émettre les balises de détresse automatiques. » (J. Sider)

Voici ce qu'a dit John Waters, capitaine de l'*US Coast Guard*, à propos des bateaux de taille modeste :

« Des petits vaisseaux, des yachts, des bateaux de pêche, disparaissent en très grand nombre chaque mois. De longues recherches pour retrouver des traces ne produisent aucune découverte ni le moindre élément, seulement des spéculations. »

Il y a aussi les « derelicts » (mot anglais dérivé du latin *derelictus*, abandon). Il y a des cas attribués à la piraterie, aux pannes de moteurs, aux noyades et autres causes naturelles, ce qui justifie le fait que les bateaux ont été trouvés désertés par leurs occupants. Mais d'autres cas restent inexpliqués. Les derelicts sont très nombreux, comme l'a signalé Robert de la Croix, un historien français de la mer :

« De 1887 à 1891, on a dénombré 957 derelicts rien qu'entre le 50ème degré de longitude est et la côte américaine, c'est-à-dire approximativement le tiers seulement de la portion d'océan Atlantique qui sépare l'Europe des Etats-Unis ! »

Lorsque le système d'appel de détresse automatique est activé, il est capté par le *Rescue Coordination Control Marine Harbor Radio* (RCC) qui opère dans chaque secteur maritime, les secours pouvant alors être lancés afin de sauver les équipages et le navire (lorsque celui-ci est récupérable). Dans certains cas, les passagers n'ont pas été retrouvés (vivants ou morts), pas plus que des débris en surface.

Le fait de n'avoir pas envoyé de demande de secours ne signifie pas qu'un incident paranormal s'est produit, et un bateau qui disparaît brusquement de l'écran d'un radar de base côtière ou d'une vedette de l'*US Coast Guard* ne veut pas dire que ce bateau n'est plus en mer. Gian Quasar a ainsi

noté, en 2004, la persistance, durant les 35 dernières années, des comptes rendus de navires qui ont disparu momentanément des radars pendant plusieurs heures avant de réapparaître sans dommages. Ces anomalies sont dues à des phénomènes inconnus, ces derniers rendant inutilisables temporairement les équipements électriques et électroniques de bord, parfois même mécaniques. C'est ce qui arriva le 23 mai 2002 au bateau de croisière *Destiny* en route pour Puerto Rico, un bateau qui, selon la passagère Marsha Pilgeram, a perdu toutes ses sources d'énergie au large des îles Leeward.

« La totalité des appareils électriques, y compris les élévateurs et les téléphones portables, ont cessé de fonctionner durant plusieurs heures. De plus, aucune communication avec l'extérieur n'a été possible. C'est la cause inconnue de ces anomalies qui a provoqué l'invisibilité de l'écho du navire sur les écrans des radars, et il est redevenu visible quand ces dysfonctionnements ont cessé. » (J. Sider)

Entre le 6 et le 27 mars 1917, il y eut la disparition du *Timandra*, un cargo faisant plus de 1500 tonnes et qui transportait du charbon vers Norfolk en Virginie, avec 31 hommes commandés par le capitaine Lee.

En février 1918, le *Cyclops*, qui transportait une cargaison de manganèse, disparut avec 309 personnes à bord, ce cargo ayant embarqué des passagers. Selon Jules Metz, un mauvais temps a dû sévir et le chargement de minerai, mal arrimé, a déséquilibré le bâtiment qui a chaviré et coulé. Un message de détresse aurait été capté et un plongeur de la marine américaine aurait retrouvé l'épave en 1968 sur le trajet initial que le *Cyclops* avait prévu de suivre après son escale à la Barbade. Gian Quasar, qui n'évoque pas ces éléments, écrit qu'après une brève escale à la Barbade le 3 mars, le dernier message reçu du *Cyclops* le 4 mars disait que tout allait bien à bord, et que le 6 mars un bateau patrouilleur britannique a aperçu le navire à deux reprises alors que ce dernier naviguait dans le sens opposé au trajet qu'il était censé suivre. La marine américaine a conclu qu'aucune explication satisfaisante n'a pu rendre compte de la disparition du *Cyclops*.

En mars 1926, le cargo *Suduffco* disparut avec à son bord 39 membres d'équipage, après sa sortie du canal de Panama. Il faisait route vers New York. Il avait prévu de traverser la zone du *Triangle*.

En 1938, l'*Anglo Australian* disparut avec 38 hommes à bord commandés par le capitaine Parslow. Il avait quitté Cardiff (Galles) et se dirigeait vers le canal de Panama pour rejoindre un port de la Colombie Britannique. Au large des Açores, il envoya un message radio pour signaler que tout allait bien, puis ce fut le silence total. Il devait aussi passer par le *Triangle*.

En février 1948, le *Samkey*, dont l'équipage était composé de 43 hommes, fut aperçu pour la dernière fois au large des Açores. Un message radio capté peu avant son entrée dans la zone du *Triangle* disait que tout allait bien à bord. Il n'y eut plus d'autres appels et personne ne le revit.

En avril 1950, le *Sandra* partit de Savannah (Géorgie) pour Puerto Cabello (Venezuela). La dernière position connue était au large de la Floride. Il disparut corps et biens.

Le 13 janvier 1955, le yacht *Home Sweet Home* quitta les Bermudes pour se rendre à Saint Thomas. Quelques heures après son départ, le yacht lança un appel radio, puis plus rien. On ne revit jamais ce bateau.

En septembre 1955, le yacht *Connemara IV* fut découvert abandonné à 150 miles au sud-est des Bermudes. Avant d'être retrouvé sans équipage, il avait tenu la mer malgré trois ouragans successifs. Au cours de son remorquage par le cargo *Olympic Cloud*, le yacht coula, emportant d'éventuels indices qui auraient pu expliquer le drame. Peut-être que les passagers sont tombés en mer lors de l'un des trois ouragans et qu'ils se sont noyés.

Le 22 décembre 1967, le yacht *Witchcraft* quitta Miami, avec son propriétaire Dan Burack et un ami, le Père Patrick Horgan. Vers 21 heures, un appel à l'aide de Dan Burack fut reçu : il expliquait que son bateau venait d'être heurté par quelque chose sous l'eau, ce qui avait endommagé l'hélice. Il avait besoin d'être remorqué au port. Un bateau de secours fut rapidement envoyé, mais rien ne fut retrouvé.

En octobre 1971, le cargo *El Caribe* disparut dans une mer calme, sans déclenchement de l'alarme automatique, peu après l'appel du commandant qui annonçait n'être plus qu'à deux jours de Saint-Domingue, sa destination.

Le 14 mars 1978, le caboteur *Hawarden Bridge* fut découvert, abandonné par son équipage sur son trajet vers Miami. Les gens de l'*US Coast Guard* montèrent à bord et constatèrent que l'intérieur était sec et vide, à l'exception de la salle des machines inondée. Il manquait deux radeaux de sauvetage, le gyrocompas, la boussole magnétique et les équipements radio. Ni l'*US Coast Guard*, ni la compagnie d'assurances *Lloyd's*, n'ont pu expliquer ce qui était arrivé aux marins.

En 1980, le cargo *Poet* disparut avec sa cargaison de blé et ses 34 marins, sans laisser de trace. Même l'alarme automatique n'a pas fonctionné.

En 1994, on retrouva le yacht *Scarlet* près de Saint Martin, sans son équipage.

Le 27 décembre 1999, Bobby Powell, propriétaire du *Alyson Selene* et sous-officier de l'*US Coast Guard*, a disparu du bateau alors qu'il pêchait dans des eaux calmes à sept miles au nord-est de l'île Andros. Des éléments trouvés à bord indiquent que le moteur du bateau était arrêté avant la disparition de Bobby Powell.

Le 8 juin 2000, c'est le *Tropic Bird* qui fut déserté par son propriétaire, Tom Olchefske, ancien capitaine de l'*US Navy*. Il a disparu alors qu'il avait rédigé sur son livre de bord : « *12 heures 56 au large de Grenade ; beau temps* », mais sans noter la longitude ni la latitude. Le bateau fut retrouvé le 22 juin échoué sur une plage de l'île Antigua, à plusieurs centaines de miles de Grenade. La nourriture à bord était avariée, la boisson à peine touchée et le carburant épuisé.

En 2001, le bateau de pêche *Hemingway* a été trouvé, au large de Cuba, sans trace de son équipage.

Gian Quasar, qui cite d'autres cas de derelicts restés énigmatiques, mentionne aussi une liste de bateaux de pêche et de plaisance qui ont lancé des appels de détresse et dont les équipages ont été secourus par d'autres navires ou héliportés par les appareils de l'*US Coast Guard*, ou encore qui ont réussi à rejoindre la côte sur des radeaux de sauvetage. Ces derniers incidents ont probablement été provoqués par des causes naturelles (intempéries, accidents, pannes de moteurs, blessures et maladies, etc.). (12)

Le voilier-école britannique Atlanta a disparu en 1880 avec plus de 200 hommes à bord. En 1945, le Saba Bank disparut. Dans la même région du globe, on signala aussi la disparition de l'*Anita*, un cargo norvégien de 20 000 tonnes.

Comme pour les avions, différentes étrangetés ont été constatées par l'AMVER (*American Merchant Vessel Emergency Report*) :

En août 1881, la goélette *Ellen Austin* découvrit une autre goélette abandonnée. Comme il s'agissait d'un derelict, le capitaine A. J. Griffin décida de l'amener à New York puis il plaça à bord quelques-uns de ses marins pour diriger cette goélette. A la suite d'une bourrasque, les deux bateaux se trouvèrent séparés pendant deux jours. Le derelict étant réapparu voguant de façon erratique, il s'avéra déserté par son équipage de prise.

En août 1969, une vedette du contrôle maritime trouva le phare *Great Isaac*, près de Bimini, « abandonné » de ses deux gardiens, Ivan Major et B. Mollings. A l'intérieur, la radio CB était allumée et on entendait les bavardages des pilotes de bateaux qui passaient à proximité.

En 1972, l'*USS Harkins*, un navire espion, traversa le Triangle au nord de Porto Rico. Il vira vers l'est et, le lendemain, il fut de retour sur le trajet emprunté la veille. Les instruments de bord indiquèrent que le fond était à 1700 pieds. Un hélicoptère Bell s'étant posé et l'équipage en étant descendu, l'appareil se mit à vibrer avant de se scinder en deux parties dans le sens de la longueur, du nez jusqu'à la queue !

En août 1999, les générateurs électriques du navire frigorifique de 13000 tonnes *Andra* cessèrent de fournir du courant. L'appel à l'aide fut capté par deux navires naviguant dans le secteur (à cent miles des Bermudes) : le navire frigorifique *Frio Vladivostok*, « frère jumeau » de l'*Andra*, et le remorqueur *Powhatan*. Le premier se rangea à côté de l'*Andra* pour lui fournir de l'électricité, pendant que le second le tira jusqu'aux Bermudes. Ceci permit de sauver une énorme cargaison de poulets gelés. Une simple panne naturelle ?

Le 4 mai 2002, un signal automatique EPIRB fut capté par le RCC, venant d'une distance d'environ cinquante miles au sud des Bermudes. Des survols rapides de la zone concernée ne révélèrent rien d'anormal, alors que le signal continuait d'être émis.

Gian Quasar a signalé plusieurs cas de bateaux qui naviguaient par temps calme et qui ont été brusquement confrontés à un déchaînement de vent et de vagues. Le premier mai 1998, Chuck Willis, capitaine du bateau de pêche *Miss Charlotte*, se trouvait dans le *Triangle* avec ses marins, en dehors du *Gulf Stream*. Il raconte :

« Le matin très tôt, la vaisselle, les verres et d'autres objets, sont venus tout à coup se fracasser sur le sol de la cabine. Un énorme coup de vent nous avait frappés. Nous sommes tous sortis sur le pont et nous avons vu que tout avait été balayé dessus. Comme, avant cela, le temps était calme et la mer plate, j'ai d'abord pensé à une trombe. J'ai donc envoyé un message par radio pour dire que mon pont était maintenant à nu et que nous allions faire le bilan des dommages. Puis des vagues de vingt pieds (six mètres) se sont abattues sur nous et le bateau a coulé en moins de deux minutes. Nous avons tous réussi à nous maintenir ensemble sur l'océan pendant six heures avant d'être sauvés par un autre bateau qui nous a ramenés à la côte. »

Voici un cas qui n'a rien à voir avec des forces naturelles, celui du capitaine Don Henry, lequel a fait toute sa carrière dans une compagnie de remorqueurs de navires en haute mer. Il a pris sa retraite dans les années 1980, son équipage ayant toujours été constitué d'ex-marins de la *Navy*. En 1966, il se trouvait dans le *Triangle*, et son remorqueur, d'une puissance de 2000 chevaux, tirait une barge de 2500 tonnes. Il a raconté son expérience à Gian Quasar :

« Nous nous dirigeons vers Miami, en provenance de Porto Rico. C'était un après-midi et j'étais dans ma cabine. Soudain, j'ai entendu que l'on s'agitait fortement sur la passerelle. Tous mes hommes criaient, aussi j'ai rejoint la passerelle en courant et j'ai crié : "Bon Dieu ! Qu'est-ce qui se passe ici ?". Mon chef pilote m'a dit de regarder le compas. Je l'ai fait et j'ai vu qu'il tournait comme une toupie. Je n'avais encore jamais constaté une chose comme ça ! On n'entendait plus de communications sur la radio. Les lumières avaient cessé de fonctionner car nos générateurs ne fournissaient plus d'énergie, et pourtant ils continuaient à tourner ! Il devait y avoir une perte d'énergie électronique à ce moment-là. Notre jeu de cinquante batteries était vidé, complètement mort, mais on ne s'en est pas rendu compte tout de suite.

J'ai quitté la passerelle pour vérifier sur le remorqueur et immédiatement le ciel a attiré mon attention. Il n'y avait plus d'horizon, plus de limite entre le ciel et l'océan. Tout était comme de l'écume, comme du lait, et le ciel était de la même couleur. La mer et le ciel se confondaient, ce qui explique que l'on ne distinguait plus de ligne d'horizon.

(...) Le câble était tendu raide et se terminait dans le brouillard, mais il n'y avait pas de brouillard nulle part ailleurs, seulement autour de la barge ! On ne voyait pas la barge mais on se rendait compte qu'il y avait bien quelque chose au bout du câble, et immédiatement autour de l'endroit où elle devait se trouver on voyait que l'eau était agitée.

J'avais entendu parler du Triangle, comme bien d'autres marins, et je ne voulais pas figurer dans les statistiques des disparitions. J'ai couru à la passerelle pour mettre la gomme aux moteurs et m'éloigner de cet endroit. Mais quelque chose a empêché le remorqueur d'avancer et paraissait même nous tirer en arrière ! Les hélices labouraient la mer, mais nous étions retenus par quelque chose. Finalement, nous avons vu la barge se libérer de son enveloppe de brouillard et nous avons aperçu de nouveau l'horizon. Dès lors, nous avons pu avancer et quitter ce secteur. Ensuite, j'ai fait mettre un canot à la mer pour vérifier la barge ; elle était chaude au point qu'on ne pouvait pas la toucher, autrement dit beaucoup plus chaude que par une chaleur normale. Au total, cet incident a duré entre sept et dix minutes. Avant qu'il se produise, la mer était calme et plate, et la visibilité bonne jusqu'à dix miles. J'ai pensé un moment devenir la prochaine victime du Triangle, et c'est depuis ce jour-là que je suis convaincu que des choses très bizarres surviennent dans cette zone. »

Frank Lynn, un ancien marin de l'*US Coast Guard*, a raconté à Gian Quasar l'extraordinaire incident qu'il a vécu une nuit d'août 1956 à bord de la vedette *Yamacraw* :

« Il était 1 heure 30 du matin. Sur notre écran radar, nous avons remarqué un écho, une forte ligne à environ 28 miles de distance. Cela ressemblait à une masse solide de terre. Mais d'après notre équipement de navigation, rien de tel n'était censé exister puisque nous étions à 165 miles au large de la côte. D'après le signal, ça ne bougeait pas. Nous nous sommes dirigés vers cette chose et une demi-heure plus tard elle se trouvait à un demi-mile de notre vedette.

Nous nous sommes rapprochés avec précaution. A cent yards, nous avons braqué notre projecteur sur l'objet. C'était une masse dense car la lumière se reflétait dessus et ne la pénétrait pas. Après être parvenu tout près, nous avons remarqué que c'était une masse compacte d'une sorte de fluide vaporeux. La vedette a commencé à pénétrer dedans. Dans cette vapeur la visibilité était nulle. Tout à coup, un phénomène s'est produit. La salle des machines a annoncé une perte de pression de vapeur, donc la situation devenait sérieuse. Quand notre vitesse est tombée à quatre nœuds, nous avons mis la marche arrière. Quelques instants plus tard, nous sommes sortis de la masse. Au même moment, la pression et tous les systèmes électroniques sont redevenus normaux. Je ne sais pas à quoi

nous avons été confrontés. Bien des années plus tard, j'ai parlé de cette affaire à des océanographes, mais aucun d'eux n'a été capable de m'expliquer ce que c'était. »

En 1996, Don Welch et Ron Reyes, à bord de leur petit bateau à voiles, se sont retrouvés dans une situation très curieuse au large de Port Canaveral, Floride. L'un d'eux a fait cette déclaration :

« C'était un matin très tôt. Nous naviguions avec un vent modéré et une mer un peu houleuse. A environ cinq ou six miles de la côte, nous sommes entrés dans un petit banc de brouillard. Au bout de quelques minutes, nous avons surgi dans un secteur où le ciel était clair, sans vent, du brouillard autour de nous, et avec une impression de surnaturel. C'était un peu comme si nous étions entrés dans l'oeil d'un cyclone. Nous avançons très lentement sous un radieux soleil et sans le moindre bruit. Nous venions de sortir d'un banc de brouillard avec un vent modéré, à vitesse réduite, pour surgir dans cet espace, ouvert dans ledit brouillard, où régnait un calme impressionnant, avec la lumière du soleil et sans le moindre bruit. Nous avons arrêté le bateau pour parler et fumer une cigarette, et nous avons pu voir notre fumée rester immobile dans l'air en face de nous, pendant au moins deux minutes. Puis nous sommes repartis dans le brouillard, et, quand nous en sommes ressortis, nous avons avancé avec des vents plus forts et une mer plutôt agitée. » (13)

3. Les théories :

On admet généralement que diverses forces naturelles sont à l'oeuvre dans les disparitions constatées. Mais les avis sont partagés quant à la nature de ces forces :

a) Les théories naturelles :

*** Pour les bateaux :**

1. Une activité sismique sous-marine créerait des eaux extrêmement agitées (tourbillons, maelströms, « vagues scélérates », etc.). Cela se produirait de façon subite et imprévisible, avec un effet de dysfonctionnement sur les appareils électriques et électromagnétiques.
2. Une activité volcanique sous-marine aurait les mêmes conséquences qu'une activité sismique.
3. Des lignes géomagnétiques généreraient de puissants champs de forces magnétiques, des courants très violents... Elles occasionneraient aussi des aberrations électromagnétiques sur les instruments de navigation.
4. La gravitation terrestre dans cette zone produirait des phénomènes aux conséquences identiques à celles de l'activité sismique (point 1).

5. Le courant chaud du *Gulf Stream* provoquerait des anomalies océaniques diverses, soudaines, brutales et imprévisibles.

6. Des minéraux des fonds océaniques (ceux qui contiennent certains métaux et du mercure notamment) perturberaient les signaux des transmissions radio, ce qui expliquerait l'absence de SOS en cas de détresse.

*** Pour les avions :**

1. Des vortex atmosphériques magnétiques dérégleraient les appareils de navigation et la radio, entraînant leur désorientation spatiale, puis la chute de l'avion dans la mer après épuisement du carburant.

2. Des vortex atmosphériques électromagnétiques auraient des implication identiques.

3. De mystérieux et terribles courants d'air s'élèveraient au milieu d'un cumulonimbus et créeraient de puissantes forces pouvant désintégrer les appareils impliqués. (« *Flying Saucer Review* », vol. 10, n° 6, 1964, selon une théorie avancée par l'*US Air Force* en 1950.)

4. Des lignes géomagnétiques.

Ces théories ne sont pas scientifiquement justifiées. Il ne s'agit que d'explications supposées, inventées pour la circonstance.

b) Les théories « extraordinaires » :

Ce sont celles qui font intervenir une « force inconnue ».

Un *Lockheed Super Constellation* militaire a disparu le 30 octobre 1954 avec ses 42 passagers, et aucun débris flottant n'a été retrouvé. Conclusion du *Naval Board of Inquiry* :

« Le Bureau estime que cet appareil a été confronté à une force soudaine et violente, rendant son vol impossible à contrôler par son pilote. Cette force est inconnue. »

Le docteur Manson Valentine, qui a été professeur d'océanographie à l'université de Miami, a évoqué (une fois retraité) un champ magnétique et il a dit qu'il y avait, dans cette affaire, quelque chose de presque mystique.

Jean Sider écrit qu'en dépit « *des abus de certains auteurs comme Charles Berlitz* », il a existé des disparitions n'ayant trouvé aucune explication satisfaisante.

« Elles concernent essentiellement des appareils aériens et des navires qui ont disparu, souvent par temps calme, sans avoir signalé quoi que ce soit par radio, par alarmes automatiques EPIRB (Emergency position indicating radio beacon, par balise radio d'urgence d'indication de position), par ELT (Emergency Locator Transmitter – Transmetteur de position de détresse), ou par d'autres systèmes d'alerte à déclenchement automatique. Et dans ces cas, aucune trace n'a été découverte : débris, équipements divers, canots de sauvetage, et jamais de corps flottants ou rejetés sur les plages.

Les disparitions sont parfois émaillées d'étrangetés. Certaines se sont produites par beau temps sans messages radio captés pour signaler un ennui quelconque, alors qu'un ou plusieurs navires et autres appareils aériens, qui circulaient au même moment dans le même secteur, n'ont pas enregistré le moindre problème. Plusieurs avions ont disparu d'un seul coup des écrans des radars des contrôleurs aériens. D'autres se sont évanouis alors qu'ils étaient en vue de la terre ferme et qu'ils s'apprêtaient à atterrir, pendant que quelques-uns se perdaient à jamais au-dessus d'eaux de très faibles profondeurs sans que la moindre trace ait été découverte. On connaît aussi des cas d'appareils qui n'ont plus donné signe de vie, en dépit du fait qu'ils se trouvaient totalement en dehors de leur trajet initial prévu (ce qui a été prouvé), et malgré leurs pilotes très expérimentés. De plus, il y en a qui ont cessé d'exister au milieu d'un contact radio avec le contrôle aérien. Il y a aussi les disparitions sur de petits parcours ne prenant que quelques minutes, par exemple entre deux îles relativement proches. » (J. Sider)

Si Jean Sider privilégie l'intervention d'une force inconnue pour expliquer certains cas, il parle, à propos de certaines thèses, d'imagination débridée émanant des inconditionnels du paranormal et d'auteurs « peu regardants », ces thèses incluant la référence à l'influence du système de propulsion des OVNI (dont on ne voit pas, en effet, ce qu'il viendrait faire ici), ainsi que la référence à des « trous de ver » (ou à des « portes interdimensionnelles ») utilisés par des OVNI pour pénétrer dans notre dimension physique. Il qualifie d'écrivains « *axés davantage sur le lucre et le vedettariat* », ceux qui, d'après lui, ont donné dans la science-fiction la plus farfelue en imaginant des énergies produites par des installations sophistiquées qui auraient été submergées avec l'Atlantide et qui laisseraient encore échapper des énergies résiduelles de la technologie atlante tombée au fond de la mer. Il cite l'auteur David Childress, présenté comme le promoteur de « cette énormité » (sic).

« Il a aussi une sympathie affichée pour les "allumés" et autres conspirationnistes qui proposent les conséquences d'expérimentations militaires sur des ovnis capturés intacts, effectuées à partir d'une base de la Marine américaine située sur la côte de la Floride ! Il est probable que ces idées grotesques ont été inspirées par les très suspectes déclarations de Robert Scott (Bob) Lazar qui, dans les années 1980, avait affirmé avoir oeuvré dans la très secrète base "Area 51" du Nevada où il aurait vu des ovnis récupérés intacts après accidents.

Toujours tout aussi théoriquement, le passage par ces "trous de ver" impliquerait aussi le facteur temps, et quelques chercheurs expliquent à ce propos que changer brusquement de lieu et de temps ne peut produire que la disparition immédiate et définitive des véhicules et des gens transportés, car tous seraient censés avoir été téléportés dans une autre dimension ! » (J. Sider) (14)

Si je reconnais volontiers le caractère absurde de la thèse faisant intervenir des expérimentations militaires associées à des OVNI capturé intact, je ne qualifierai pas pour ma part d' « imagination débridée » celle faisant référence à de possibles « portes interdimensionnelles » associées à des OVNI. Et ce, pour une bonne raison : il est parfois arrivé que l'observation d'un OVNI ait été signalée lors d'une disparition dans le Triangle, ce que précise d'ailleurs Jean Sider lui-même :

« Et puis il y a des vols, bien que rares, qui n'ont plus reparu après avoir été confrontés à un "objet aérien inconnu". » (J. Sider)

Jean Sider cite le cas de José Torres. Le 28 juin 1980, ce dernier pilotait, à 35 miles de la côte de Porto Rico, un *Ercoupe* avec pour passager José Pagan.

« Il signale au contrôle aérien qu'un "étrange objet" vient droit sur son appareil et qu'il doit changer sa trajectoire. Mais l'intrus continue à le harceler. Les systèmes de guidage et de transmission de l'avion commencent à lâcher un par un et bientôt le pilote est complètement perdu. Le contrôle perçoit encore sa voix : "Mayday ! Mayday !" (SOS). Puis l'écho de l'avion disparaît brusquement à la vue des contrôleurs. Quelques instants plus tard, un écho d'appareil inconnu apparaît sur les écrans et file à grande vitesse. Les recherches lancées furent infructueuses pour localiser des traces de l'Ercoupe et de ses deux occupants. » (J. Sider) (15)

Puisque Jean Sider fait ici une claire allusion à un appareil volant inconnu ou à un « étrange objet » volant (donc à un OVNI), l'association de certaines disparitions à la présence d'un OVNI (avec ou sans « porte interdimensionnelle ») n'a pas le caractère absurde qu'il sous-entend ! Comment peut-il, à ce propos, parler d'imagination débridée, alors qu'il cite lui-même un cas de disparition dans le Triangle qui est étroitement associée à l'observation d'un OVNI ?

- Le témoignage de Bruce Gernon :

Jean Sider évoque un autre cas où un OVNI est impliqué. Il s'agit du témoignage de Bruce Gernon, un pilote professionnel chevronné, dont le récit se trouve dans le livre de Gian Quasar, ainsi que dans le film documentaire, de décembre 2009, de la chaîne télévisée *National Geographic*.

Le 4 décembre 1970, à 15 heures, il décolla de l'île Andros aux commandes d'un petit avion de tourisme, un *Beechcraft Bonanza*, avec son père et un associé à Miami. Très vite, ils aperçurent un nuage lenticulaire très bas, à environ 150 mètres, seulement, au-dessus de l'océan, ce qui était anormal. Ce nuage prit l'aspect d'un cumulus en forme de tour, tout en paraissant s'élever aussi vite que l'avion. Le *Bonanza* fut pris dans cette étrange nuée et ne parvint à retrouver un ciel clair qu'à 3500 mètres d'altitude. En se retournant, Bruce Gernon remarqua que l'énorme nuage était devenu une gigantesque masse orageuse s'étendant en demi-cercle autour de son avion, un autre

nuage se formant devant lui quelques instants après. Observé de plus près, il s'avéra que, comme le précédent, celui-ci venait de la surface de l'océan, avant de s'élever jusqu'à 18.000 mètres.

Bruce Gernon voulut le contourner, mais le nuage encerclait l'avion, ce nuage étant en fait le même nuage vu précédemment. Il avait maintenant pris la forme d'un beignet d'environ 48 kilomètres de diamètre. Des éclairs commencèrent à se produire à l'intérieur de cette masse devenue d'une très grande noirceur.

« J'ai alors aperçu une ouverture en forme de U dans la partie ouest du "beignet". Comme je n'avais plus le choix de faire demi-tour, j'ai pensé pouvoir sortir par cet endroit. Alors que nous nous étions rapprochés de lui, nous avons vu les deux bras du U se réunir à leur sommet pour former un trou rond. En fait, ce trou ressemblait à l'ouverture d'un tunnel horizontal dans la masse nuageuse, faisant environ un mile de large et plus de dix miles de long. Nous pouvions voir le ciel bleu clair de l'autre côté.

Puis nous avons remarqué que le diamètre de ce tunnel se rétrécissait rapidement. J'ai alors amené la vitesse de mon appareil à 230 miles/h. Lorsque nous sommes entrés dans le tunnel, son diamètre ne devait faire guère plus de 200 pieds seulement (60 m).

J'ai ensuite été stupéfait de constater que le conduit ne paraissait faire qu'un mile de long au lieu des dix miles estimés auparavant. La lumière du soleil de l'après-midi brillait à la sortie du tunnel, ce qui rendait ses "parois" blanches et luisantes comme de la soie. Ces "parois" étaient parfaitement arrondies, et tout autour d'elles on voyait des petits flocons nuageux gris qui contrastaient, animés d'un mouvement giratoire dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre par rapport à notre avion.

Nous sommes restés dans ce tunnel une vingtaine de secondes seulement, avant d'en sortir. Pendant cinq secondes, j'ai éprouvé l'étrange impression de n'avoir plus de poids et que notre vitesse augmentait. Quand j'ai regardé en arrière, j'ai sursauté en constatant que les "parois" du tunnel s'affaissaient pour former une fente qui s'est mise à tourner lentement dans le sens des aiguilles d'une montre. Tous nos instruments de navigation électroniques et magnétiques ne fonctionnaient plus. L'aiguille du compas tournait lentement en dépit de notre trajet en ligne droite. Au lieu du ciel bleu que nous avions vu, tout notre environnement semblait être constitué d'une brume grisâtre terne. La visibilité n'allait pas au-delà de deux miles, si bien que nous ne distinguions pas l'océan, l'horizon, ni le ciel. L'air était calme et il n'y avait pas d'orage ni de pluie. J'ai pensé à un "brouillard électronique" parce qu'il semblait être la cause du dérèglement de nos instruments. Nous sommes demeurés trois minutes dans cette situation, quand soudain la radio du contrôle aérien a annoncé avoir identifié notre avion au-dessus de la plage de Miami Beach, se dirigeant vers l'ouest. J'ai regardé ma montre pour constater que nous avions volé moins de 34 minutes. Logiquement, nous ne pouvions pas avoir atteint Miami Beach, et nous aurions dû n'être qu'en approche des îles Bimini. J'ai répondu au contrôle aérien qu'il avait dû identifier un autre appareil et que nous devions nous trouver approximativement à 90 miles au sud-ouest de Miami et pas encore au-dessus des îles Bimini.

Tout à coup, le supposé brouillard commença à se scinder en deux parties, dans un mode tout à fait électronique. En effet, de longues lignes horizontales apparurent dans le brouillard de chaque côté de nous. Ces lignes étaient constituées de bandes horizontales d'environ 4 à 5 miles de long. Nous avons alors aperçu le ciel bleu entre chaque bande. Puis en huit secondes maximum, toutes les bandes s'élargirent et se rejoignirent, et aussitôt le brouillard disparut, laissant place à un ciel bleu ensoleillé, et mes yeux durent s'habituer progressivement à ce changement brutal de luminosité. Ensuite, j'aperçus l'île de Miami Beach juste en dessous de nous. » (B. Gernon)

Bruce Gernon a établi à 47 minutes le temps de son vol. Cela paraissait impossible car le trajet accompli faisait au moins 250 miles, soit 400 kilomètres, le *Bonanza* étant incapable de parcourir une pareille distance en si peu de temps.

Ce n'est qu'en 1972 que Bruce Gernon eut connaissance de certaines disparitions dans le *Triangle* et du fait que certains chercheurs privés les attribuaient à des anomalies spatio-temporelles. Du coup, réalisant que son expérience pouvait s'expliquer de cette manière, il calcula que le trajet effectué dans le tunnel avait été d'environ 100 miles (160 kilomètres) et qu'au lieu d'avoir été réalisé en trente minutes, il l'avait été en trois minutes, ce qui représente une vitesse théorique de 3200 km/h, de quoi détruire le *Bonanza* et tuer ses passagers.

Trois mois après son extraordinaire aventure, Bruce Gernon pilotait son avion au-dessus de Miami. Au-dessus de la mer, il aperçut un OVNI qui se dirigeait droit sur lui. De forme discoïdale, l'engin était de couleur d'ambre et mesurait près de 300 pieds de diamètre, soit 90 mètres ! Afin d'éviter une collision, le pilote vira sèchement sur la gauche. Il regarda en arrière et ne vit alors plus rien. Il a pourtant eu la très nette impression qu'il s'agissait d'un objet matériel. En outre, il a noté que l'OVNI suivait le même couloir aérien que son avion lors de l'incident du « tunnel de nuages » précédemment mentionné. Voici ce que précise Gian Quasar :

« Les observations d'ovnis et d'oanis (objets aquatiques non identifiés) sont fréquentes dans le secteur de Bimini et d'autres zones du Triangle. » (16)

Bruce Gernon est l'auteur, avec Rob MacGregor, de : « *The Fog* ». Il a baptisé la « chose » à laquelle il a été confronté : « *brouillard électronique* ». Il mentionne le pilote d'essai américain Martin Caidin qui a évoqué une sorte de champ de force, et Bruce Gernon a été frappé lorsque cet auteur a écrit que voler dans ce « brouillard électronique » était comme se déplacer dans du lait. C'est exactement ce que Bruce Gernon a ressenti.

« J'ai participé à plusieurs émissions et documentaires télévisés où les producteurs avaient eu recours à un sceptique professionnel, voire un scientifique qui respecte strictement les lois connues de la physique. Pour eux, tout est toujours impossible ! Un professeur de physique à l'université de Miami m'a dit une fois que j'avais simplement perdu la notion du temps à cause du brouillard. Autant vous avouer que notre entretien s'est, comment dire, un peu mal passé... »

S'agissant des 5 avions torpilleurs *TBM Avenger* de l'escadrille 19 disparus le 5 décembre 1945, Bruce Gernon pense que le brouillard électronique est à l'origine de cette disparition.

« Les avions sont entrés dedans puis se sont retrouvés désorientés, avec une "visibilité étrange", leur compas et équipement de navigation en panne en même temps. Je me rappelle que dans mon cas, 25 ans plus tard presque jour pour jour, ma boussole tournait lentement dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, aucun de mes équipements ne

marchait correctement et la visibilité était “étrange”. Il s'agissait du même phénomène, j'en suis nettement convaincu. Pour revenir aux ovnis, en tant que pilote, j'en ai moi-même vu huit de près, mais aucun dans le brouillard électronique. Certains sont vraisemblablement des phénomènes naturels, d'autres peut-être contrôlés par des extraterrestres... Quatre de mes observations s'apparentaient à quelque chose qui semblait “vivant”. (...) Je me suis souvent demandé si l'énorme nuage dans lequel je suis rentré la première fois ne cachait pas un énorme ovni à l'intérieur, en l'espèce une sorte d'organisme vivant d'environ un kilomètre de long. (...) » (B. Gernon) (17)

- Des lumières et des nuages inexplicables :

Jean Sider note qu'il est assez fréquent que des lumières inexplicables soient observées par des équipages et des passagers de bateaux. Elles sont signalées aussi bien au-dessus qu'en dessous des eaux, ce qui les rend très anormales. Même le personnel envoyé à la recherche de navires et d'avions disparus ou accidentés, a fourni des rapports faisant état de ces lumières bizarres.

Vers l'an 2000, l'Amiral Richard Rybacki a fait ce commentaire :

« Jamais nous ne savions si on voyait des signaux de détresse car ces lumières étaient lointaines et ne duraient que quelques secondes. Chaque fois que nous les avons vues, elles nous donnaient un nouvel espoir et une envie d'envoyer encore des avions et des navires pour faire des recherches, mais à chaque fois elles restaient vaines, car il n'y avait jamais personne là où nous avons pensé trouver quelqu'un. »

Le 2 août 1975, un océanographe, le docteur Jim Thorne, a rapporté une observation d'OVNI alors qu'il faisait, avec d'autres scientifiques, une promenade en bordure d'une plage de l'île principale de Bimini. Ils aperçurent, dans un ciel de nuit entièrement étoilé, une source lumineuse mobile qui se rapprocha de leur groupe pour finalement le survoler. Cette source lumineuse exécuta ensuite une manœuvre à droite puis une autre sur la gauche, avant de rester quelques instants en sustentation. Elle était d'une couleur bleuâtre claire et paraissait vibrer. A un moment donné, elle se mit à osciller et à émettre une sorte de bourdonnement régulier. Elle fila ensuite à une grande vitesse estimée à « *plusieurs milliers de miles à l'heure* », l'observation ayant en tout duré un peu plus de trois minutes.

Gian Quasar a noté que l'on continuait à signaler, dans le ciel de la zone du *Triangle des Bermudes*, de nombreuses lumières anormales se matérialisant ou se dématérialisant, en association avec d'étranges masses vaporeuses ou nuageuses atmosphériques.

Le 25 juin 2001, alors qu'il était 21 heures 30, les navigateurs Paul Vance et Doug Gerdon, qui étaient partis de West Palm Beach (Floride), voguaient vers les Bahamas. A onze miles de la côte, Paul Vance remarqua, dans le ciel, une lumière qui se déplaçait. Il pensa d'abord à un avion. La lumière s'étant mise à descendre verticalement, il pensa à un hélicoptère ayant allumé son projecteur. Cette lumière, blanche, n'avait pas un puissant éclat. Puis une petite masse de « brouillard » se forma sous l'objet tout en tournant sur elle-même, et la lumière s'engouffra, à la

verticale, dedans. La masse devint alors légèrement lumineuse, avant de se dissiper avec la lumière (cette dernière ayant disparu). Le « spectacle » avait duré de deux à trois minutes.

« Durant l'observation, notre moteur a perdu sa puissance car il tournait au ralenti. On aurait dit que cette masse était une sorte de porte ou de passage. Du coup, nous avons préféré rentrer à West Palm Beach à la voile, d'autant que nous avons un vent favorable. Le lendemain matin, nous avons examiné le moteur et nettoyé les pièces encrassées, mais plus jamais il n'a fonctionné normalement. Au moment de l'observation et de la panne, je me suis dit qu'il se passait de drôles de choses dans le Triangle des Bermudes ! » (P. Vance)

Cette description rappelle, note Jean Sider, les voitures qui disparaissent après avoir été entourées de petites « *masses de brouillard* » au comportement bizarre. Serait-ce vraiment, ajoute-t-il, un passage temporaire débouchant sur une dimension parallèle de notre planète ? Le docteur Irwin A. Moon, directeur du *Moody Institute of Science*, estime, dans son livre : "*Facts or Faith*", que c'est une possibilité envisageable.

Le 11 octobre 2001, entre minuit et une heure du matin, des passagers du navire de croisière *Celebrity* virent dans le ciel étoilé une source lumineuse se dirigeant vers le bateau. Elle se mit à tourner autour pendant un quart d'heure, tantôt dans un sens, tantôt à l'opposé, avant de se placer carrément au-dessus. Elle s'éloigna ensuite à la verticale et devint une simple lumière comme celle d'une étoile. Deux témoins, un avoué et son épouse étudiante en médecine, ont témoigné devant un commissaire de la marine marchande, lequel leur a dit qu'il recevait souvent de pareilles descriptions.

On connaît plusieurs témoignages de scientifiques ayant assisté, dans des endroits extérieurs à la zone des Bermudes, à des phénomènes identiques :

Le premier mars 1965, en Angleterre, on aperçut, au-dessus de « South Sea » (Southend-on-Sea ?), une masse de cumulus presque circulaire à base plate, de plusieurs miles de diamètre, qui ressemblait, au niveau de la forme, à un beignet, le centre étant vierge de nuages. L'air paraissait y circuler dans un mouvement cyclonique car on voyait de petites traînées nuageuses se détachant des bords intérieurs de la masse principale. (Selon la publication scientifique anglaise *Weather*, de la *Royal Meteorological Society*.) Ce témoignage rappelle celui de Bruce Germon (voir plus haut), lequel avait décrit un nuage en forme de beignet.

Le 8 octobre 1995, l'ingénieur électricien et spécialiste en champs magnétiques Ivan Lima, ainsi que sept autres membres d'une équipe de scientifiques, se trouvaient à bord d'un bateau pour une mission privée de recherche dans le cadre du *Gate Phenomenon Project*. Alors qu'ils se trouvaient dans le Pacifique, au large de la Californie à cinquante miles de la baie de San Francisco, ils détectèrent, à quinze mètres de leur navire, une manifestation de radiation.

« Exactement à l'endroit de la radiation, une formation de brouillard a commencé à apparaître. Elle était très épaisse et très basse, à pas plus d'un mètre au-dessus des flots. Elle s'est mise en forme de rectangle comme une plate-forme. Son extrémité était presque en direction de notre bateau et nous l'avons vue grossir en hauteur et en taille. Elle s'est étendue latéralement jusqu'à ce qu'elle atteigne une hauteur d'une centaine de pieds, et là elle s'est stabilisée, mais dans une structure générale ovale.

Puis au dernier moment, cette gigantesque formation nuageuse - du moins en apparence - a entrepris de tourner dans le sens des aiguilles d'une montre. Au même instant, son mouvement a évolué en spirale, de l'extérieur vers le centre, alors que les conditions météo n'avaient pas changé, avec un ciel totalement bleu, sans nuages et sans aucun bruit. » (I. Lima)

Un pressentiment de danger a affecté l'ingénieur et plusieurs de ses collègues, et c'est ce qui les a incités à éloigner rapidement le bateau et à rentrer au quai d'amarrage de San Francisco. Ivan Lima a expliqué que ce pressentiment était lié à la possibilité que le centre de la spirale ait pu être une sorte de « porte » qui aurait pu s'ouvrir et absorber le bateau avec ses passagers. Au retour du port, les témoins ont ressenti divers effets secondaires : des nausées et vertiges qui ont duré plusieurs heures.

Ivan Lima estime que ces anomalies sont naturelles mais non encore expliquées par la science, et qu'il est possible qu'elles soient des passages temporaires entre deux dimensions spatiales, voire temporelles. (18)

- Effets sur le moteur et les moyens de communication :

Gian Quasar cite de nombreux exemples de navires de toutes sortes qui ont enregistré diverses pertes de puissance motrice, ainsi que la paralysie momentanée des moyens de communication. C'est ce qui est arrivé, en décembre 2000, au paquebot *Sovereign of Seas*. Ce dernier, qui avait quitté les Bahamas et s'était dirigé vers Cape Canaveral, s'est brusquement retrouvé sans électricité, les radios étant hors de fonctionnement. Il parvint quand même, péniblement, jusqu'à Fort Lauderdale.

Par contre, en 1982, le paquebot *Dolphin* eut, entre Bimini et la Floride, ses moyens de navigation paralysés, y compris les moteurs. Il a été déporté par les vents et les courants, et a échoué sur une plage de Fort Lauderdale.

Gian Quasar, qui s'est renseigné auprès de la *Lloyd's*, a obtenu les précisions suivantes :

« Les banques de données indiquent que 80% des bateaux ayant navigué dans le Triangle des Bermudes ont signalé, en rentrant à leur port d'attache, qu'ils avaient enregistré diverses anomalies de fonctionnement sur leurs moteurs, radios, compas, et toute l'alimentation en électricité. Dans d'autres cas, il a même fallu les secourir quand ils ont actionné leur signal "*dead in the water*" (panne en mer), en les remorquant jusqu'au port le plus proche. Des recherches dans d'autres ports comme Dakar, Le Cap, Brisbane, etc., révèlent que la grande majorité des ennuis enregistrés en mer ne concernent que des dégâts causés par l'eau et le feu. » (19)

- Charles Lindbergh :

Ce n'est qu'en 1976 que le célèbre aviateur Charles Lindbergh a évoqué, dans son livre *"Autobiography of Values"*, ce qu'il avait vu en 1928, alors qu'il était aux commandes de son Spirit of St. Louis.

Parti de La Havane de nuit, il survolait le nord du *Triangle* quand il remarqua que sa boussole de bord commençait à aller de gauche à droite, puis à faire des tours complets. Il s'aperçut alors qu'une sorte de brume enveloppait son avion. Il ne voyait plus la mer. Quand l'aube apparut, il remarqua que le ciel était d'un blanc grisâtre. La « brume » se dissipa après quelques heures de vol, il vit une terre sous lui et ses instruments de navigation étaient redevenus normaux. Il constata, en scrutant la côte et en consultant ses cartes, qu'il avait accompli un trajet beaucoup trop long par rapport à la quantité de carburant disponible. (20)

- Energies atlantes et forces électromagnétiques :

Nous avons vu que l'hypothèse des « énergies atlantes » est considérée comme fantaisiste par Jean Sider. Ce dernier cite David Childress pour cette « explication atlante » des disparitions dans le Triangle, mais Charles Berlitz avait aussi évoqué cette thèse, ainsi que l'a rapporté en 1982 un auteur anonyme dans un article pour la série de fascicules *"Inexpliqué"* :

« Selon Charles Berlitz, l'Atlantide, le continent englouti, serait situé au large de Bimini, dans les Bahamas. Une machine (ou une arme inconnue), dernier vestige des prouesses technologiques atlantes, fonctionnerait encore quelque part au fond de la mer et désintégrerait parfois bateaux et avions. » (21)

Si Jean Sider rejette, ce qui n'a rien de surprenant, l'explication faisant intervenir des énergies issues d'une ancienne technologie atlante, l'explication de certaines disparitions dans le *Triangle* par de telles « énergies résiduelles atlantes » ne relève cependant pas de « la science-fiction la plus farfelue » (sic) et ne constitue pas une « énormité » (sic), si l'on se réfère à certaines sources « extraordinaires », ainsi que nous allons le voir plus loin.

Gian Quasar, quant à lui, a tendance à privilégier la théorie liée à certaines forces électromagnétiques présentes dans l'atmosphère, tout en reconnaissant que ce qui les provoque « *reste mystérieux à jamais* ». Il a inventorié ce qu'ont dit certains scientifiques ouverts à l'idée de forces non encore identifiées et il a interviewé des spécialistes en météorologie, en physique de l'atmosphère, en océanographie... Il a aussi rencontré de rares témoins ayant évoqué la neutralisation de leur radio et l'effolement de leurs appareils de navigation, l'apparition brusque de brouillards, de brumes, de phénomènes lumineux inhabituels et d'autres anomalies météorologiques inconnues. (22)

Les théories rationalistes impliquent, avec des variantes, des perturbations électromagnétiques naturelles émanant de particularités géologiques sous-marines diverses. Cependant, aucune de ces théories ne s'appuie sur des preuves établies. Il s'agit donc de suppositions gratuites.

Jules Metz est l'auteur d'un livre paru en 1988 aux éditions Robert Laffont : *"La vérité sur le triangle des Bermudes"*. Jean Sider présente cet auteur comme un auteur rationaliste qui ne propose que les cas expliqués, ainsi qu'une poignée de cas toujours inexpliqués, « à l'aide d'affirmations gratuites et parfois mensongères ». Gian Quasar est, quant à lui, l'auteur de : *"Into the Bermuda Triangle"*, 2004. (23)

IV. La base secrète du Triangle des Bermudes :

Voici ce qu'on lit sur le site <http://lemondeintemporel.blogs.lalibre.be>

« Le centre d'évaluation et de tests sous-marins de l'Atlantique (AUTEC - Atlantic Undersea Test and Evaluation Center) est situé en plein cœur du triangle des Bermudes. Il est utilisé en grande partie par l'armée. Sa mission est inconnue du grand public...

- Une base secrète :

Le centre de recherche est situé à 280 km au sud-est de West Palm Beach (Floride), sur l'île d'Andros. Il couvre aussi une zone appelé la "langue de l'océan" : il s'agit d'un profond ravin océanique des Bahamas, séparant l'île d'Andros et la Nouvelle Providence. A cet endroit, la profondeur de l'océan varie de 3 mètres (le long de la côte de l'île d'Andros) à près de 2000 mètres sur une distance de seulement 150 km...

Le centre s'étend sur 250 hectares sur terre, mais dispose d'une superficie impressionnante de 430 000 hectares dans l'océan. La base est dotée d'un système de sécurité très performant et son accès est très restreint. Bien entendu, aucun film ni photo n'est autorisé sur place.

L'AUTEC est parfois assimilé à l'équivalent sous-marin de la base 51 de l'armée américaine (une base secrète où le gouvernement aurait fait des études sur les extra-terrestres et où certains témoins affirment avoir vu des OVNI). Au sein même de l'AUTEC, des anomalies électromagnétiques auraient pu être reproduites, ce qui n'est pas sans danger pour les navires et aéronefs environnants.

Plus troublant encore : de mystérieux engins ont été aperçus à plusieurs reprises dans les environs de l'AUTEC. Les témoins décrivent des engins effectuant des mouvements inhabituels : virages très serrés, accélérations incroyablement rapides, ... Un témoin raconte avoir été à 3 km d'un objet inanimé qui flottait sur l'eau. Il croyait voire une baleine. Il s'est ensuite approché à 800 mètres. L'objet brillait étrangement et ressemblait plutôt à un engin futuriste. Soudain, l'engin décolla et s'éloigna au-dessus de l'eau à une vitesse incroyablement élevée, puis disparut sous l'eau.

Les activités mystérieuses de cette base sous-marine secrète ont soulevé beaucoup de questions dans le clan des chercheurs enquêtant sur les disparitions du triangle des Bermudes.

- Les trous bleus :

Les marins qui naviguent dans les eaux peu profondes des Bahamas ont souvent la surprise de voir soudain disparaître le sable blanc du fond de la mer dans ce qui apparaît comme un trou d'un bleu intense. Dépassant parfois 100 mètres de profondeur, ces trous bleus sont en fait des grottes sous-marines formées il y a environ 18 000 ans. On les trouve surtout dans l'archipel des Bahamas. Des

courants extrêmement puissants se forment et donnent naissance à des tourbillons dangereux pour les plongeurs. Ces tourbillons peuvent même faire couler de petits bateaux.

Le plongeur Rob Palmer pensait que ces trous étaient des points de transit pour les OVNI qui venaient d'une autre Dimension. Ses enquêtes l'ont mené de plus en plus près de la base de l'AUTEC, où ces trous bleus sont présents en très grand nombre. »

V. Un transfert dans un Monde d'antimatière ?

Dans un article publié sur fr.groups.yahoo.com/, et reproduit sur le site <http://messagesdelanature.ek.la>, on signale que des phénomènes étranges se produisent dans la zone du Pacifique surnommée « *le Triangle du Dragon* » (voir plus haut) : brouillards inhabituels, eaux bizarres, vaisseaux fantômes, apparitions lumineuses dans le ciel, etc., comme il s'en produit dans la zone atlantique. Mais dans le « *Triangle du Dragon* » ces phénomènes semblent moins nombreux et moins spectaculaires que dans le « *Triangle des Bermudes* ».

Peut-on invoquer l'existence d'un *Vortex* géant qui s'ouvrirait et se refermerait de façon aléatoire et avalerait, au moment de son ouverture, les bateaux et les avions passant au-dessus de lui ? Selon l'auteur de l'article, il y aurait en fait deux causes aux disparitions constatées. Il existerait, certes, un immense Vortex s'ouvrant sur un Monde d'antimatière, mais il y aurait aussi des extraterrestres qui circuleraient autour de ce *Vortex* à bord de vaisseaux antigravitonnels (d'où les apparitions lumineuses) et qui captureraient des humains ! L'auteur de l'article reprend à son compte la thèse de l'existence d'un univers de matière et d'un univers d'antimatière, l'explosion originelle (dite « Big Bang ») ayant donné naissance à l'univers actuel composé de paires de particules de matière et d'antimatière. Ces deux types de particules se sont très vite séparés car tout, justement, les séparait : leurs polarités électromagnétiques (charge électrique et moment magnétique) opposées, leurs moments « rotationnels » (sens de rotation ou Spin) inverses, et surtout leurs dynamiques spatio-temporelles contraires (les particules d'antimatière, comme l'a démontré le physicien Richard Feynman, remontant le temps). Ainsi séparées, la matière et l'antimatière auraient formé deux univers distincts : un univers de matière et un univers d'antimatière. (Voir, à ce sujet, les travaux du physicien russe et prix Nobel de Physique, Andreï Sakharov.) Ces deux univers coexisteraient au sein du même espace, mais pas au sein du même temps. C'est cette différence temporelle qui formerait une « barrière » entre eux et les empêcherait de se mélanger. Si ce n'était pas le cas, matière et antimatière s'annihileraient totalement au contact l'une de l'autre. Cette séparation est donc indispensable. Ces deux univers auraient évolué au même rythme, selon les mêmes étapes, et seraient tous deux peuplés des mêmes galaxies composées d'étoiles et de planètes, ces galaxies étant, d'un univers à l'autre, différemment distribuées dans l'espace. Autrement dit, les galaxies et les « anti-galaxies » occuperaient des places différentes dans l'espace. Chaque étoile et chaque planète de chaque galaxie de l'univers de matière posséderait une jumelle dans une autre galaxie de l'univers d'antimatière, et notre monde ne ferait pas exception à la règle. La Terre posséderait ainsi une Terre jumelle d'antimatière appelée « le Jumeau noir », une « anti-Terre » qui vibrerait sur une fréquence supérieure à celle de la Terre car elle serait plus évoluée qu'elle. Chaque étoile et chaque planète de l'univers de matière seraient reliées à leur jumelle d'antimatière par un « pont énergétique », un Vortex magnétique... Voilà quelle serait l'origine du Vortex, de la « porte »

spatio-temporelle qui absorberait les gens et leurs machines ! C'est un phénomène purement naturel qui a dû se détraquer à cause d'interférences produites par un puissant champ magnétique d'origine inconnue... Pour expliquer l'origine de ce dernier, l'hypothèse la plus plausible est l'hypothèse atlante.

« En effet, la destruction de Poséidia, dernière des 7 îles qui formaient l'Atlantide, laissa au fond de l'Océan Atlantique un Cristal géant émettant un puissant rayonnement électromagnétique qui alimentait les Atlantes en énergie.

Ce serait cet énorme Cristal, toujours actif, qui perturberait le Vortex magnétique reliant la Terre à sa jumelle d'antimatière !

Son rayonnement hyper-puissant traverserait la Terre de part en part et relierait le "Triangle des Bermudes" au "Triangle du Dragon" en une immense boucle énergétique dont les fluctuations aléatoires ouvriraient de temps à autre la "porte" spatio-temporelle qui conduit vers le "jumeau noir" de la Terre. »

En l'absence d'informations précises sur le sujet, il est impossible de connaître le véritable mécanisme du phénomène. Mais si les personnes « translatées » se sont retrouvées intactes dans le nouveau Monde, on peut penser que ce fut pour elles une expérience absolument traumatisante. Leur bateau ou leur avion ayant poursuivi sa route, il aurait fini par atteindre une côte totalement inconnue... Le premier contact des disparus avec les gens de ce nouveau Monde aurait été un vrai choc car, si on peut penser que les individus vivant dans le Monde d'antimatière ressemblent à ceux de notre univers de matière, on se doute qu'ils ne parlent pas pour autant la même langue, qu'ils ne sont pas vêtus de la même façon et que leurs mœurs sont totalement différentes de tout ce que nous connaissons !

Mais, comme il s'agit d'un transfert dans un *Monde d'antimatière*, les personnes disparues ne devraient pas pouvoir survivre à leur voyage involontaire. Elle devraient en effet être instantanément annihilées dans une gigantesque explosion. Dans le cas contraire, comment les individus pourraient-ils être sains et saufs ? L'auteur de l'article donne cette explication :

« En fait, en passant dans ce Vortex magnétique, la matière est totalement transformée en énergie (selon la célèbre équation d'Einstein $E = mc^2$), et cette énergie se rematématise de l'autre côté sous forme d'antimatière ! Voilà pourquoi ils n'explorent pas ! »

Mais si tant de personnes sont passées dans ce *Monde d'antimatière*, pourquoi des gens de ce *Monde* ne sont-ils pas passés dans notre *Monde de matière* ? Selon l'auteur de l'article, ceci existe aussi. Il écrit que des témoins ou des agents de police ont signalé divers cas de personnes semblant perdues, pleurnichant, parlant une langue totalement inconnue et habillées de vêtements bizarres. Ainsi, des gens de l'anti-Terre seraient également transportés sur la Terre par ce même Vortex qui, dans ce cas inverse, transformerait leur antimatière en énergie puis en matière ! Lorsque le *Vortex* s'ouvre dans notre *Monde*, il s'ouvre en même temps dans l'*anti-Monde*, et des bateaux, des avions et des personnes humaines passent d'un Monde à l'autre dans les deux sens.

Dans ces zones de disparitions mystérieuses, de nombreuses apparitions lumineuses de toutes formes, tailles et couleurs ont été vues dans le ciel et dans l'eau, dans le « *Triangle des Bermudes*

» comme dans le « *Triangle du Dragon* ». Ces apparitions lumineuses sont les fameuses « roues lumineuses » desquelles sortent les « mystérieux vaisseaux noirs » qui circulent sous les eaux, mais aussi, et surtout, des OVNI, que des témoins disent avoir vus. Mais pourquoi ces zones de disparitions mystérieuses attireraient-elles autant les êtres à bord de ces engins ? La réponse se trouve, selon l'auteur de l'article, dans la nature même des occupants de ces vaisseaux, ces derniers étant pilotés, selon lui, par des êtres voulant s'approprier notre planète et voulant réduire l'humanité en esclavage, les Terriens étant cependant protégés par d'autres extraterrestres... (Source : japonpassion.wordpress.com/)

VI. Le Triangle des Bermudes selon certaines sources « psychiques » et « extraordinaires » :

Que disent les sources « extraordinaires » (médiumniques, etc.) à propos de l'énigme du *Triangle des Bermudes* ?

« Kylian » (dont l'enseignement a été transmis oralement) dit qu'il y a plusieurs explications aux disparitions dans la zone du Triangle des Bermudes.

« D'abord, il s'agit là d'une zone très fréquentée que tout le monde connaît. Il est bien évident que l'on s'aperçoit facilement de la disparition d'un bateau, par exemple, ne serait-ce que par une brusque interruption de la liaison radio. Par contre, la disparition d'un chameau au fin fond du désert de Gobi passe nettement plus inaperçue du grand public.

Ceci est le premier aspect des choses.

Mais la part la plus importante des disparitions enregistrées dans ce secteur est liée à un phénomène tout à fait naturel : les glissements de terrains particuliers à cette région. Le triangle des Bermudes (c'est-à-dire Floride, Bahamas et Bermudes) est une zone pétrolifère dont les fonds sous-marins sont truffés d'énormes poches de gaz. A une pression donnée et une température bien précise, ce gaz se transforme en cristaux d'hydrate de méthane. Lorsqu'il se produit un glissement de terrain, un tremblement de terre ou même une simple tempête, ces poches peuvent s'ouvrir brutalement et libérer, ainsi, des quantités phénoménales de bulles. En remontant à la surface, ces bulles font perdre tout pouvoir de flottaison à tout ce qui peut se trouver sur l'eau. Ainsi, en quelques secondes, le bateau ne flotte plus sur de l'eau, mais sur du gaz, ce qui a pour conséquence immédiate de le faire "couler" à pic. Ces dégagements gazeux peuvent également interférer sur les moteurs d'avions en les empêchant brusquement de tourner. »

- Les planètes parallèles :

Mais il y a, selon cette source, une autre cause aux disparitions constatées dans la zone incriminée. Elle fait intervenir la notion de « planète parallèle » ou « planète semblable ».

Il s'agit de deux planètes identiques, qui offrent à peu près les mêmes conditions de vie, hydrométrie, pesanteur, atmosphère, climat et géologie étant comparables. L'une est habitée par

des entités incarnées et l'autre ne l'est pas. Celle qui n'est pas habitée ne l'est pas soit parce qu'elle le sera plus tard, soit parce qu'elle a déjà été habitée et que, pour diverses raisons, la dernière espèce qui y a vécu n'a pas été remplacée. Ou alors, pour une raison ou pour une autre, elle n'a jamais été « mise en service »...

Seules certaines planètes (celles **du deuxième et du troisième plans** dans la classification donnée) peuvent avoir éventuellement « un double » et travailler ainsi « en parallèle ». Néanmoins, les « jumelles » ne représentent qu'une toute petite partie de l'ensemble des planètes.

Si les planètes A et A' sont jumelles, A va être habitée normalement par des formes de vie avec des entités venues accomplir leurs plans karmiques, et par des animaux et des végétaux.

Les entités incarnées du septième plan, qui travaillent à la genèse, vont, lorsqu'elles auront créé une nouvelle forme de vie, soigneusement examiner son comportement afin de voir de quelle façon elle évolue. Autrement dit, les entités incarnées du septième plan expérimentent les nouvelles formes de vie sur la planète A', non habitée, avant de les laisser continuer leur évolution sur la planète jumelle, la planète A qui, elle, est habitée.

« C'est ainsi que nos naturalistes découvrent, de temps en temps, une plante ou un animal totalement inconnu jusque-là. Mais attention, cela ne veut pas dire pour autant que l'on livre tous les mois et à chaque planète son contingent de nouveautés. Cette évolution est, au contraire, partagée entre des milliers de planètes des deuxième et troisième plans et s'étale sur des millions d'années terrestres. »

La question à se poser est : Comment les entités du *septième plan* font-elles passer les formes de vie de la planète A' à la planète A ?

Les entités du septième plan utilisent ce qu'on appelle communément « *les portes de changement de plan* ». Il y en a une dizaine sur la Terre : 5 ou 6 sont fixes, alors que pour 3 ou 4 d'entre elles la position change en fonction de la rotation de la planète.

Parmi ces portes, il y a le *Triangle des Bermudes*, la Porte du Soleil à Tiahuanaco et une région particulière située dans le désert de Gobi. Ces portes que l'on trouve sur la planète A, celle qui est habitée, ont leur correspondance sur la planète A', celle qui n'est pas habitée.

« Entre elles deux, et grâce à la similitude de leurs fréquences, va s'établir une liaison, un peu comme une sorte de couloir qui les relie l'une à l'autre et ne correspond qu'à elles seules.

Lorsque l'une des nouvelles formes de vie est fin prête à passer au stade de l'expérimentation en milieu habité, les entités du septième plan concentrent puis libèrent une énorme masse d'énergie sur A', sachant que cette énergie va trouver les mêmes fréquences en écho sur A. C'est de cette manière qu'elles parviennent à créer, pendant quelques secondes, d'une part un couloir de fréquences radio entre les deux planètes, et d'autre part ce que l'on pourrait apparenter à un système de laser à infrarouge permettant de faire passer les formes de vie de l'une à l'autre.

Ceci induit que l'utilisation de ce passage ne peut se faire, à de rares exceptions près, que dans le sens A'/A. Car, sur la planète A, les entités incarnées ne sont que du deuxième ou du troisième plan et ignorent jusqu'à l'existence de la planète A'. Et même si, à partir des derniers niveaux du troisième plan certaines entités incarnées connaissent les grands traits de ce mécanisme, elles sont tout à fait incapables de le mettre en route volontairement.

Par contre, il peut arriver que l'une d'entre elles se trouve, involontairement, prise au piège simplement parce qu'elle se trouvait au mauvais endroit au mauvais moment. Les portes ne sont pas toujours actives. Elles ne le sont que lorsque les entités de A' décident de les ouvrir pour une raison ou pour une autre. Par conséquent, tout le monde peut traverser mille fois le triangle des Bermudes, par exemple, sans qu'il ne se passe rien de fâcheux si... la porte est fermée.

Mais si, malheureusement, le champ magnétique est ouvert à ce moment-là, les quelques secondes que durent l'opération seront suffisantes pour aspirer l'entité, son corps et la matière qui l'entoure, et la faire passer par le "couloir". Elle se retrouvera, ainsi, de l'autre côté, sur A', et sera obligée d'y rester jusqu'à sa transition, n'ayant aucun moyen de revenir en arrière.

Il ne lui reste donc plus qu'à tirer le meilleur parti possible de sa mésaventure et à se mettre au travail. Elle peut, par exemple, se livrer à des études comparatives faites en fonction de son expérience dans les formes de vie qu'elle a connues. Ceci avec l'aide des entités incarnées du septième plan qui sont sur cette planète.

Au niveau karmique, toutefois, l'entité en sort largement gagnante. Même si évidemment son karma initial est à refaire, elle aura acquis durant son séjour sur A' une somme de connaissances importante en peu de temps. Après sa transition, elle repartira avec un maximum d'énergie et, donc, aucune pénalité. Cette expérience, considérée comme un aléa karmique, sera comptabilisée en positif aux Annales Akashiques et lui permettra d'éviter toutes les incarnations qu'elle aurait dû faire, normalement, pour parvenir au niveau de la Connaissance acquise sur A'.

En réalité, peu de gens se sont fait prendre à ce genre de piège involontaire qui ne fait pas partie du principe mécanique initial. La quantité, au total, est si faible que l'on pourrait presque parler de "détail" de fonctionnement. » (24)

On aura noté la ressemblance entre cette explication faisant intervenir le passage d'une planète A (notre Terre) à une planète A', avec la thèse, formulée plus haut, du passage (via un *Vortex*) de la Terre à l'*anti-Terre* se trouvant dans l'univers d'antimatière. Il existe cependant une différence fondamentale : dans le premier cas, A' ne se trouve pas dans l'hypothétique antiunivers...

- Une porte stellaire ?

Dans un texte mis en ligne en janvier 2012 sur son site (www.erenouvelle.fr), Olivier de Rouvroy fait quant à lui intervenir une « *porte stellaire* » :

« Les portails interdimensionnels de notre planète sont actuellement au nombre de 25. La plupart sont gardés par l'*US Air Force*. La Fédération galactique a renforcé depuis peu la surveillance de ces portes de manière à éviter une quelconque intrusion néfaste pour notre civilisation. Cela s'est déjà produit à maintes reprises, et ces intrusions expliquent le fonctionnement du gouvernement secret de notre planète que nos chefs d'État ont cautionné.

Certaines de ces portes stellaires sont enfouies sous l'eau, depuis le dernier déluge. Ces vortex sous-marins attirent les instruments électriques qui se trouvent à proximité lorsqu'ils sont sous tension. C'est le cas de la porte stellaire qui se situe dans le Triangle des Bermudes, ce qui explique les nombreuses disparitions non élucidées d'aviateurs et de navigateurs dans cette zone. »

On se demande, bien sûr, d'où vient l'information selon laquelle les « portails interdimensionnels » de notre planète sont au nombre de 25, ainsi que celle selon laquelle la plupart sont gardés par l'*US Air Force* !

- Une perturbation due à l'ancien axe magnétique :

Le contacté français Pierre Monnet (1932-2009) a reçu des messages télépathiques d'êtres ayant pour origine une planète (la planète *Silxtra*) gravitant autour de l'étoile Véga dans la constellation de la Lyre.

Le message reçu le 12 octobre 1978 fit référence à l'énigme du *Triangle des Bermudes* (connu pour les disparitions d'avions et de bateaux). La source extraterrestre précisa à ce sujet que la Terre a basculé plusieurs fois sur son axe de rotation. Chaque fois, le magnétisme de la planète a été perturbé et a changé de position en même temps que de polarité. Ce changement ne s'étant pas fait instantanément, l'ancien axe n'a disparu que progressivement, et le nouvel axe magnétique s'est installé de la même façon. Ce que l'on nomme *Triangle des Bermudes* provient de l'existence sporadique dans le temps de ce que l'on pourrait appeler « *l'empreinte persistante de l'ancien axe magnétique, qui agit toujours sur son ancien emplacement* ». Ceci provoque des phénomènes de perturbation au niveau de l'espace-temps, avec dématérialisation de la matière. (25)

- Un complexe générateur hyperdimensionnel d'origine atlante :

Voici une information extraite de : "*Les chroniques des Gardiens de la Terre*", un livre (fort intéressant et que je recommande) du *channel* James Tyberonn, la source alléguée de ce dernier étant l'archange Métatron :

Certaines informations circulent quant à la supposée découverte d'une grotte égyptienne ou tibétaine dans le Grand Canyon (Arizona). Cette grotte a-t-elle vraiment été découverte en 1909 ? A cette question, Métatron apporte la réponse suivante :

« Absolument ! C'est tout à fait exact. On a découvert une grotte au début de 1909 et l'on s'y est rendu quelques semaines plus tard en compagnie d'une importante équipe composée d'anthropologues et de leurs assistants. Cette grotte était toutefois d'origine atlante plutôt que tibétaine ou égyptienne. Elle faisait partie d'un vaste labyrinthe de tunnels creusés par les Atlantes qui naviguaient autour de la planète. La construction de ces tunnels a pris place à une époque de grande expertise technologique et a été réalisée grâce à une technique provenant surtout de Sirius B.

Nous l'avons précisé lors de séances antérieures, votre planète contient de vastes abysses ouverts, dont certains sont gigantesques et habités par les humains à la peau bleue issus de la Lémurie et qui sont "descendus" à l'intérieur de la Terre. Ils appartiennent effectivement à l'espèce humaine, mais

en sont à un stade beaucoup plus avancé dans leur évolution. Ils opèrent de ce fait entre les quatrième et septième dimensions. Plusieurs groupes d'extraterrestres fonctionnent également dans ces gouffres. »

Il semble surprenant qu'en 1909 le gouvernement ait cherché à dissimuler l'incident. A-t-on tenté d'étouffer l'affaire et si oui, pourquoi ? Métatron apporte la réponse suivante :

« La découverte de l'ouverture fut "étouffée" pour reprendre votre expression, seulement après que l'équipe de l'*Institut Smithsonian* y eut pénétré trois fois à l'occasion d'expéditions. Une catastrophe entraîna la mort de la plupart des membres de l'équipe ; en conséquence, on dissimula l'événement et, en 1911, au cours des troisième et quatrième visites, on en scella les points d'entrée pour cette raison. Il fut donc possible d'explorer la grotte uniquement au cours des deux premières expéditions.

A part l'exaltation du début de l'explorateur Kinkaid, qui comprit que les artefacts, les hiéroglyphes et les statues atlantes appartenaient à une civilisation avancée, sa découverte originelle se déroula sans incident. Il découvrit des statues, des outils et des momies, dessina des diagrammes et dressa des cartes. Kinkaid passa deux ou trois jours à explorer des chambres de grande superficie ; il repartit avec ses dessins, ses descriptions et quelques photographies après quatre jours en raison du manque de points d'eau à proximité, de la montée pénible et dangereuse pour sortir de la grotte et de la distance jusqu'à la rivière.

La deuxième visite eut lieu huit semaines plus tard ; sa réalisation tenait à une équipe mise sur pied rapidement et comprenant huit membres, dont deux militaires et deux universitaires. Leurs explorations s'accompagnaient de travaux de cartographie. Ils s'aventurèrent plus en profondeur et alors ils aperçurent une lumière ambre qui clignotait dans une pièce circulaire contenant un gigantesque complexe générateur hyperdimensionnel utilisé pour le transport au sein du système de tunnels. La plupart de ces complexes ne sont que des reliques en désuétude, mais quelques-uns sont entretenus et émettent des ondes lorsqu'ils s'activent sous l'effet d'afflux dans les champs dimensionnels. L'un d'entre eux se situe sous la mer des Sargasses dans la zone que vous appelez le Triangle des Bermudes ; il n'est pas sous l'eau, mais bien sous le plancher de la mer dans un reliquat de système de tunnels. Ces complexes existent sous verrous dimensionnels et peuvent devenir visibles à l'oeil nu (en 3D) lors de périodes d'activité magnétique très intense.

La catastrophe survint lorsque six des membres de l'expédition furent malencontreusement exposés à des ondes radio-magnétiques intenses qui dématérialisèrent deux des leurs ; ils se trouvaient à proximité de l'unité lorsque le générateur s'activa par lui-même à cause d'un afflux d'énergie tectonique. Les quatre autres membres furent sérieusement blessés par les effets résiduels produits par d'énormes champs dimensionnels déformés. Ces effets ressemblaient à ceux que subirent les blessés lors de votre expérience de Philadelphie. Kinkaid et les universitaires moururent en quelques heures, en dépit de tous les efforts pour les sauver. Seuls les deux militaires postés à l'entrée, à la surface, survécurent. Ils étaient terrorisés. (Subséquentement, on régla la vibration du complexe-relais de sorte à le placer sous verrou dimensionnel.) Par la suite, le gouvernement envoya une troisième et une quatrième équipes à la zone d'entrée pour la sceller. Cette zone demeure toujours interdite. Au début des années 1950, des représentants d'organismes gouvernementaux se rendirent dans la région, y pénétrèrent de nouveau et l'explorèrent. » (26)

- Les Martiens, l'Atlantide et le Triangle des Bermudes :

Selon de nombreuses sources « extraordinaires » (channels, contactés, etc.), la planète Mars a été habitée dans le passé, ce dont je suis moi-même convaincu. Arten, l'un des deux Maîtres ascensionnés rencontrés par Gary Renard, a d'ailleurs déclaré que nous aurons, durant le vingt-et-unième siècle, la preuve de l'existence d'une vie humanoïde sur la planète rouge. (Voyez à ce sujet : *"Et l'univers disparaîtra"*, éditions Ariane, 2006.)

Un autre point fondamental est l'existence, dans la prétendue « préhistoire », de civilisations « avancées », dont, bien sûr, l'Atlantide (la dernière île du continent ayant été submergée il y a environ douze mille ans). C'est une réalité qui est affirmée par un nombre considérable de sources (sources canalisées ou médiumniques, récits de contactés, etc.), lesquelles mettent à mal les affirmations contraires des préhistoriens et des institutions scolaires et académiques... La preuve de la fausseté du scénario de l'histoire de l'humanité (avant la période d'il y a plus de dix mille ans) - un scénario constamment matraqué dans les institutions scolaires et les grands médias - sera aussi un jour apportée (par la découverte de « capsules temporelles » remontant à ces civilisations disparues). Cette découverte révolutionnaire discréditera certes tous les pontifes prompts à parler, à propos de l'Atlantide et de la Lémurie, de mythes et de charlatans, mais aussi les délires psychanalytiques de François Dor à propos des mythes (parmi lesquels il range l'Atlantide et le Déluge). Selon ce psychanalyste, le Déluge serait une représentation inconsciente de la chute des eaux qui précède la naissance, alors que l'Atlantide serait l'image du monde foetal disparaissant à la naissance ! Quant au serpent de la Genèse, ce serait en fait une réminiscence... du cordon ombilical ! Bref, nous n'aurions affaire qu'à une mémoire foetale... Ce genre de spéculations fantaisistes est « validé » par un psychanalyste : Willy Barral. (*"Science et inexplicable"*, n° 30, novembre - décembre 2012, p. 28-31, 51.)

Voici une source faisant le lien entre les Martiens, l'Atlantide et le Triangle des Bermudes : Drunvalo Melchizédek. Voici les informations qu'il donne, d'après les révélations de son instructeur Thot, à propos de ce lien :

Selon Thot, il y a un peu moins d'un million d'années, Mars ressemblait beaucoup à la Terre. Il y avait des océans et des arbres. Mais quelque chose se passa, qui a trait à ce qu'on appelle « la rébellion de Lucifer ». Avant ladite rébellion de Lucifer, il y eut trois autres individus qui tentèrent jadis de faire la même chose que lui, et il en résulta, à chaque fois, un chaos. Il y a plus d'un million d'années, les Martiens s'étaient joints à la troisième rébellion. Des planètes furent détruites et Mars fut l'une d'elles. Les Martiens étaient devenus des êtres de pure logique, sans aucune émotion. Sur Mars, ainsi que dans des milliers d'autres endroits au sein de la galaxie, les êtres finirent par s'entre-tuer, car il n'y avait plus de compassion ni d'amour. La planète Mars devint un champ de bataille et son atmosphère fut détruite, rendant ainsi stérile la surface tout entière de la planète. Mais avant que Mars ne soit complètement détruite, ses habitants construisirent d'énormes pyramides en forme de tétraèdre, ainsi que des pyramides à quatre et même cinq côtés, mettant finalement en place tout un complexe susceptible de créer synthétiquement un champ *Mer-Ka-Ba*.

Afin de se déplacer à travers l'espace-temps, il est possible de créer un véhicule de lumière ayant l'apparence d'un vaisseau spatial, et il est aussi possible d'ériger des structures au sein desquelles on peut alors se déplacer à travers l'espace et le temps. Toutes les périodes temporelles sont dès lors accessibles, tout en parcourant des distances inouïes.

Un petit groupe de Martiens décida donc de quitter la planète avant qu'elle ne soit détruite. Ils se projetèrent dans le futur et émigrèrent sur la Terre, dans une période temporelle correspondant à 65 000 ans avant notre époque. Ils aperçurent le petit *vortex* qui tourbillonnait en Atlantide et que personne n'utilisait. Ils s'introduisirent avec force dans le vortex et se joignirent ainsi à la population terrestre de l'époque. Ces Martiens n'étaient que quelques milliers. Lors de leur arrivée sur Terre, ils essayèrent de contrôler la population atlante, mais ils n'y parvinrent pas. Mais au fil du temps, ils finirent par acquérir le pouvoir.

Il y a environ 26.000 ans, il y eut un déplacement mineur des pôles, ce qui provoqua l'affaissement, dans l'océan, d'un morceau de l'Atlantide ayant « probablement » (sic) la moitié de la superficie du Rhode Island.

Il y a environ 13.000 à 16.000 ans, une comète s'approcha de la Terre. Les Martiens voulurent faire exploser la comète en recourant à leur technologie au laser, mais les Lémuriens (qui avaient émigré en Atlantide) s'opposèrent à cela, arguant que cette comète était « dans l'ordre divin ». Finalement, la comète plongea dans l'océan Atlantique, juste au large du littoral occidental de l'Atlantide, là où se trouve aujourd'hui Charleston, en Caroline du Nord, sauf qu'en ce temps-là il n'y avait que le fond de l'océan. Les débris de cette comète sont maintenant dispersés dans quatre Etats.

Un des deux grands morceaux de la comète s'écrasa dans la région sud-ouest de l'Atlantide. Or, cette région était précisément celle où les Martiens habitaient, ce qui entraîna la mort de la plupart d'entre eux.

Les Martiens survivants se mirent à construire un ensemble de bâtiments, comme ceux qu'ils avaient eu, dans le passé, sur Mars, et ce, afin de créer à nouveau un champ *Mer-Ka-Ba* artificiel. Mais ils ne savaient plus exactement - cinquante mille ans s'étaient écoulés - comment s'y prendre. (Drunvalo écrit qu'on fit une expérience de ce genre sur Terre 1913, en 1943 - l'expérience de Philadelphie - et en 1983 : l'expérience de Montauk, ces expériences devant être faites, pour pouvoir réussir, uniquement à un certain moment dans le temps, car il existe des « fenêtres d'opportunité ».) Les Martiens érigèrent ces bâtiments en Atlantide, mais ils perdirent le contrôle de l'expérience, ce qui occasionna un déchirement « *des niveaux d'existence inférieurs ou des dimensions d'existence inférieures de la Terre* ». Le champ *Mer-Ka-Ba* hors de contrôle libéra une énorme quantité d'esprits vivant dans les dimensions d'existence inférieures, lesquels se mirent à entrer dans le corps des gens, à les posséder, chaque Atlante étant souvent possédé par plusieurs dizaines d'entre eux...

« La tentative de contrôle sur le monde entier par les Martiens avait eu lieu près d'une île atlante dans la région que nous appelons maintenant le triangle des Bermudes. Il existe encore un bâtiment au fond de l'océan et à partir duquel rayonnent trois champs électromagnétiques en forme d'étoile tétraédrique et imbriqués les uns dans les autres, ce qui crée un énorme champ *Mer-Ka-Ba* artificiel qui s'étend à une grande distance dans l'océan et pénètre très loin dans l'espace. Ce *Mer-Ka-Ba* est complètement hors de contrôle. Il est appelé le triangle des Bermudes parce que le sommet d'une des étoiles tétraédriques - celle qui reste fixe - perce la surface de l'océan et le surplombe de haut. Les deux autres champs électromagnétiques tournent à l'inverse l'un de l'autre - et celui qui tourne normalement le plus vite se déplace parfois dans le sens des aiguilles d'une montre, ce qui crée une situation très dangereuse. (Quand nous disons dans le sens des aiguilles d'une montre, nous faisons en fait référence à la source du champ et non pas au champ lui-même. Il semble que le champ lui-même tourne dans le sens des aiguilles d'une montre.) (...) Quand le champ plus rapide tourne dans

le sens inverse des aiguilles d'une montre (à partir de sa source), tout est en ordre ; mais quand ce même champ commence à tourner dans le sens des aiguilles d'une montre (à partir de sa source), le temps et l'espace se déforment. Beaucoup d'avions et de bateaux qui ont disparu dans le triangle des Bermudes ont littéralement été projetés dans d'autres dimensions d'existence parce que le champ était temporairement hors de contrôle à l'endroit et au moment où ils se trouvaient alors. » (Drunvalo Melchizédek) (27)

- La source arcturienne de Patricia Pereira :

L'Arcturien Palpae, canalisé par Patricia Pereira, évoque ainsi les disparitions dans le *Triangle des Bermudes* :

« Le triangle est un puissant et gigantesque vortex situé sur le point focal de la grande grille de l'Atlantique. Comme il est dans la nature de l'énergie de se dilater et de se contracter, de temps en temps le triangle s'élargit tellement qu'il crée une porte spatio-temporelle exceptionnellement large. Lorsque cela se produit, les bateaux et les avions sont attirés vers la porte et leurs occupants se retrouvent face à face avec les résidents des vaisseaux stellaires des cinquième et sixième Dimensions. » (28)

- Serge Reiver Nazare :

Le contacté Serge Reiver Nazare a vécu une curieuse expérience survenue alors qu'il travaillait à la construction de la centrale nucléaire du Cruas dans l'Ardèche, et alors qu'il habitait à Montélimar (Drôme). Un matin, alors qu'il s'engageait dans un carrefour au volant de sa 2 CV, il vit arriver à toute allure une fourgonnette blanche, et il ne put éviter le choc. L'instant d'après, il se retrouva au-dessus de la scène à regarder le conducteur de la fourgonnette sortir de son véhicule et tourner autour de celui-ci. Miracle ! La 2 CV ne s'y trouvait plus ! Il vit l'homme observer la tôle froissée sur le côté droit de son véhicule et ne rien comprendre à cet incident. Tout à coup, Serge Reiver Nazare se rendit compte qu'il était toujours dans sa voiture, mais il voyait, par les vitres, un étrange brouillard qui entourait celle-ci. Il ressentit une bizarre sensation d'étouffement, ainsi que d'autres sensations subtiles... Il décida alors de descendre du véhicule, mais, ayant ouvert la portière, il s'aperçut qu'il n'y avait pas de sol ! Il eut un début de panique et demanda de l'aide à ses « Frères ». Il entendit alors en lui-même une voix parfaitement distincte lui dire qu'il se trouvait dans « une petite alvéole espace-temps » où il n'y a pas de dimensions, celle-ci étant comme un bourgeon qui ne débouche sur rien. Ayant évoqué les portes espace-temps du *Triangle des Bermudes* et du *Triangle du Diable*, la voix précisa que lorsque celles-ci étaient ouvertes, les gens se retrouvent dans le même type d'espace-temps dans lequel il se trouvait, ces autres « alvéoles » étant cependant beaucoup plus vastes. A propos des gens concernés, cette précision a été apportée : « Nous sommes obligés de les recueillir et de les transférer ailleurs. » Sur l'indication de la voix, Serge Reiver Nazare fut alors transféré sur son «

plan ». Il se retrouva à l'intérieur de sa voiture, à l'entrée du chantier ! Il avait parcouru plus de dix kilomètres sans être conscient au volant de sa voiture. Ce qu'il avait vécu l'avait été en « *décalage de fréquence* », en expansion de conscience.

« J'ai appris beaucoup plus tard, de la part de mes Instructeurs, qu'à l'époque de l'Atlantide, les Atlantes avaient construit des appareillages importants pour moduler le climat dans le triangle des Bermudes (c'était au cours de la 3ème glaciation de Würm). Une mauvaise utilisation de ces énergies a provoqué un déplacement des pôles magnétiques, le pôle nord magnétique s'est déplacé dans le nord ouest de l'océan atlantique, dans la zone des Bermudes, et le pôle sud à l'opposé dans l'océan indien. Lors de la disparition de cette civilisation, la technologie a disparu aussi, et les pôles magnétiques ont pris leur position actuelle. Cependant, il est resté une rémanence électromagnétique aux anciennes positions de ces pôles, car ces déplacements n'ont pas été dans l'équilibre de la vie de la planète. Ces rémanences provoquent de temps en temps l'ouverture d'une porte espace-temps qui débouche sur une alvéole fermée. Ces phénomènes d'ouverture ne durent pas longtemps. Si, durant l'ouverture de ces portes, des objets ou des êtres vivants se trouvent dans ces zones, ils se retrouvent dans ces alvéoles espace-temps, prisonniers et sans pouvoir rien faire. »
(S. Reiver Nazare)

Serge Reiver Nazare ajoute que si l'endroit du *Triangle des Bermudes* est connu, compte tenu du trafic qui s'effectue depuis une cinquantaine d'années dans cette zone, le pôle opposé est aussi sujet au même phénomène. Ce pôle opposé se situe cependant dans une zone ayant très peu de trafic, et celle-ci est donc sujette à très peu d'accidents de ce genre.

« Les êtres de la *Confédération Intergalactique* interviennent avec leur technologie avancée et récupèrent des êtres vivants, le matériel, bateaux ou avions, restant sur place. Ces êtres sont alors transférés dans des bases de régénération physique et psychologique, puis transférés dans d'autres endroits où ils peuvent poursuivre la fin de leur incarnation. Ils ne sont pas transférés sur la Terre car le récit de leurs aventures ne pourrait pas passer dans le grand public. Imaginez des pilotes d'avions ou des marins réapparaissant brusquement en pleine campagne plusieurs mois après leur disparition, et expliquant le plus sérieusement du monde aux médias et à leurs proches qu'ils débarquent d'un engin spatial après avoir effectué un stage dans une base quelque part dans l'espace. Non cela ne passerait pas, tout au moins pour l'instant. » (S. Reiver Nazare) (29)

Ce que Serge Reiver Nazare a vécu, en tant qu'exercice, a été pour sa propre compréhension de ces choses, plus efficace que de longs discours.

- Michel Desmarquet et Maurizio Cavallo :

Dans *Porteurs de Vie et Elohim* (JMG éditions, 2019), je détaille le récit du contacté français Michel Desmarquet qui, en 1987, a été invité à se rendre sur une exoplanète. Voici le début du récit du contacté, ce passage concernant le sujet du Triangle des Bermudes :

Une nuit, Michel Desmarquet se réveilla à minuit trente, une heure à laquelle il n'avait pas l'habitude de se réveiller. Il ne put s'expliquer pourquoi il s'est mis à écrire sur une feuille de papier, à l'intention de son épouse qui dormait, qu'il sera absent pendant une dizaine de jours et qu'il n'y avait absolument pas de quoi s'inquiéter. Il se dirigea vers le jardin.

« Je descendis par l'escalier extérieur pour me diriger vers le pandanus. D'habitude, à cette heure de la nuit, nous avions un véritable concert de grenouilles et de criquets dont les cricris emplissaient la nuit. Néanmoins, il régnait un lourd silence et je me demandai pourquoi. » (M. Desmarquet)

Alors qu'il n'avait fait que quelques pas, la couleur du philodendron changea soudainement. Tout était baigné dans une lumière bleuâtre.

« La pelouse semblait onduler sous mes pieds et la terre sous le pandanus bougeait elle aussi. Le philodendron se tordit et le mur de la maison ressemblait à une feuille frissonnant dans le vent.

Commençant à croire que je n'allais pas bien, je décidai de rentrer dans la maison quand, à ce moment précis, je me suis senti doucement soulevé de terre. Je m'élevai, d'abord lentement, au-dessus du philodendron, puis plus rapidement, jusqu'à voir la maison devenir de plus en plus petite. » (M. Desmarquet)

Il entendit : « *Tout va bien, Michel.* » Il vit alors une femme d'une taille impressionnante, vêtue d'un costume d'une seule pièce et portant, sur sa tête, un casque transparent. Cette femme le regardait amicalement en souriant. Elle lui assura, en français, qu'il ne rêvait pas. Il perçut des gens habillés à la mode du dix-neuvième siècle.

De la bonté émanait de cette entité qui déclara s'appeler Thao, ajoutant que Michel avait été choisi pour entreprendre un voyage que très peu de Terriens ont fait, en particulier dans les temps récents. Elle révéla qu'elle et Michel étaient en ce moment dans un univers parallèle à celui de la Terre, un « sas » ayant été utilisé pour y accéder. Le temps s'était arrêté. Thao précisa que Michel pourrait rester là pendant 20 ou 50 ans, puis repartir avec son corps physique resté absolument inchangé. A propos des gens vus par Michel, qui résidaient en ces lieux, Thao déclara que la densité de population est très faible et que la mort n'arrive que par suicide ou accident. Le temps y est suspendu. Il y a des hommes et des femmes, de même que certains animaux, âgés de 30.000 ans, de 50.000 ans, et même plus. Ces gens sont nés sur Terre et sont en ce lieu par accident.

Thao a précisé que dans le Triangle des Bermudes et dans d'autres endroits moins connus, cet univers parallèle se confond avec notre planète, de sorte qu'il existe entre eux une distorsion naturelle du temps. Les gens, les animaux ou les objets qui se trouvent à proximité immédiate d'une distorsion sont littéralement aspirés à l'intérieur. Parfois, des personnes peuvent repasser dans notre univers au bout de plusieurs heures, plusieurs jours ou plusieurs années, mais le plus souvent les gens concernés ne repartent jamais. Le plus souvent, la personne revenue ne raconte rien du tout à propos de ce qui lui est arrivé (compte tenu de ce qu'en penseraient ses pairs), mais parfois elle revient amnésique. Thao a évoqué un cas survenu aux Etats-Unis, celui d'un jeune homme qui s'est évaporé en allant chercher de l'eau dans un puits situé à plusieurs centaines de mètres de la maison. Ses empreintes de pas cessaient soudainement dans la neige. (Il s'agit de Charles Ashmore, mystérieusement disparu de la ferme familiale en Illinois en 1878. Cette histoire, racontée par Ambrose Pierce, a été reprise par d'autres auteurs qui l'ont transformée, ont

changé les noms, les lieux, au point de faire dire que cette histoire a été inventée.) Ce pauvre homme avait en fait été aspiré dans un univers parallèle.

A l'endroit où Michel Desmarquet et Thao se trouvaient, apparurent environ une douzaine d'hommes accompagnés par ce qui semblait être une femme. Ces individus avaient l'apparence de personnes venant de la préhistoire : ils brandissaient d'énormes massues et venaient vers Thao et Michel, hurlant comme des bêtes. Thao posa sa main sur la boucle de sa ceinture et se tourna pour leur faire face. Michel entendit une série de petits cliquetis et cinq des hommes tombèrent à terre, immobiles. Le reste du groupe s'arrêta net et commença à se lamenter. Ces individus se prosternèrent. Michel apprit plus tard que Thao avait donné par télépathie des ordres à la femelle du groupe. Cette femme s'était alors levée et avait semblé commencé à donner des ordres d'une voix gutturale aux autres membres du groupe, lesquels aidèrent ensuite à emmener les corps, les portant sur leur dos. Les cinq hommes avaient été tués et leurs compagnons sont allés couvrir de pierres les corps de ceux-ci. Thao précisa qu'elle et Michel avaient été en danger et qu'il avait été nécessaire de tuer quelques membres du groupe. Ces individus sont là depuis 10.000 ou 15.000 ans peut-être. Ils sont incapables de communiquer et ne comprennent pas ce qui leur arrive. Les membres du groupe tués étaient maintenant libérés de leurs corps physiques et pouvaient donc continuer leur cycle, comme tout être vivant, selon le processus normal.

Les gens qui vivent dans cet univers ne souffrent pas, ni physiquement, ni moralement. Ils ne mangent pas et ne boivent pas, car ils n'en ressentent pas le besoin. Le temps s'est arrêté. Les semblables de Thao, qui sont capables de se servir de la « distorsion », pourraient renvoyer une grande partie de ces individus dans notre univers et donc les libérer, mais cela causerait d'énormes problèmes à la majorité de ces gens, certains étant là depuis des milliers d'années. (30)

Il est intéressant de faire le parallèle avec cette information donnée par le contacté italien Maurizio Cavallo :

En avril 1982, alors que le contacté italien Maurizio Cavallo était immergé dans une sorte de sommeil cataleptique, il entendit des voix évoquer une singularité spatio-temporelle existant dans le Triangle des Bermudes :

« Elles lui diront qu'à cet endroit, un espace spatio-temporel serait enfermé dans un autre, avec une absence de frontière, et que le temps connaîtrait ainsi une baisse de simultanéité qui mènerait à une immobilité spatiale. L'équation passé-présent-futur, privée de toute raison mathématique, engendrerait dès lors une suspension du cours du temps, ce qui aurait pour effet de rendre le présent immuable. C'est pourquoi ceux qui, par malheur, se retrouveraient piégés dans cette anomalie spatio-temporelle ne vieilliraient jamais, pas plus qu'ils ne connaîtraient la mort. Maurizio Cavallo écrira plus tard que pour ces malheureux, c'était comme si un morceau de pellicule photographique était projeté à l'infini. Rien d'autre, en fait, qu'un éternel présent qui tournerait en boucle. » (E. de Caligny) (31)

VII. Ma conclusion :

Le *Triangle des Bermudes* (et son pendant japonais), c'est un peu comme le dossier des *crop circles*. Dans ce dernier cas, on ne sait jamais, la plupart du temps (sauf cas avérés de fabrication humaine), si telle ou telle formation est d'origine humaine ou éventuellement « exotique ». Et ceci faute d'expertise des échantillons de ces formations pour chercher s'ils présentent des anomalies par rapport à ce que l'on est susceptible d'attendre d'une simple fabrication avec des planches et des cordes...

Idem pour les disparitions dans les zones du *Triangle des Bermudes* et du *Triangle du Dragon* : telle ou telle disparition s'explique-t-elle par une cause naturelle banale ou implique-t-elle un phénomène inhabituel dû à quelque force indéterminée ? A l'exception des quelques témoignages visuels dont on dispose (évoqués plus haut), il est là aussi impossible de répondre à cette question. Reste un constat : s'il semble avéré que la majorité des disparitions sont le fait de simples causes naturelles, certaines semblent néanmoins impliquer « autre chose »... A cet égard, les explications fournies par les sources « extraordinaires » évoquées plus haut s'avèrent très intéressantes, même si, malheureusement, aucune d'elles n'est vérifiable.

Alain Moreau

Références :

1. *Inexpliqué* (éditions Atlas), n° 76, 1982, p. 1514-1517.
2. *Inexpliqué* (éditions Atlas), n° 77, 1982, p. 1538-1540.
3. *Inexpliqué* (éditions Atlas), n° 78, 1982, p. 1546.
4. *Ibid.*, p.1546-1547.
5. *Ibid.*, p. 1548-1550.
6. *Facteur X* (éditions Marshall Cavendish), n° 36, 1998, p. 997-998.
7. *Ibid.*, p. 998-999.
8. *Ibid.*, p. 999-1000.
9. *Science et inexpliqué*, n° 62, mars-avril 2018, p. 33-35.
10. Jean Sider, *Des forces inconnues aux Bermudes ?*, in *Parasciences*, n° 81, printemps 2011, p. 48-51, 53.
11. Jean Sider, in *Parasciences*, n° 82, été 2011, p. 36-39.
12. Jean Sider, in *Parasciences*, n° 83, automne 2011, p. 38-42.
13. Jean Sider, in *Parasciences*, n° 85, juin 2012, p. 31-34.
14. Jean Sider, in *Parasciences*, n° 81, printemps 2011, p. 51-53.
15. *Ibid.*, p. 53.
16. Jean Sider, in *Parasciences*, n° 82, été 2011, p. 33-35.

17. *Science et inexpliqué*, n° 62, mars-avril 2018, p. 32-33.
18. Jean Sider, in *Parasciences*, n° 85, juin 2012, p. 35-36.
19. *Ibid.*, p. 36-37.
20. Jean Sider, in *Parasciences*, n° 82, été 2011, p. 35-36.
21. *Inexpliqué*, n° 78, éditions Atlas, 1982, p. 1546.
22. Jean Sider, in *Parasciences*, n° 82, été 2011, p. 33.
23. Jean Sider, in *Parasciences*, n° 85, juin 2012, p. 37.
24. Frédérique Lunardelli et Jacques Rabitz, *Connaissance. Point 2*, éditions Hélios, 1999, p. 148, 130-133.
25. Pierre Monnet, *Contacts d'outre-espace*, éditions Amrita, 1994, p. 187-188.
26. James Tyberonn, *Les chroniques des Gardiens de la Terre*, éditions Ariane, 2011, p. 122-125.
27. Drunvalo Melchizédek, *L'ancien secret de la Fleur de Vie*, tome 1, éditions Ariane, 2000, p. 115-121.
28. Patricia Pereira, *Les Aigles de la Nouvelle Aurore*, éditions les 3 Monts, 2006, p. 162-163.
29. Serge Reiver Nazare, *Pèlerin du cosmos*, éditions Le Temps Présent, 2014, p. 94-96.
30. Michel Desmarquet, *Thiaououba, la planète dorée*, Be Light Editions, édition de 2016.
31. Elisabeth de Caligny, *Rencontres avec des humains d'outre-espace*, éditions Le Temps Présent, 2019, p. 138.