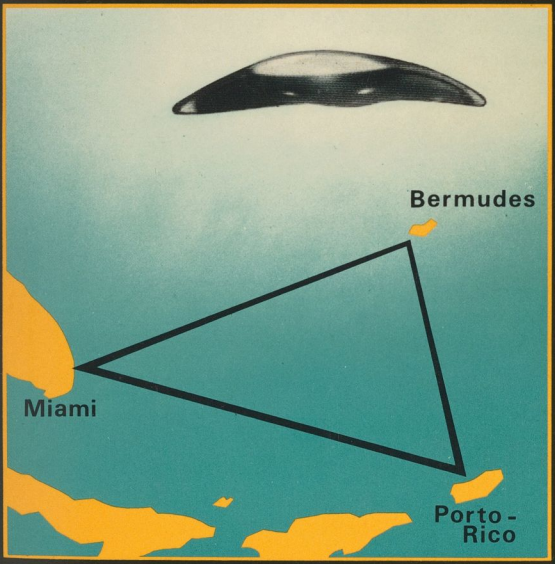
JEAN PRACHAN

le Triangle des Bermudes

base secrète des O.V.N.I.



INITIATION ET CONNAISSANCE

belfond

92

R

LE TRIANGLE DES BERMUDES
BASE SECRÈTE DES OVNI

310

8°R
76725
(28)

Collection « Initiation et Connaissance »

sur le Triangle des Bermudes :

– Richard Winer :
Le Mystère du Triangle des Bermudes.
– Richard Winer :
Le Nouveau Dossier du Triangle des Bermudes.

sur l'Atlantide :

– Charles Berlitz : *Le Mystère de l'Atlantide.*

sur les OVNI :

– J. Allen Hynek : *Les OVNI, mythe ou réalité ?*
– Robert Roussel : *OVNI, la fin du secret.*

50

Jean Prachan

Le Triangle des Bermudes base secrète des OVNI

INITIATION ET CONNAISSANCE

Pierre Belfond
3 bis, passage de la Petite-Boucherie
Paris 6e

DL-13-10-1978-27697

Si vous souhaitez recevoir notre catalogue
et être tenu régulièrement au courant de nos publications
envoyez vos nom et adresse en citant ce livre
Éditions Pierre Belfond
3 *bis*, passage de la Petite-Boucherie
75006 Paris

ISBN 2.7144.1175.4
© Belfond 1978

SOMMAIRE

Introduction 9
1. Triangle, trapèze ou carré ? 13
2. Le Vol 19 : le plus grand mystère de tous les temps 19
3. Trop de disparitions inexplicables 31
4. En l'absence de toute trace 43
5. L'Atlantide : de la légende à l'histoire 55
6. Bimini ou l'archéologie à la conquête de l'Atlantide ... 73
7. Les OVNI : cette planète leur appartient 83
8. OVNI sur l'Atlantique 93
9. Et s'il fallait d'autres preuves 125
10. Sur le chemin de la vérité 139
11. L'énigme résolue 155
12. Le plus grand gisement d'uranium du monde .. 167
Conclusion 193
Annexe : Liste des disparitions recensées dans le Triangle des Bermudes 195
Bibliographie 215

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE (R.F.) IMPRIMÉS

Éditions Pierre Belfond
7, rue de la Petite-Boucherie
75006 Paris

ISBN 2-7144-1175-4
© Belfond 1978

INTRODUCTION

29 décembre 1977. 16 h 30. Un DC 8 – 62 de la Braniff Air Line venant de New York survole les Bahamas à quelque 10 000 mètres d'altitude. Le temps est clair, la mer calme : toutes les conditions semblent réunies pour que cet avion, attendu deux heures plus tard à Panama, effectue un voyage sans histoires.

Soudain, les passagers sentent une légère vibration. Oh ! très légère... C'est à peine s'ils y prêtent attention. Mais la vibration s'amplifie et, bientôt, c'est l'inquiétude, qui se transforme en affolement quand l'appareil, après avoir été violemment secoué, se met à chuter dans le vide. Les gens hurlent en tombant les uns sur les autres. Les bagages volent dans tous les sens, heurtant au passage des bras et des têtes pendant que, dans la cabine, le pilote essaie vainement de redresser son avion. Les réacteurs fonctionnent normalement et rien n'indique la moindre panne sur le tableau de bord. Pourtant, le DC 8 continue de descendre en direction de la mer. Encore quelques centaines de mètres et ce sera la rencontre brutale avec l'eau, les tôles arrachées, les corps déchiquetés et la mort, à coup sûr, pour les passagers comme pour l'équipage.

Le pilote lance un dernier appel, un « Mayday » (SOS), et attend la fin qui surviendra, à présent, d'une seconde à l'autre...

Mais à peine son message est-il reçu par l'aéroport le plus proche, celui de Miami, qu'un miracle se produit. La chute de l'appareil s'interrompt, aussi brutalement

qu'elle avait commencé. Le DC 8 se redresse grâce au pilote automatique qui vient de reprendre le contrôle de l'avion, puis il fait demi-tour et va se poser à Miami où il arrive à 17 h 30. Il n'est pas endommagé et pourra repartir dès le lendemain.

Que s'est-il passé ? Personne n'a la moindre explication à proposer à ce sujet. Toutefois, on ne manque pas de remarquer que l'incident s'est produit dans une zone bien précise, à l'aplomb de l'île de Bimini, juste au-dessus du Triangle des Bermudes.

Et voilà que le fameux Triangle fait encore parler de lui.

Fameux, oui, car des dizaines d'ouvrages et des centaines d'articles lui ont été consacrés. Pourtant, en dépit de toute cette littérature et des efforts d'innombrables chercheurs, cette région redoutable de l'Atlantique Nord conserve tout son mystère.

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, d'ailleurs, ce « mystère » ne date pas d'hier, ni même d'avant-hier. De tout temps, depuis Christophe Colomb déjà, dit-on, la navigation fut réputée dangereuse dans cette zone. Des centaines de vaisseaux, des dizaines d'avions et des milliers de vies humaines y ont disparu à tout jamais. Il a fallu attendre les années 60, cependant, pour que des journalistes révèlent enfin au grand public ce qui n'était connu, jusqu'ici, que des navigateurs et des milieux officiels. Une grande émotion s'empara alors de l'opinion et, pour calmer les esprits, certains tentèrent de résoudre l'énigme en ayant recours au simple bon sens. On s'y employa de diverses manières, mais rien n'y fit. Oh ! bien sûr, pour chaque disparition, on peut trouver une explication ! L'imagination ne manque pas lorsqu'il s'agit de nier l'évidence... mais celle-ci finit toujours par s'imposer au bout du compte, dût la raison humaine en souffrir.

Et elle est mise à rude épreuve, la raison des hommes, lorsque l'on considère le phénomène dans son ensemble. Car, s'il est possible de trouver une explication « logique » à chaque cas pris séparément, aucune théorie n'est parvenue, jusqu'à présent, à rendre compte

de façon rationnelle de la totalité des disparitions enregistrées dans les eaux du Triangle. Ce n'est pas faute d'avoir essayé, pourtant, car plusieurs pays ont monté des expéditions destinées à trouver une solution à cet angoissant mystère. Mais, à ce jour, ces expéditions ont eu pour seule conséquence de faire naître de nouvelles hypothèses.

Les dernières en date de ces hypothèses seraient le fruit de chercheurs soviétiques. En janvier 1978, en effet, on apprit que l'agence de presse soviétique Novosti avait confié au comité de rédaction de la revue américaine *Oceans* – organe de la Société océanique des États-Unis – une « étude scientifique » des phénomènes constatés dans le Triangle des Bermudes, avançant plusieurs explications nouvelles.

Cette étude livre une série d'explications fondées sur des phénomènes scientifiques plausibles. En particulier, l'effet pernicieux des infrasons sur l'organisme humain. De tels infrasons, de fréquence 6 hertz, auraient été décelés dans les régions à fortes perturbations orageuses et cycloniques. Ces ondes auraient pour effet de rendre fous les équipages qu'elles atteindraient. Ce n'est là, bien sûr, qu'une hypothèse, car on n'a aucune preuve que ces infrasons existent et, si c'est le cas, rien n'est moins sûr qu'ils aient pour conséquence de rendre fous ceux qu'ils atteignent. On le voit, cela fait beaucoup d'incertitudes, et les Soviétiques en sont conscients puisqu'ils ne s'y arrêtent pas outre mesure et proposent encore une autre explication s'appuyant, cette fois, sur la structure tectonique de la planète. Selon eux, notre globe terrestre serait composé de douze plaques en forme de polygones juxtaposés, dont les points de jonction formeraient des fissures dans l'écorce et seraient le siège d'anomalies magnétiques marquant des zones de pression et de dépression atmosphériques maximales. Cette hypothèse paraît recevable tant qu'on ne se demande pas pourquoi on n'enregistre pas des phénomènes similaires dans *toutes* les régions situées au-dessus des points de jonction des douze « plaques » dont notre planète est, semble-t-il, formée. Et l'on en vient à se poser de nouveau cette

question, toujours la même : pourquoi le Triangle des Bermudes ?

Selon une autre théorie, des vents à très haute altitude pourraient créer en surface des brouillards éphémères, ou bien des gaz en provenance de fissures mal localisées pourraient flotter entre deux eaux puis remonter brusquement à la surface en enveloppant les bateaux qui s'y trouvent... Mais ce ne sont, là encore, que des hypothèses.

Et si la solution était tout de même là, toute proche, à portée de la main, pour ainsi dire ? Et s'il suffisait d'examiner sans préjugés la totalité des témoignages dont nous disposons au sujet des phénomènes recensés dans les eaux du Triangle pour approcher la vérité ? Non seulement les témoignages ayant trait à des disparitions, mais aussi ceux faisant état d'étranges apparitions. Car il y en a, nous le verrons. Les eaux du Triangle des Bermudes sont décidément le théâtre de bien curieuses manifestations.

Et si l'on tâtonnait simplement par peur d'être confronté à l'inconcevable ? Quoi qu'elle en dise, la science, souvent, hésite sur le seuil de l'inexpliqué et se détourne de ce qui la dépasse. Or peut-être est-ce là que réside, en fin de compte, la clef du mystère, dans cet au-delà de la science où bien peu osent s'aventurer. C'est là, pourtant, que ce livre prétend vous entraîner.

1

TRIANGLE, TRAPÈZE OU CARRÉ ?

L'expression « Triangle des Bermudes » est une commodité de langage, une de ces formules qu'emploient les journalistes pour capter l'attention de leurs lecteurs et auxquelles, parfois, les hasards de la grande ou de la petite histoire confèrent une célébrité que leur inventeur n'avait pas prévue.

L'inventeur de l'expression « Triangle des Bermudes », c'est Vincent H. Gaddis, écrivain et chercheur de renommée mondiale qui s'est très tôt spécialisé dans les phénomènes inexpliqués, mystérieux, insolites ou inconnus. Il est l'auteur de nombreux livres, dont *Invisible Horizons* [1], paru aux États-Unis en 1965. Dans cet ouvrage, l'auteur consacre un chapitre entier au Triangle des Bermudes, employant ainsi pour la seconde fois une expression forgée par lui en 1964 pour un article publié dans le magazine *Argosy*.

Dès la parution du livre de Gaddis, l'expression connut un vif succès et, peu de temps après, elle était reprise par quantité d'auteurs fascinés, eux aussi, par cette formidable énigme. Parmi ces auteurs, il en est un dont le nom reviendra souvent dans ce livre et que je crois utile de présenter dès maintenant. Il s'agit d'un ami de Vincent H. Gaddis, un « chasseur de mystère » lui aussi, Ivan T. Sanderson.

Ivan T. Sanderson est mort le 20 février 1973. Cette

1. Publié en français en 1977 aux Éditions France-Empire sous le titre *Les Vrais Mystères de la mer*.

disparition soudaine a privé le monde de l'un de ses esprits les plus féconds et les plus originaux. Voyageur infatigable, explorateur, chercheur et écrivain, il consacra une grande partie de sa vie à capturer des animaux – dont beaucoup appartenant à des espèces fort rares – pour les jardins zoologiques et divers organismes d'études et de recherche. On lui doit de nombreuses émissions de radio et de télévision, ainsi que plusieurs ouvrages consacrés à l'étrange et à l'inexpliqué. Ses occupations insolites ont, en effet, mis à plusieurs reprises Ivan T. Sanderson en contact avec le mystère et l'irrationnel. C'est pourquoi il fonda en 1965 la « Society for the Investigation of the Unexplained » (Société pour l'investigation de l'inexpliqué) et écrivit des livres traitant, précisément, de phénomènes bizarres et mystérieux.

Invisible Residents est l'un de ces livres. C'est peut-être le plus célèbre de son auteur qui y expose une théorie particulièrement originale. Selon lui, des êtres intelligents vivraient depuis des millénaires sous la surface des lacs, des mers et des océans de notre globe, et c'est là, enfoui sous des tonnes d'eau, où nul ne songerait à aller le chercher, que résiderait le secret des Objets volants et aquatiques non identifiés.

La démonstration de Sanderson est convaincante et s'appuie sur des faits d'une indiscutable authenticité. Parmi les chapitres qui composent *Invisible Residents,* il en est un, le huitième, qui s'intitule « The Bermuda Triangle » (« Le Triangle des Bermudes »). Ce chapitre n'apporterait sans doute rien de nouveau au lecteur de 1978, qui dispose, à présent, d'un nombre considérable d'articles et d'ouvrages consacrés au célèbre « Triangle », mais, en 1970, lorsque Ivan T. Sanderson fit paraître son livre, il s'agissait encore d'un sujet dont bien peu avaient parlé et qui, de ce fait, était assez peu connu du grand public. Sanderson avait donc fait preuve d'une certaine clairvoyance en incluant parmi les phénomènes recensés dans *Invisible Residents* les disparitions survenues dans la zone du Triangle. Mais son mérite ne s'arrête pas là. Au terme de longues et minutieuses

recherches auxquelles avait été très étroitement mêlé Vincent H. Gaddis, Sanderson s'était aperçu, d'une part, que le terme de « Triangle » ne convenait pas du tout pour désigner la zone dans laquelle on avait recensé tant de disparitions dans l'Atlantique nord et, d'autre part, qu'il existait onze autres régions similaires à la surface du globe, toutes situées à égale distance les unes des autres.

Laissons de côté cette dernière découverte. Tout le monde a, en effet, entendu parler, aujourd'hui, de la mer du Diable au Japon ou de la mer de Tasmanie au large de la côte Sud-Est de l'Australie, pour ne citer que deux des régions du globe les plus célèbres où se produisent quantité de phénomènes insolites. Je pense qu'Ivan T. Sanderson et les membres de la Society for the Investigation of the Unexplained ont fait une découverte capitale en révélant l'existence de ces régions « maudites » au grand public, mais je crois aussi que le temps leur a manqué – en particulier en ce qui concerne Ivan T. Sanderson, hélas ! – pour pousser plus loin encore leurs investigations et s'apercevoir que ces zones n'étaient pas à mettre sur un pied d'égalité. La région communément appelée Triangle des Bermudes est et demeure le théâtre d'un nombre de disparitions et d'« apparitions » insolites sans commune mesure avec tout ce que l'on peut rencontrer dans n'importe quelle autre partie du globe. Et tout se passe, en fin de compte, comme si les autres zones mystérieuses de la planète en étaient, en quelque sorte, dépendantes.

Revenons à Vincent H. Gaddis. Si celui-ci est bien l'inventeur de l'expression « Triangle des Bermudes », il est aussi l'un des premiers à avoir émis les réserves qui s'imposaient quant à l'utilisation de ce terme.

« Le Triangle des Bermudes, écrit-il dans la préface du *Nouveau Dossier du Triangle des Bermudes* [1] de Richard Winer, est (un) nom adopté par les journalistes, vocable tout aussi mal choisi que d'autres, comme l' " abominable homme des neiges " ou les " soucoupes

1. Paris, Pierre Belfond, 1976.

volantes ". En effet, l'auteur de ce livre (c'est de Richard Winer qu'il s'agit) parle plus exactement d'un trapèze, d'un quadrilatère dont tous les côtés et tous les angles sont inégaux. »

Dans ce même *Nouveau Dossier du Triangle des Bermudes,* Richard Winer écrit :

« Il suffit de se promener n'importe où sur la côte Sud-Est des États-Unis, de mettre un pied dans l'eau et de regarder vers le large pour pouvoir dire : " J'ai un pied dans le Triangle du Diable [1]. " Quelles sont ses limites ? A l'est, un point situé quelque part entre les Bermudes et les Açores ; au sud, la Barbade et les Petites Antilles ; à l'ouest, la côte Sud de Cuba ; et au nord, la côte de Floride. *Mais ce périmètre semble s'étendre jusqu'à inclure tous les événements qui surviennent à sa périphérie* [2]. »

La plupart des auteurs qui se sont penchés sur le « Triangle du Diable » ont émis des réserves similaires. Certains, comme Ivan T. Sanderson, sont même allés jusqu'à parler d'un losange ou d'une zone de forme ovale inclinée à un angle d'environ 25 degrés du sud-est au nord-est [3] alors que d'autres avançaient l'hypothèse d'un carré ! En octobre-novembre 1977, en effet, dans son numéro 3, la revue *Le fou parle* a publié une étude signée H. Nepeutze, ingénieur d'origine belge et ancien « Research Associate » de la NASA, étude ayant pour titre : « Le Triangle des Bermudes est un carré. »

Que faut-il retenir de tout cela pour l'instant ?

Plusieurs choses pouvant se résumer de la manière suivante : il existe dans l'Atlantique Nord une zone aux contours assez flous dont l'expression « Triangle des Bermudes » rend très imparfaitement compte et où se produisent des phénomènes auxquels personne, jus-

1. A l'appellation « Triangle des Bermudes », Richard Winer préfère celle de « Triangle du Diable ».

2. C'est moi qui souligne.

3. En fait, cette dernière description est celle qu'Ivan T. Sanderson donne de la mer du Diable, au Japon, mais l'auteur s'empresse de préciser que le Triangle des Bermudes semble « indiquer une conformation semblable sinon identique, dont les dimensions (seraient) à peu près les mêmes, et inclinée de la même façon ».

qu'ici, n'est parvenu à donner une explication satisfaisante.

Le « Trapèze » de Richard Winer, de même que le « Carré » d'H. Nepeutze, couvrirait donc une zone en forme de parallélépipède dont les angles se trouveraient respectivement « quelque part entre les Açores et les Bermudes », à San Juan de Porto Rico, à San Gustavo de Los Pobres à Cuba et à Savannah en Georgie. Il convient de préciser qu'il ne s'agit pas là d'une délimitation arbitraire mais, à en croire H. Nepeutze, du fruit des recherches d'une équipe ayant compté jusqu'à cent soixante personnes placées sous la direction de Franck von Loeffeli, ex-major de la Wehrmacht arrivé aux États-Unis avec von Braun et travaillant depuis lors pour le compte de la NASA.

Que se passe-t-il dans cette zone ?

Depuis que l'homme s'aventure dans l'Atlantique, la navigation y est réputée périlleuse. Mais, en 1945, cette région, qui, jusque-là, n'était qu'une zone maritime dangereuse parmi tant d'autres, accéda brusquement au rang d'énigme scientifique.

Les avions et les bateaux étaient alors dotés depuis longtemps déjà de moyens modernes de navigation, et l'on pouvait parfaitement contrôler leurs déplacements. Ils étaient équipés de radios et pouvaient ainsi rester constamment en rapport avec la terre. Il était donc devenu difficile de se perdre en mer car, si jamais il s'était produit quelque soudaine catastrophe à bord d'un avion ou d'un navire, la terre en aurait été immédiatement informée. Et pourtant, c'est dans ce contexte rassurant que disparut corps et biens, le 5 décembre 1945, une patrouille de cinq chasseurs bombardiers de type Avenger de l'aéronavale américaine. Cette patrouille avait pour nom de code le Vol 19...

2

LE VOL 19
LE PLUS GRAND MYSTÈRE AÉRIEN DE TOUS LES TEMPS

Chercheurs, journalistes et simples curieux ont aujourd'hui l'impression de tout savoir sur le Vol 19, du moins quant à la façon dont le drame s'est déroulé, car on ne connaît encore rien du sort réel des Avenger et de leurs équipages. Tous les auteurs qui ont parlé du Triangle des Bermudes citent ce cas, ce qui en fait à la fois un classique et un symbole...

Le Vol 19 est un classique en raison de sa célébrité et des commentaires passionnés qu'il n'a cessé de susciter depuis plus de trente ans, mais c'est aussi un symbole car c'est lui qui, le premier, a attiré l'attention des chercheurs sur les phénomènes étranges auxquels on assistait dans cette partie du monde. Sans cette tragique disparition, peut-être n'aurait-on jamais parlé du Triangle des Bermudes, et seuls quelques marins auraient alors su qu'il se passait de bien étranges choses dans le « Cimetière de l'Atlantique », comme les navigateurs appelaient alors cette région.

L'histoire en a voulu autrement, et la tragédie du Vol 19 a permis au monde entier de découvrir la plus inconcevable des énigmes et le plus angoissant des mystères de notre temps.

En dépit des dizaines de rapports, livres et articles qui lui ont été consacrés depuis 1945, tout n'a pas été dit au sujet du Vol 19. Ou plutôt, si, tout a *peut-être* été dit, mais de façon si éparse et si fragmentaire que personne n'a songé, jusqu'à présent, à rassembler ces divers éléments pour en faire la synthèse constructive. Et quand

bien même l'aurait-on fait que l'on se serait sans doute aperçu, en fin de compte, qu'un tel travail pose plus de problèmes qu'il n'en résout.

Mais commençons par le commencement, c'est-à-dire par ce qui s'est réellement passé le 5 décembre 1945, en Floride...

Ce jour-là, une escadrille de cinq TBM Avenger de l'aéronavale américaine devait s'envoler de Fort Lauderdale, en Floride, pour un vol de routine. Leur premier objectif consistait en une carcasse de béton située un peu au sud de l'île de Bimini, dans les Bahamas, près des îles Hen et Chicken, à 257 kilomètres de la base. Les cinq appareils devaient se livrer à un simulacre de bombardement de l'épave pendant vingt minutes puis mettre cap au nord pendant 64 kilomètres pour se rendre à Great Sail Cay, de l'autre côté des Bahamas, et, enfin, mettre cap ouest-sud-ouest pour regagner leur base.

Quinze hommes en tout auraient dû participer à cette mission commandée par le lieutenant de vaisseau Charles C. Taylor, de Corpus Christi, au Texas, mais ils ne furent, en fait, que quatorze. Au moment de se présenter au « briefing » devant précéder le décollage, en effet, l'un des hommes, le caporal Kosnar, de Kenosha, dans le Wisconsin, demanda à être exempté de mission. Comme il avait déjà accompli son minimum obligatoire d'heures de vol pour le mois, cela ne posa aucun problème et son souhait fut exaucé.

Un autre homme formula la même requête, mais il eut moins de chance car sa présence était indispensable et il ne pouvait être remplacé. Cet homme, c'était le lieutenant Charles C. Taylor lui-même.

Pour une raison que personne n'est jamais parvenu à élucider, Taylor ne désirait vraiment pas prendre part à ce vol. Il ne fournit aucune explication au lieutenant Arthur A. Curtis, l'officier entraîneur de la base, lorsqu'il lui demanda de désigner quelqu'un à sa place, pas plus qu'il n'en avait fourni la veille, à sa mère, lorsqu'il lui avait téléphoné chez elle, à Corpus Christi, au Texas, pour lui dire qu'il désirait ne pas participer à la mission prévue pour le lendemain. Ce n'est donc pas de gaieté de

cœur qu'il rejoignit les quatre pilotes et leurs équipages sur l'aire de départ, à 13 h 30, pour un dernier contrôle avant le décollage. Les pilotes des autres appareils étaient l'enseigne Joseph Bossi, du Kansas, le lieutenant des fusiliers marins Forest Gerber, du Minnesota, le capitaine des fusiliers marins George W. Stivers, du Missouri, et le capitaine des fusiliers marins Edward Powers, de l'État de New York.

L'avion sur lequel ils allaient voler, le TBM Avenger, compte parmi les plus puissants monomoteurs à hélice de toute l'histoire de l'aviation. Il pouvait emporter des bombes, des grenades sous-marines ou des torpilles. Sa vitesse maximale était de 480 kilomètres à l'heure à 3400 mètres, son autonomie de vol de 1610 kilomètres à pleine charge, et son armement consistait en trois mitrailleuses de 12, 7 et une de 7,62, une torpille de 56 centimètres ou 900 kilos de bombes. Son envergure était de 16 mètres, et on pouvait l'utiliser aussi bien à partir de bases terrestres que de porte-avions. On doit à cet appareil plusieurs victoires décisives dans la guerre du Pacifique et, notamment, la destruction du *Yamato,* le plus grand cuirassé jamais construit (64 170 tonnes !) qui aurait dû être le premier bâtiment d'une « super-flotte » de combat sur laquelle reposaient tous les espoirs du Japon d'infliger aux Américains une défaite navale irréversible.

Le lieutenant Taylor, quant à lui, comptait deux mille cinq cent neuf heures de vol, dont six cent seize sur Avenger comme instructeur et pilote de combat dans le Pacifique sur le porte-avions *USS Hancock.* C'était donc un pilote particulièrement expérimenté, connaissant parfaitement le type d'appareil sur lequel il devait s'envoler.

La fiche météo que l'on remit aux cinq pilotes avant le décollage signalait des vents de 20 nœuds en surface avec des rafales de 30 nœuds et quelques nuages épars. Un temps, en somme, que les Avenger pouvaient affronter sans problème. On les avait construits pour cela.

A 14 heures, l'avion du lieutenant Taylor quitta la piste d'envol. Dix minutes plus tard, les quatre autres

appareils avaient décollé. Aucun d'eux ne devait jamais revoir la base...

La légende, colportée dans maints ouvrages, veut qu'à 15 h 45 la base aéro-navale de Banana River (devenue, aujourd'hui, la base aérienne de Patrick, annexe de Cap Kennedy) ait reçu un message angoissé du lieutenant Taylor.

– Cas d'urgence ! aurait dit celui-ci. Nous paraissons avoir dévié de notre cap. Nous n'apercevons plus la terre. Je répète : nous n'apercevons plus la terre.

– Quelle est votre position ? aurait demandé la base.

– Nous n'en sommes pas certains. Les instruments sont déréglés. Nous ne savons plus exactement où nous nous trouvons. Je crois que nous sommes perdus.

– Mettez le cap à l'ouest, aurait alors conseillé la base.

– Nous ne savons plus où se trouve l'ouest. Tout paraît anormal, bizarre. Nous ne sommes sûrs d'aucune direction. Même la mer ne paraît pas comme d'habitude.

Les auteurs se référant à cette version des faits interrompent généralement ici le dialogue entre Taylor et la base de Banana River pour décrire l'atmosphère angoissée régnant à l'intérieur de la station radio. On essaie alors de reprendre contact avec Taylor, mais cela se révèle difficile. Il y a du « fading », comme on dit en communication radio. Toujours selon ces auteurs, le lieutenant Taylor aurait alors passé le commandement au capitaine Stivers et c'est avec celui-ci que la communication aurait pu reprendre à 16 h 25.

« Nous ne sommes pas certains de notre position, aurait dit Stivers. Nous devons nous trouver à 360 kilomètres au nord-est de la base. » Puis il y aurait eu du brouillage et des parasites et la voix angoissée de Stivers aurait repris : « On dirait que nous entrons dans les eaux blanches !... Nous sommes complètement perdus ! » Puis, silence radio total...

Il y a quelques années, au cours d'une émission télévisée composée d'un documentaire commenté par Vin-

cent Price, le célèbre comédien spécialisé dans les rôles fantastiques, une chaîne américaine offrit 10 000 dollars à quiconque expliquerait pourquoi tant d'avions et de bateaux s'étaient évanouis sans laisser de trace dans les eaux du Triangle depuis la disparition du Vol 19 en 1945. Lawrence David Kusche, auteur de *The Bermuda Triangle Mystery solved* [1], ouvrage prétendant apporter une solution « rationnelle » à l'énigme du Triangle, pensa avoir mérité ce prix. Son livre n'apportait-il pas, en effet, une explication plausible à chacune des disparitions recensées dans cette zone ?

Pourtant, autant que je sache, Kusche n'a pas touché les 10 000 dollars. Pourquoi ? Sans doute parce que sa « solution », dans bon nombre de cas, apparaît comme rien moins que provisoire.

S'agissant du Vol 19, l'auteur écrit : « L'enquête de la marine sur l'incident dura plusieurs mois et se termina par un rapport de plus de quatre cents pages. J'ai examiné ce rapport d'un bout à l'autre plusieurs fois et j'en suis venu à la conclusion que la clef de l'énigme réside dans les communications par radio avec les pilotes. »

L. D. Kusche livre l'essentiel de ces communications qui offrent, il faut bien le dire, assez peu de ressemblances avec celles que nous venons de lire. Les heures mêmes où se sont déroulés les événements ayant jalonné ce vol historique diffèrent sensiblement de celles que l'on admet habituellement. Mais l'énigme du Vol 19 n'en est pas résolue pour autant. Elle en ressort, au contraire, plus obscure que jamais...

Le premier témoignage reproduit par Lawrence David Kusche est celui du lieutenant Robert F. Cox, instructeur de vol à Fort Lauderdale.

Le 5 décembre 1945, vers 15 h 40, le lieutenant Cox effectuait, seul, un vol de routine aux alentours de Fort Lauderdale. Il entendit alors, sur la fréquence de 4 805 kilocycles (utilisée pour les vols d'entraînement), une voix s'adressant à « Powers », lui demandant ce qu'indi-

1. En français : *Le Triangle des Bermudes : la solution du mystère,* Montréal, Éditions de l'Étincelle, 1976.

quait son compas. La voix ajouta : « J'ignore où nous sommes. Nous devons être perdus après ce dernier virage. »

A 15 h 45, le lieutenant Cox appela le service radio de Fort Lauderdale pour lui signaler qu'un navire ou que des avions s'étaient perdus, puis il transmit le message suivant : « Ici le *FT 74;* avion ou navire qui appelez " Powers ", veuillez vous identifier afin que quelqu'un puisse vous porter secours. »

La communication put ainsi être établie entre le lieutenant Cox et le Vol 19. Quant à « Powers », il se révéla bien vite qu'il s'agissait du capitaine des fusiliers marins Edwards Powers, pilote d'un des Avenger, auquel s'adressait le lieutenant Taylor.

Celui-ci, entendant la voix de Cox, lui dit : « Mes deux compas sont hors de service et je tente de trouver Fort Lauderdale, Floride. Je survole la terre, mais elle est morcelée. Je suis sûr d'être au-dessus des Cayes [1], mais j'ignore à quelle altitude et j'ignore comment gagner Fort Lauderdale. »

Cox lui fournit un certain nombre de conseils et d'indications, puis proposa : « Je vais voler en direction du sud pour vous rencontrer. »

La réponse de Taylor parut plutôt déconcertante.

« Je sais où je suis, maintenant, dit-il. Je suis à 2 300 pieds. *Ne venez pas à ma rencontre.* »

Cox décida pourtant de voler en direction du Vol 19... En vain. Le dialogue entre les deux hommes se poursuivit mais, au bout d'un moment, les messages de Taylor se firent plus faibles, comme si son appareil s'était éloigné de celui de Cox. Quand toute communication fut devenue impossible, le lieutenant Cox décida de rentrer à Fort Lauderdale.

A 16 h 25, Port Everglades réussit à établir le contact avec Taylor. Ce dernier était alors convaincu de se trouver au-dessus des Cayes de Floride alors que, selon le commandant Richard Baxter, officier en second des opérations au Bureau de la Garde côtière de district, district

1. Groupe d'îles situées au sud de la Floride.

JEAN PRACHAN

le Triangle des Bermudes
base secrète des O.V.N.I.

Des centaines de disparitions de navires et d'avions, des milliers de victimes : le mystère du Triangle des Bermudes défie les explications rationnelles et constitue l'énigme la plus déroutante — et la plus effrayante — de tous les temps.

De nombreux ouvrages se sont déjà efforcés de cerner le problème. Mais le livre de Jean Prachan, que nous publions aujourd'hui, apporte des révélations stupéfiantes qui feront l'effet d'une véritable « bombe » et dont les répercussions seront considérables sur le plan international, à l'heure où des équipes de chercheurs américains et russes sondent les profondeurs du Triangle maudit.

Après avoir passé en revue les « cas » historiques des disparitions les plus spectaculaires, après avoir analysé toutes les « solutions » avancées par les savants, Jean Prachan n'hésite pas à affirmer, preuves à l'appui, que la vérité tient à une triple relation : Bermudes - Atlantide - O.V.N.I.

Jean Prachan démontre :

— que l'Atlantide, le fabuleux continent englouti, repose sous les eaux du Triangle des Bermudes ;
— que les Atlantes, survivants d'une civilisation technologique supérieure à la nôtre, y ont aménagé, à 9 000 mètres sous la mer, des bases secrètes d'O.V.N.I. ou, plus exactement, d'O.P.N.I. (Objets Plongeants Non Identifiés) ;
— que les O.V.N.I. (ou O.P.N.I.) s'attaquent à tous ceux qui risquent, directement ou indirectement, de remettre en cause l'équilibre stratégique et militaire est-ouest : car l'Atlantide renferme les plus importants gisements d'uranium de tout l'univers.

L'Atlantide ayant disparu, il y a quelque dix mille ans, à la suite d'une formidable explosion atomique, les Atlantes n'hésitent pas à utiliser toutes les méthodes de dissuasion en leur pouvoir pour préserver la neutralité du Triangle des Bermudes et éviter au monde une nouvelle catastrophe, cette fois-ci irréversible.

ISBN 2.7144.1175.4 HSC 60.02588.7809

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1er mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XXe siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en accord avec l'éditeur du livre original, qui dispose d'une licence exclusive confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1er mars 2012.

Avec le soutien du CNL Centre national du livre