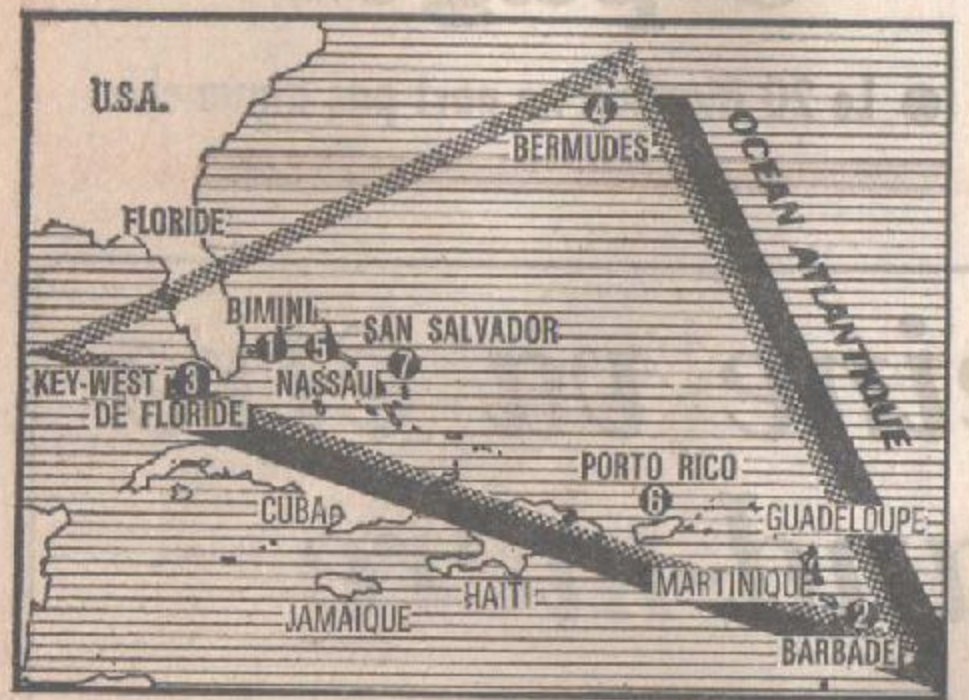


France-Soir 10 avril 1977

LE TRIANGLE DES BERMUDES



Une enquête de Claude YELNICK

Deux événements viennent redonner une actualité nouvelle à un mystère presque aussi irritant que celui des soucoupes volantes.

A Mexico, au cours d'une récente conférence de presse, Charles Berlitz (1) affirme qu'il a découvert une pyramide de 200 mètres de haut, immergée sous la mer par 800 mètres de fond, dans le « Triangle des Bermudes ».

Dans le mystère de l'Atlantide (2), un de ses précédents ouvrages, il faisait déjà état d'une ruine sous-marine découverte au large de l'île d'Andros, dans les Bahamas. Selon lui, l'Atlantide mythique englobée aurait laissé des vestiges architecturaux que les moyens modernes permettront de plus en plus de retrouver et d'étudier scientifiquement.

D'autre part, à Moscou, l'Agence Tass annonce que neuf navires soviétiques vont participer en juin prochain, en commun avec les Américains, à une opération d'étude du « Triangle des Bermudes » baptisée « Polymode ».

Faut-il y croire ? A cette question, Charles Berlitz se fait fort de répondre dans son prochain livre. Toute question de publicité mise à part, il paraît difficile d'imaginer que l'écrivain ait engagé l'agence de presse soviétique officielle pour son usage personnel... Pour l'instant, essayons de donner quelques coups de projecteur prudents sur ce triangle obscur...

DE QUOI S'AGIT-IL ?

Le « Triangle des Bermudes », également appelé « Triangle du Diable », est une région du globe où les disparitions inexplicables de navires et d'avions sont particulièrement nombreuses. En gros, le redoutable « Triangle » est limité par les Bermudes au Nord, le détroit de Florida (qui sépare la péninsule de Cuba) à l'Ouest, et la Barbade à l'Est. Mais certaines disparitions sont survenues en dehors de ces limites, et Richard Winer, l'autre célèbre auteur qui se penche sur le problème (3), pense qu'on devrait plutôt l'appeler « Trapèze » — ne serait-ce que parce que les quatre premières lettres du mot (« trap ») signifient « piège » en américain.

Quoi qu'il en soit, le « Triangle » pose un problème pour l'instant sans solution.

Il ne saurait être question d'énumérer ici toutes les victimes, navales ou aériennes, du « Triangle ». « France-Soir » a donc choisi d'en évoquer sept parmi les plus célèbres, en résumant les hypothèses proposées pour expliquer ces mystères.

- Des êtres invisibles actuels « piègent » les navires et les avions à des fins mystérieuses et connues d'eux seuls...
Des êtres mystérieux qui sont passés jadis dans le « Triangle » — survivants de l'Atlantide par exemple — ont laissé des vestiges invisibles, susceptibles de perturber la météorologie, le magnétisme, les lois de la physique, de la chimie, de l'attraction terrestre et de la gravitation universelle.

DES ANOMALIES « NATURELLES »

Les services officiels américains — qui sont naturellement les plus directement concernés par le « Triangle » et ce qui s'y passe — sont dans ce domaine d'une prudence qui frise l'incrédulité :

Selon certains articles de magazines et certains best-sellers, dit l'« U.S. Federal Aviation Administration », traverser cette région mythique reviendrait à se jeter dans les bouches de l'enfer. On vous demande de croire que les disparitions de navires et d'avions dans cette région sont dues à des étrangers hostiles, venus en soucoupes volantes ou disposant de sources d'énergie mystérieuses émanant du continent perdu hypothétique appelé Atlantide.

Les accidents de cette région peuvent être attribués en fait à des causes très banales, comme la météorologie, le manque d'expérience de pilotage au-dessus de l'Océan ou les moyens de navigation insuffisants.

La F.A.A. souligne que le Gulf Stream est un courant extrêmement dangereux qui peut amener les épaves au loin, de sorte que l'avion ou le navire sont considérés comme « perdus corps et biens » sans qu'on puisse en expliquer la disparition. En outre, le « Triangle » est l'une des zones maritimes les plus fréquentées du monde.

LE PLUS GRAND PIÈGE TENDU PAR LE DIABLE

Voici 7 mystères qui s'expliquent tous mais qui n'expliquent rien

Les Russes vont venir voir ce qui s'y passe : ils savent sans doute ce qu'ils veulent trouver...

1 Cinq avions et un hydravion perdent la Terre

Le 5 décembre 1945, à 14 heures, cinq avions torpilleurs du type « Avenger » décollent de la base aéronavale de Fort Lauderdale, en Floride. La guerre est terminée depuis déjà deux mois. Les cinq avions et les quatorze effectifs d'exercice de torpillage dans les eaux de l'île de Bimini, la plus occidentale des Bahamas, ils doivent être rentrés à 18 heures. A 15 h 48, le radio du chef d'escadron appelle la tour de contrôle :

« J'appelle d'urgence la tour. Nous ne sommes plus sûrs de notre cap, nous ne voyons plus la terre. — Quelle est votre position ? — Nous n'en sommes plus certains. Nous sommes perdus. — Mettez le cap plein ouest. — Nous ne savons plus où est l'ouest, tout est anormal... bizarre. Même la mer n'est plus comme d'habitude. — A 16 h 25, le commandant d'escadron dit : — Nous sommes complètement perdus. Et puis c'est le silence. — Per après 16 heures, un hydravion « Mariner » décolle, c'est un appareil géant pour l'époque, muni de tout l'appareillage possible et portant treize hommes d'équipage. Vers 16 h 30, le « Mariner » signale qu'il approche de la dernière position probable des « Avengers ». Et c'est tout. On n'entendra plus jamais parler ni du « Mariner » ni des cinq « Avenger ».

Ce qui s'est peut-être passé

Les cinq « Avenger » sont entrés dans une zone de perturbations mystérieuses du magnétisme terrestre, affo-



Les « Avenger » de l'Aéronavale décollent de Fort Lauderdale, en Floride, pour un exercice de torpillage : ils ne reviennent plus.

lant le compas, la radio et (qui sait ?) la pesanteur, les lois de la physique, etc. — Le « Mariner » a été victime, peut-être d'une façon différente, des mêmes perturbations. — Ou bien, selon la F.A.A. américaine, le Vol 19 (des cinq « Avenger ») a fait une erreur de navigation et se croyait au-dessus des Keys, ce chapelet d'îles qui prolonge la Floride, alors qu'il survolait les Bahamas. Il a

alors mis le cap au nord-ouest pour rejoindre la Floride et est tombé en mer en panne d'essence. — Quant au « Mariner », il était calculé pour tenir l'air de dix à douze heures sans refaire le plein : il était donc bourré d'essence « jusqu'à la gueule ». La moindre étincelle, un membre de l'équipage qui fume en cachette (ce qui était sinon courant, du moins possible) et c'était probablement l'explosion.

2 Le « Cyclops » : mutinerie ?

Le « Cyclops », un gros charbonnier de 19.000 tonnes, quitte le port de Norfolk pour aller ravitailler la flotte de guerre américaine en croise alors au large de l'Amérique du Sud. Quand il arrive à Rio, le 28 janvier 1923, une mutinerie vient d'éclater. A bord du croiseur « Pittsburgh » une affaire d'homosexualité pas très claire, un mort... — Le « Cyclops » reçoit l'ordre de ramener quatre condamnés, dont un à mort, aux Etats-Unis, avec quarante-deux autres membres de l'équipage du croiseur. Il charge également du minerai de manganèse.

Le 3 et le 4 mars, le « Cyclops » fait une dernière escale à la Barbade. On ne le reverra plus. — son équipage et qu'il était en outre mauvais marin. Le voyage aller avait déjà été marqué par des incidents de navigation. De plus, il était soupçonné de sympathies pro-allemandes. Tout est possible, y compris une mutinerie des condamnés et de leur camarades. Mais le plus probable est que le cargaison de manganèse, minerai fort lourd, avait déséquilibré le navire.

Ce qui s'est peut-être passé

Il se trouvait que le commandant du « Cyclops », George W. Worley, terrorisat



Le commandant G. Worley

son équipage et qu'il était en outre mauvais marin. Le voyage aller avait déjà été marqué par des incidents de navigation. De plus, il était soupçonné de sympathies pro-allemandes. Tout est possible, y compris une mutinerie des condamnés et de leur camarades. Mais le plus probable est que le cargaison de manganèse, minerai fort lourd, avait déséquilibré le navire.

3 Le tanker était chargé de soufre fondu

Le 2 février 1963, le tanker « Marine Sulphur Queen » (190 mètres de long) quitte le port de Beaumont, au Texas, à destination de Norfolk en Virginie, avec une cargaison de soufre maintenu à la température de 18 degrés par un dispositif de vapeur d'eau sous pression. Le tanker contourne les Keys pour entrer dans l'Atlantique. Un des trente-neuf membres de l'équipage envoie un câble à sa femme pour lui annoncer leur arrivée. Un autre adresse un message à son agent de change... Jusque-là tout va bien. Mais le « Marine Sul-

Ce qui s'est peut-être passé

Le soufre fondu est une matière extrêmement instable et il suffit d'un incident mineur pour qu'il explose. On a vu un « tanker » de la même

phur Queen » entre dans le détroit de Florida... et dans le Triangle des Bermudes. On n'entendra plus jamais parler de lui.

5 On recherche un navire disparu

En mars et avril 1974, dans tous les chantiers navals et sur tous les quais de Miami et de Nassau (la capitale des Bahamas) on peut lire l'affiche suivante : « On recherche navire disparu 2.500 dollars de récompense. » — Il s'agit de « Salse Bank », un yacht spécialement équipé pour les expéditions de plongée sous-marine, disparu depuis son départ de Nassau, le 10 mars. Son dernier message-radio date du 24 mars. Le 10 avril, deux jours après la date

prévue de son arrivée à Miami, les recherches commencent. Elles seront vaines et on les abandonnera le 25 avril.

Ce qui s'est peut-être passé

Tout est possible, y compris, bien entendu, l'intervention des mystérieux « êtres » venus d'ailleurs. — Une autre explication plausible est que le « Salse Bank » ait été victime de pirates. Selon une déclaration d'un député de New York, membre d'une sous-commission parlementaire sur les garde-côtes, réunie à partir du 28 août 1974, plus de 600 yachts et leurs équipages auraient disparu mystérieusement de 1971 à 1974, dont 50 au moins auraient été « piratés ».

Les garde-côtes conseillent alors officiellement aux plaisanciers de ne jamais prendre d'inconnus à leur bord.

6 Les Portoricains chantent des cantiques

Le 27 décembre 1948, un DC3 « charter » décolle de San Juan de Porto Rico à destination de Miami. A 1.850 kilomètres à l'ouest, avec à son bord le pilote, le copilote, une hôtesse et vingt-neuf passagers d'origine portoricaine, qui rentrent à New York, où ils habitent, après avoir passé les vacances de Noël dans leur famille.

Le tour envoi des instructions pour l'atterrissage. Mais le DC3 ne répond pas. On n'aura plus jamais de ses nouvelles.

Ce qui s'est peut-être passé

L'avion est une victime de plus du mystère... Dans ce cas, les hypothèses sont pratiquement impossibles. Même si le DC3 — l'avion le plus sûr de toute l'histoire de l'aviation — avait été exposé en plein vol, on aurait sans doute retrouvé quelques épaves sur les hauts-fonds des sans étiquette contenant du rhum de Porto Rico. Mais il a bu le rhum et jeté les bouteilles, détruisant peut-être le seul indice provenant du DC3 disparu...

7 «L'Etoile de la Paix» toutes voiles dehors

Le schooner part alors pour une croisière dans les eaux d'Indochine, où il passera dix-huit mois. Et il est sur le point de faire escale à Hanoi lorsqu'on apprend que Jane Fonda et d'autres « activistes » y seront en même temps. Le « Star of Peace » est alors appelé aux Etats-Unis pour éviter des incidents. — Il rentre à Fort Lauderdale, en Floride, en juillet 1974. Le 28 janvier 1975, il repart pour une croisière de plongée sous-marine de plusieurs semaines, avec escale à San Salvador, dans les Bahamas. — Le 30 janvier, il fait un temps magnifique. Le « Star of Peace » navigue toutes voiles dehors. Au début de l'après-midi, il est coulé par une énorme explosion. Cinq hommes, dont le commandant, parviennent à mettre un radeau à la mer juste avant le naufrage.

Le schooner part alors pour une croisière dans les eaux d'Indochine, où il passera dix-huit mois. Et il est sur le point de faire escale à Hanoi lorsqu'on apprend que Jane Fonda et d'autres « activistes » y seront en même temps. Le « Star of Peace » est alors appelé aux Etats-Unis pour éviter des incidents.

Il rentre à Fort Lauderdale, en Floride, en juillet 1974. Le 28 janvier 1975, il repart pour une croisière de plongée sous-marine de plusieurs semaines, avec escale à San Salvador, dans les Bahamas.

Le 30 janvier, il fait un temps magnifique. Le « Star of Peace » navigue toutes voiles dehors. Au début de l'après-midi, il est coulé par une énorme explosion. Cinq hommes, dont le commandant, parviennent à mettre un radeau à la mer juste avant le naufrage.

Ce qui s'est peut-être passé

Le trois mâts portait un compresseur destiné à gonfler les bouteilles d'air comprimé des plongeurs sous-marins.

Mais l'énormité de l'explosion est sans commune mesure avec la petite taille du compresseur. Les amateurs d'explications mystérieuses sont naturellement tentés de penser que l'explosion avait une autre origine...

Conclusions

Certains observateurs « terre à terre » pensent que l'indécret manifesté par les Soviétiques pour le Triangle des Bermudes n'est peut-être pas absolument sans arrière-pensée. Ce qui n'exclut évidemment pas la possibilité que ces eaux dangereuses recèlent un ou plusieurs mystères que des moyens obstinés, de quelque nationalité qu'ils soient, finiront peut-être par percer.



L'« Etoile de la Paix », revenue intacte de la guerre du Vietnam, a peut-être été victime d'un simple compresseur...

Ce qui s'est peut-être passé

La mystérieuse « chose » a peut-être été créée par des êtres mystérieux à des fins tout aussi inexplicables... On est tenté de ne pas y croire. Mais aucune explication scientifique n'a été proposée. La Direction des garde-côtes n'a jamais publié de déclaration officielle.