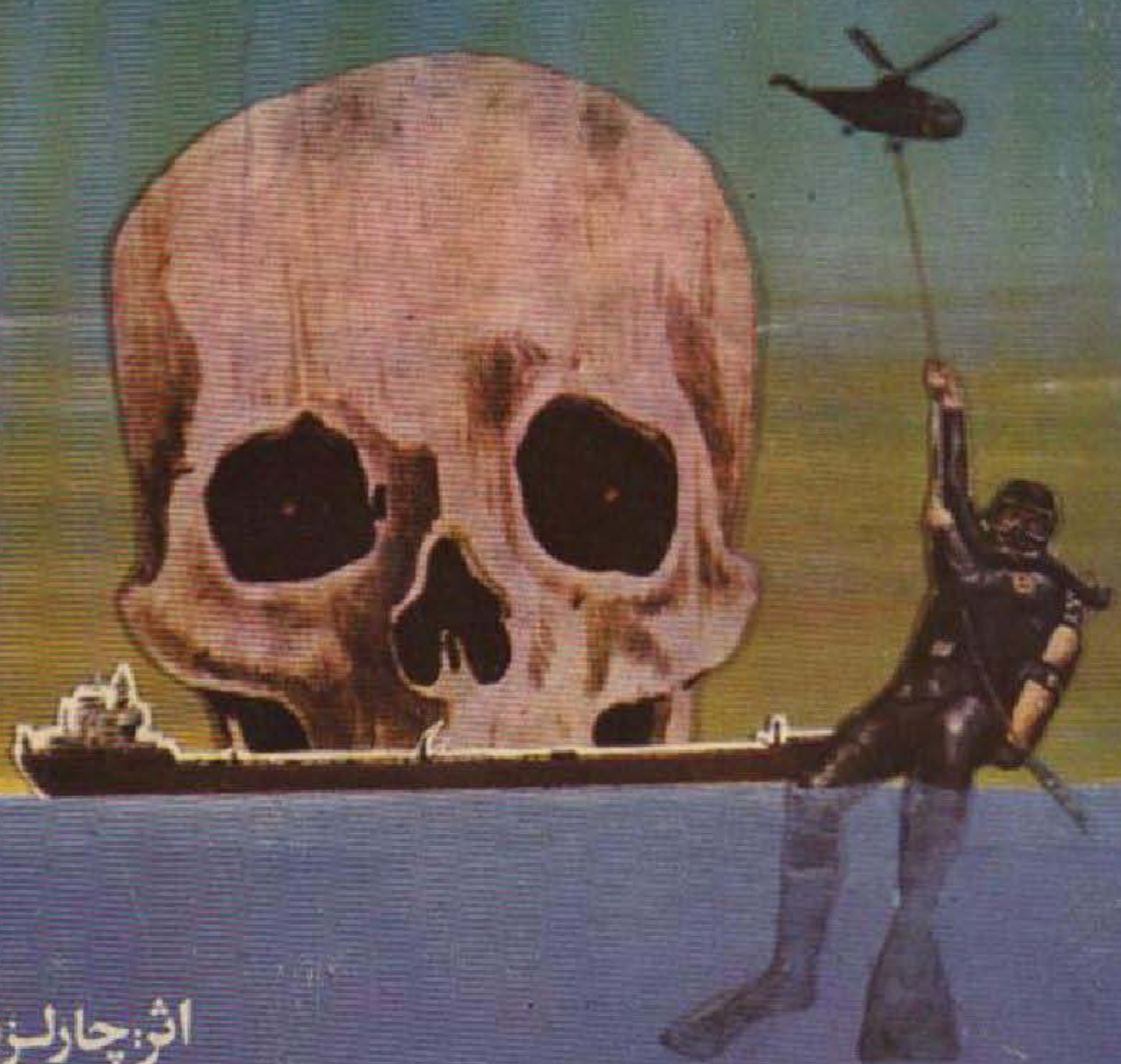




اثر: چارلز برلیتز

مثلث برمودا

ترجمہ: محمد کاظم زادہ آزاد

مثلت برمودا

چارلز برلیتز

پرفروش ترین کتاب علمی جهان

ترجمه: مهندس محمد کاظم زاده آزاد



مؤسسه انتشارات تلاش
کبیریز - چهارراه شریعتی بازار ارك

- ☐ مٹل ہرمودا
- ☐ چارلز ہرلینز
- ☐ ترجمہ محمد کاظم زادہ آزاد
- ☐ چاپ چهارم
- ☐ چاپ تابش
- ☐ لیراژ ۵۰۰۰ جلد
- ☐ حق چاپ محفوظ و مشخصات التشارات تلاش است

(قسمت اول)

«مثلث شیطانی برمودا»

رازی ناشناخته در هوا و دریا

مثلث برمودا، در غرب اقیانوس آتلانتیک، کنار سواحل جنوب شرقی ایالات متحده واقع شده است. این مثلث در شمال از برمودا آغاز شده و تا جنوب فلوریدا و بطرف مشرق وسعت یافته است. از باهاما و پورتوریکو گذشته و تقریباً تا ۴۰ درجه غربی ادامه یافته و سپس باردیگر به برمودا رسیده است. در این ناحیه نیروئی مخرب و غیرقابل تصور وجود دارد که از جمله رازهای غیرقابل توضیح جهانی است. غالباً مثلث برمودا را چنین توصیف می کنند: ناحیه ای که بیش از صداها هواپیما و کشتی در هوای تیره و مه آلود نابود شده اند. اکثر این حوادث بعد از سال ۱۹۴۵ بوقوع پیوسته و بیش از هزارتن در طی ۲۵ گذشته در آنجا جان باخته اند، بی آنکه حتی جسد يك نفر و یا قطعه ای از کشتی ها یا هواپیماهای مفرد شده، برجای مانده باشد. علی غم اینکه مسافرت های دریائی و هوائی به نسبت گذشته بیشتر شده و تحقیقات

گسترش یافته است و تمامی گزارشات و اطلاعات ثبت میشود، ولی این حوادث مکرراً ادامه داشته و افزایش می‌یابد.

اکثر هواپیماها زمانی مفقود شده‌اند که تا لحظه نابودی ارتباط رادیویی با مرکز یا مقصد نهائی خود داشته و در آن لحظات پیامهای شگفت‌آوری مخابره کرده‌اند. این پیامها اجمالا بدین معنی است که ناگهان دستگاههای دقیق و حساس ناوبری از کنترل آنها خارج شده و عقربه قطب نماهایشان مرتباً بدور خود می‌چرخد. آسمان صاف ناگهان تیره و مه‌آلود شده و اقیانوسی که تا نزدیکی آنجا صاف بود، ناگهان متلاطم شده است، بی آنکه کوچکترین تغییری برای توضیح این حوادث وجود داشته باشد.

از جمله این حوادث گروهی متشکل از پنج جنگنده T.B.M بدنبال مأموریتی از پایگاه نظامی هوا دریائی فورت لادرديل در ۵ دسامبر ۱۹۴۵ ناپدید شده‌اند. هواپیمای مارتین مارتیز، یکی از پر قدرت ترین هواپیماهای نجات‌دهنده در مواقع اورژانس که برای نجات آنها فرستاده شد، نیز ناپدید گشت و هیچ نشانی از آن برجای نماند. سایر هواپیماها از جمله هواپیماهای مسافربری که در آن محل پرواز کرده‌اند نیز تقریباً بهمان طریق از بین رفته‌اند. بنظر می‌رسد که گویی ناگهان دریك چاه هوایی سقوط می‌کنند. قایقهای كوچك و بزرگ نیز بدون اینکه نشانی از خود باقی گذرانند، نابود شده‌اند. گویی که آنها با تمام سرنشینان خود بدنبای دیگری منتقل گشته‌اند. کشتیهای بزرگی منجمد مارین - سولفور کوئین که ۱۲۸ متر طول داشت و یوس اس سایکلوپس که ۹۰ هزار تن وزن و ۳۰۹ سرنشین داشت همگی در این ناحیه بکلی ناپدید شده‌اند. گاهی تنها چند حیوان مثل سگ یا قناری برجای می‌ماند که قادر به دادن اطلاعات نبود و بقیه مسافران طعمه این دام هولناك

می شدند .

اکنون نیز مثلث برمودا بسیاری از کشتیها، هواپیماها و مسافران را در خود می بلعد و این راز هنوز لاینحل باقی مانده است : براساس گزارشات واصله هیچ هواپیما و کشتی ای نتوانسته از این محل جان سالم بدربرد و به مقصد خود برسد. سازمان هفتم نگهبانی سواحل نیز بالاخره تحقیقات خود را خاتمه میدهد، بدون اینکه گزارشی درمورد علل این حوادث و ارتباط پدیده هائی که در گذشته و حال روی داده به اطلاع عموم برساند . چنین تصور میشود که این جریان هشدارى است برای مردم مبنی بر اینکه در این ناحیه نیروئى مرموز و ماوراء طبیعى وجود دارد. گزارشات هواپیماها و قایقهاى که در این ناحیه نابود شده اند حاکی از تجربیات باور نکردنى آنها در مثلث برموداست . این اطلاعات بصورت حکایات و افسانه هائی از دریا درآمده و با اینحال راز پنهان این ناحیه همچنان پابرجاست .

علل مختلفی برای این ناپدید شدنها تصور شده ، بعضی ها آنها ناشی از تقدیر و دست سرنوشت میدانند. برخی معتقدند امواج جزرو مد ناگهانی دریا که بوسیله زلزله و گوی های آتشفشانی و یا حمله هیولا هاى دریائی ایجاد میشود، کشتی و هواپیماها را از مسیر خود خارج ساخته و منهدم می نماید. و یا بوسیله بشقابهای پرنده سایر کیرات که برای تحقیق درمورد چگونگی حیات به کره زمین آمده اند ، دستگیر و ربوده شده اند. یکی از عجیب ترین این فرضیات بوسیله ادگار کایس، پیشگو و روانکاوى که در سال ۱۹۳۳ درگذشت، بیان شد. وی اظهار داشت دهها هزار سال قبل از کشف اشعه لیزر ، بومیان این منطقه از کریستال بعنوان يك منبع انرژی استفاده میکردند و در منطقه بیمینی و در اندروس واقع در دهانه اقیانوس آتلانتیک یعنی در باهاما ، محلی که این ناپدید

شدن‌ها روی می‌دهد، نوع مخصوصی از کریستال وجود داشت. بر طبق این نظریه منبعی از یک نیروی غیر قابل کنترل در اعماق دریا که از هزاران سال قبل ممکن است وجود داشته، علت از کار افتادن دستگاه‌های الکترونیکی کشتی‌ها و هواپیماها می‌شود.

در هر صورت راه حل این راز پرابهام که در حال حاضر یکی از اسرار آمیزترین پدیده‌هایی است که بشر با آن مواجه است، بدریا مربوط می‌شود. هر چند که امروزه بشر توانسته بسیاری از اسرار فضا را کشف نماید و جهان هستی را تا حدودی در اختیار گیرد و بر بسیاری از وازهای گیتی دست یابد، با این حال هنوز هم سه پنجم کسره زمین یعنی اعماق دریا همچون آتشفشانهای کره ماه برایش ناشناخته است. البته ما نقشه جغرافیائی کامل اعماق دریا را در دسترس داریم که بوسیله سونداژ مکانیکی و پیش از آن بادستگاه ردیاب صوتی کشف زیر دریائیها و دوربین مائی که در اعماق بسیار کار زیاد گذاشته شده، تهیه شده است. در حال حاضر جریانهای زیر دریائی برای کشف منابع نفتی اعماق دریا ضبط می‌گردد و بزودی بشر به اعماق بیشتر نیز دست خواهد یافت.

جنگ سرد و تکیه بر نیروی دفاعی زیر دریائیها علیرغم خطر استفاده از آنها همچنانکه در مورد نیروی دریائی فرانسه در دریای مدیترانه و نیروی دریائی آمریکا در اقیانوس آتلانتیک تجربه شد، اگر همراه با معلومات بشری از اعماق دریاها بکار رود، مطمئناً در این زمینه پیشرفتهای قابل ملاحظه‌ای صورت خواهد گرفت. هنوز هم اعماق بسیار ژرف دریاها برای ما ناشناخته و اسرار آمیز است. امکان دارد نواحی همیق دریاها و دره‌های متصل بهم آن، جایگاه جانوران و هیولاهائی عجیب و غیر قابل تصور باشد همچون ماهی کولانت، یک

ماهی فرضی ماقبل تاریخ که دارای برخی اعضاء تکامل نیافته است و در سال ۱۹۳۸ در اقیانوس هند کشف شد و هنوز هم زنده است. این ماهی چهارپای آبی در ۶۰ میلیون سال پیش می زیسته و آخرین نمونه فسیل شده آن به ۱۸ میلیون سال قبل از میلاد مسیح مربوط میشود.

تمام جزئیات این گزارشات توسط مشاهده کنندگان تصدیق شده است بسیاری از آنها مدتها برای تهیه گزارشی درباره اژدهای دریائی هولی دریافت نکرده اند بلکه منظر نیز شده اند. بنظر آنان برخی از این جانوران شبیه مونیوسوروس یا ایکتیوسوروس و یا دوریلیوسن بوده اند و هنوز هم در اعماق بسیار زیاد اقیانوسها زندگی می کنند. چندین باز میر این هیولاها توسط سر نشینان قایقهای که از تاسمانیا به ماساچوست می رفتند، مشاهده شده اند. هیولای لوچ نس که اسکانندیهای بومی بدان نمی گویند و همگی نیز از آن گرفته اند، نوع کوچکی از این ماهی دریائی غول پیکر است که نام یونانی اش یعنی ایکتیوسوروس نیز بدین معنی است.

اقیانوس شناس دانمارکی، آنتون برون، در داخل تور ماهیگیری يك صیاد، بچه غورباغهای را دید که صد و هشتاد سانتی متر درازا داشت و شبیه مار ماهی بود. طول بدن نمونه بالغ آن مطمئناً به بیست و دو متر میرسد.

علیرغم اینکه هیچ نمونه واقعی از مار ماهی های غول پیکر بدست نیآورده ولیکن از مشاهدات چنین بر می آید که اکنون نیز این ماهیها درست بهمان بزرگی دوران ماقبل تاریخ وجود دارند. عده زیادی نیز شیطان دریا را بچشم دیده اند. طول بدن این غولهای دریائی را میتوان از روی اسکلت آنها تخمین زد.

هر چند که اطلاعات بشری در مورد حیات در اعماق دریا بسیار

زیاد است ، با امتحان اکثر مشاهدات و اکتشافات ما از این نمونه‌ها،
اتفاقی بوده است ، مانند اینکه کاشفان کرات دیگر بشقاب پرنده‌هایی
را جهت شناخت کره زمین اعزام نمایند و آنها نیز از هر سرزمینی که
بطور اتفاقی مشاهده کنند ، گزارشی نوشته و آنرا نمونه‌ای از زندگی
در روی کره زمین بدانند واضح است که این راه صحیح تحقیق علمی
نمی‌تواند باشد .

در حال حاضر در مورد نحوه مهاجرت و تولید مثل جانوران
شناخته شده دریاها نیز ابهاماتی وجود دارد، برای مثال، مارماهی‌های
سواحل اروپا و آمریکا که برای جفت‌گیری همدیگر را در دریای
سارگاسو ملاقات می‌نمایند . تنها مارماهی‌های جوان خود را به نقطه
شروع مسافرت والدین خود می‌رسانند . ماهی تن که مهاجرت خود
را از سواحل برزیل آغاز و تا نووا اسکوتیا رفته و خود را به اروپا می-
رسانند و در آنجا برخی به مهاجرت خود ادامه داده و تا دریای مدیترانه
پیش می‌روند . و خرچنگ‌های دریائی که در اعماق دریاها تا مناطق
ناشناخته پیش می‌روند ، همه و همه برای ما ابهاماتی هستند که تنها
معلومات ناچیزی در مورد نحوه زندگی آنها داریم .

حتی گودالها و شکافهای بزرگ اعماق اقیانوسها که ژرفای
تقریبی آنها به ۷ مایل می‌رسد و جانوران عجیبی که در آنجا تحت فشار
بسیار زیاد زندگی می‌کنند همگی برای ما ناشناخته است. دیگر موارد
ناشناخته جریانات اقیانوسی و رودخانه‌ای است که بدریا منتهی می‌شوند
گاهی جریان سطحی آب آنها با مسیر جریان آب در اعماق آن متفاوت
است و گاه نیز مسیر جریان آب در عمق چند صد متری درست مخالف
جریان سطحی آنهاست . نمونه‌ای از این قبل که جریان کرامول
خوانده می‌شود در اقیانوس آرام دیده می‌شود که چند سال پیش در سطح

اقیانوس ظاهر شد و دوباره به عمق آن فرو رفت . تقریباً جریان آب در نیمکره شمالی موافق گردش عقربه های ساعت و در نیمکره جنوبی بر خلاف آن است. ولی جریان نیگواتلا از این قاعده مستثنی است زیرا که هیچگونه روال مشخصی ندارد و علت آن نیز هنوز ناشناخته است :

بادها و امواج دریا نیز نقاط ابهام دیگری هستند. اکثر طوفانهای شدید و ناگهانی در دو منطقه ایجاد میشود :

گرد بادهای دریای کارائیب و مناطق غربی اقیانوس آتلانتیک و طوفانهای جنوب دریای چین. گاهی نیز بطور ناگهانی امواج بسیار شدیدی در دریای بسیار آرامی ظاهر میشوند. برخی عقیده دارند که این امواج ناشی از جابجا شدن سطوح زیر آب و یا زلزله ای است که در سطح زمین نمایان نشده و هواشناسان نیز قادر به پیش بینی نبوده اند. در حال حاضر نمیتوان ثروت و معادن اعماق اقیانوسها را تخمین زد استخراج و بهره برداری از این معادن که شامل مخازن نفتی نیز است ، در جهان اینگونه تأثیر بسزائی خواهد داشت . حفاظت دریا بمعنی حفظ خزائن و تمدن های گذشته نیز میشود. اکثر اینها در آبهای کم عمق سواحل دریای مدیترانه و تپه های دریائی اقیانوس آتلانتیک یافت میشود، با اینحال گاهی نیز از اعماق زیاد استخراج میشوند . برای مثال در سواحل پرو، در عمق بیش از یک مایلی ، ستونهای مثبت کاری پیدا شد که متعلق به يك ساختمان بود. بر اساس تحقیقات انجام شده، معلوم شد که این ستونها مربوط به شهری متدن بوده که اکنون در آب فرو رفته است. از تمدنهایی که در اعماق اقیانوسها یافت میشود، داستانهای زیادی نقل شده از افسانه آتلانتیس در میان اقیانوس آتلانتیک گرفته تا باهاما در شرق دریای مدیترانه و اسرار جزیره شرقی و دیگر

تمدنهای مدفون شده در اقیانوس آرام. حتی ممکن است قبل از جایجا شدن لطین تمدنی در اعماق یخهای قطب جنوب وجود داشته باشد. ظاهراً برخی از قسمت‌های کف دریاها جایجا میشوند، در ماه ۱۹۷۳ بخشی از بونین ترنج که در نزدیکی ژاپن واقع است ۶۰۰ فوت بالا آمد. امکان دارد هلت اصلی ناپدید شدن جزیره آتلانتیس، زلزله‌های پی‌درپی‌ای باشد که هر ساله در منطقه مرزی میان اقیانوس آتلانتیک باشد. در مورد کف کاذب دریاها نیز ابهاماتی وجود دارد. شاید هلت آن حضور موقتی گروه عظیمی از ماهیان و سایر دیگر جانوران دریایی باشد. تعداد آنها بقدری زیاد است که بصورت سطحی محکم ظاهر میشوند و دستگاه ردیاب صوتی امواجی مشکوکی از آنان دریافت می‌نماید. یکی دیگر از رازهای دریا جریان آب گرم و سفید گلف استریم است. فرضیه‌های مختلفی در مورد آن داده شده است. عقیده پاره‌ای از دانشمندان عبور دسته عظیمی از ماهیهای منور باعث بوجود آمدن چنین جریانی است و برخی نیز معتقدند این جریان آب ممکن است ناشی از حرکت توده خاکی که در اثر عبور ماهیها با آب مخلوط میشود و با رادیواکتیو تیه خود آب بوجود آمده باشد. به ترتیب این جریان شگفت‌آور آنقدر اهمیت داشت که پنج قرن پیش کلمبوس درباره آن به اظهار نظر پرداخت. نوری که از این آبها ساطع میشود آخرین نوری است که فضا نوردان از زمین مشاهده کردند. و بالاخره راز دیگر تئوری جدا شدن قاره‌ها از محل اصلی شان و تشکیل يك قاره بزرگ است. این تئوری در حال حاضر پذیرفته شده و حرکت وضعی زمین و حالات گوناگون دیگر آن بوسیله این تئوری قابل توضیح است.

البته بین این ابهامات و مسئله مثلث برمودا که منطقه‌ای خطرناک برای مسافران است وجود دارد. ناگفته نماند، روزانه هواپیماهای

زیادی بر فراز برمودا در پرواز هستند و کشتیهای کوچک و بزرگ زیادی در این ناحیه در حرکتند که بدون کوچکترین صدمه‌ای از آن عبور می‌کنند. البته در این میان کشتیها و هواپیماهای گم شده‌ی زیادی در این اقیانوس پهناور وجود داشته و دارند. در حالیکه در هیچ نقطه دیگری از جهان چنین فایده‌ی هدنهای پی در پی و غیر قابل توجیه و ناگهانی وجود ندارد.

بنظر بسیاری از مقامات رسمی هواپیمائی و دریانوردی گم شدن يك کشتی یا هواپیما در منطقه‌ای که تردد زیاد دریائی و هوائی دارد، امری بسیار طبیعی است و علت آن میتواند طوفانهای ناگهانی یا يك اشتباه و تصادف باشد. ولی جریان مثلث برمودا با بقیه این موارد متفاوت است. خلبانانی که از این منطقه عبور می‌کنند پاره‌ای آنرا باور دارند و پاره‌ای از وجود چنین مثلثی اهریمنی زیاد هم مطمئن نیستند. آنهائی که بدان عقیده ندارند از يك لحاظ حق دارند زیرا که این ناحیه واقعاً يك مثلث نیست و شباهت بیشتری به يك بیضی دارد و یا میتوان آنرا بخش بزرگی از يك دایره دانست که رأس آن در برمودا و قسمت منحنی زیر آن از پائین فلوریدا شروع شده، از پورتوریکو گذشته و از جنوب بطرف شرق ادامه پیدا میکند. این منحنی فرضی از دریای سارگاسو ادامه پیدا کرده و دوباره به برمودا بازمیگردد.

افرادی که مطالعات زیادی پیرامون این پدیده داشته‌اند، عموماً با این محدوده برای این پدیده موافقت با وجود اینکه هنوز این طرح به اثبات نرسیده است. ایوان ساندرسن که مطالعات زیادی در این زمینه داشت، در کتاب خود بنام «ساکنین نامرئی» و دیگر مقالاتش اظهار نظر کرده است که این محدوده بصورت يك بیضی یا لوزی است که دارای دوازده شاخه وابسته دیگر در نقاط مختلف جهان است که

دریای شیطان واقع در ژان رانیز در بر میگیرد. جان اسپنسر معتقد است که منطقه خطرناک تا تپه های اروپا نیز ادامه دارد. این منطقه ای در ویرجینیا شروع شده و بطرف جنوب ادامه پیدا میکند و تا سواحل فلوریدا پیش می رود، آنگاه خلیج مکزیک را دور زده، از جزایر کارائیب گذشته و به برمودا می رسد. وینسنت گادیس، نویسنده کتاب «افق گمشده» در مقاله ای در مجله آرگوسی در مورد شکل مثلثی برمودا که این نام را خود وی به این منطقه گذاشته است چنین می نویسد: «... يك ضلع مثلث از فلوریدا تا برمودا، ضلع دیگر از برمودا تا پورتوریکو و ضلع سوم آن از باهاما تا فلوریدا را در بر میگیرد.» وقتی که جان گادوین در کتاب «این دنیای پریشان» خود اظهار نظر کرد که دریای هودویک مربع کامل می باشد که محدوده اش شامل برمودا و ساحل ویرجینیاست و ضلع جنوبی آنرا جزایر کوبا، هیس هاینولا و پورتوریکو تشکیل میدهند، گارد ساحلی آمریکا که به مثلث برمودا هیچگونه اعتقادی نداشت، شروع به شناسائی محدوده این منطقه اسرار آمیز کرد و نتیجه تحقیقات خود را چنین بیان کرد:

«برمودا یا مثلث اهریمنی يك منطقه فرضی است واقع در جنوب شرقی اقیانوس آتلانتیک در ایالات متحده. در این منطقه کشتیها، قایقهای كوچك و هواپیماهای زیادی بدون دلیل مشخصی ناپدید شده اند. رأس این مثلث احتمالاً برمودا، میامی، فلوریدا و سن خوان واقع در پورتوریکو است.»

اغلب هواشناسان درباره این مثلث چنین نظرداده اند این منطقه توسط دو خط که یکی از شمال برمودا به نیویورک و دیگری از جنوب آن به جزایر ویرجینیا می رسد، در این منطقه موجهای بزرگ با حرکت بسوی مغرب حلقه ای با طول موج ۷۵ درجه را تشکیل میدهند.

با پیدا کردن نقاط دقیق ناپدید شدن کشتیها و هواپیماها و وصل این نقاط بیکدیگر میتوان شکل حقیقی این منطقه را بدست آورد .

در تاریخ دریانوردی ، از مدتها پیش ، این منطقه بعنوان محل ناپدید شدن کشتیهای زیادی شناخته شده است . آنچه که بنام «دریای کشتیهای گم شده یا آرامگاه کشتیها» در دریای سارگاسو بعنوان محل ناپدید شدن پاره‌ای از کشتیها در گذشته نامیده شده ، در محدوده این مثلث قرار دارد. بیشتر گزارشات مربوط به ناپدید شدن کشتیها مربوط به دهه ۱۸۶۰ می‌باشد. شاید علت این امر عدم گزارش ناپدید شدن کشتیها در سالهای پیش از آن بوده است . اغلب این گزارشات مربوط به سالهای بعد از جنگهای داخلی است . چند ماه پس از جنگ جهانی دوم بود که گزارشانی حاکی از اینکه هواپیماها نیز بهمان سرنوشت کشتیها در این منطقه دچار میشوند، داده شد و علت اشتباه مثلث برمودا ناشی از این حوادث می‌باشد .

(قسمت دوم)

منطقه ناپدید شدن هواپیماها

مثلاً برمودا زمانی مطرح شد که شش هواپیمای نیروی دریایی در پنجم دسامبر ۱۹۴۵ در این منطقه ناپدید شدند. این پنج هواپیما که بنظرمی رسید همزمان ناپدید شده باشند، از پایگاه نظامی هوا دریائی فورت لادر دیل فلوریدا مأموریت داشتند تا يك پرواز آموزشی در ناحیه برمودا داشته باشند، در منطقه‌ای بشکل مثلث که يك ضلع آن ۱۶۰ مایل بطرف شرق، ضلع دیگر ۴۰ مایل بطرف شمال و ضلع سوم آن مسافتی از برمودا تا پایگاه هوایی بود. در آنزمان برمودا را «مثلث اهریمنی»، «مثلث مرگ»، «دریای هودو»، «آرامگاه اقیانوس آنلانتیک» و دیگر نامها می‌خواندند. از آنجائیکه برمودا شمالی‌ترین منطقه‌ای بود که هواپیماها در آن ناپدید شده بودند، این گروه آنجا را رأس مثلث مشخص دادند. معه‌ذا هیچ حادثه‌ای همچون ناپدید شدن جمعی این هواپیماهای جنگی و بخصوص هواپیمای خول پیکرمارتین مارینر با ۱۳ خدمه که برای نجات آنها فرستاده شده بود، قابل توجه نبود.

اسم رمز این گروه بدشانس، پرواز شماره ۱۹ بود که بعد از ظهر

پنجم دسامبر ۱۹۴۵ پایگاه فورت لادرديل را ترك كردند. اين هواپيماها را پنج افسر خلبان هدايت ميكردند و دانشجوي خلباني كه هردو نفر آنها توسط يك افسر آموزش ميديدند. در هريك از هواپيماها آنها را همراهي ميكردند. البته هيچيك از دانشجويان نمايلي به اين پرواز نداشتند. هواپيماها از نوع گرومن TBM اونجرتورپدو بودند. هواپيماهاي جنگي بمب افكن نيروي دريائي كه براي پرواز بيش از هزار مایل ذخيره سوختي داشتند. درجه حرارت هوا ۶۵ درجه فارنهايت بود. ابرها بصورت پراكندهاي در آسمان ديده ميشدند و آفتاب مي درخشيد. خلبان هواپيماي جلوتر هوا را بسيار خوب و مناسب گزارش كرد. مدت پرواز دوساعت تعيين شده بود. هواپيماها رأس ساعت ۲ بعد از ظهر از زمين بلند شدند و همگي در ساعت ۲ و دودقيقه در حال پرواز بودند. ستوان دريائي بنام چارلز تيلور، خلبان هواپيماي جلوبي كه دارای ۲۵۰۰ ساعت تجربه پرواز بود، هواپيمايش را بطرف چيكن هاول واقع در شمال بيميني هدايت كرد. براي اولين بار بود كه او و ديگر خلبانان در اين منطقه پرواز ميكردند. هيچ دليلي براي نگراني از پديده هاي طبيعي وجوي و ديگر اتفاقات ممكن براي آنها وجود نداشت، چرا كه خلبان و همراهش بياركار كشته و مجرب بودند. اما اتفاق هولناكي در شرف نكوبن بود. حدود ساعت سه و ربع بعد از ظهر، بعد از اينكه هواپيماها تمرين بمب اندازی را پايان داده و بسوی مشرق در حال پرواز بودند، مسئول مخابرات برج مراقبت در پایگاه نظامي فورت لادرديل كه در انتظار گرفتن پيامي درباره زمان تقريبي فرود بود، پيامي بدین مضمون از فرمانده گروه پرواز دريافت كرد:

از هواپيماي پيشرو (ستوان چارلز تيلور) به برج مراقبت : يك

وضعیت اضطراری. ظاهراً ما داریم از مسیر خود خارج میشویم. زمین را نمی بینیم، تکرار می کنم زمین را نمی بینیم .

برج مراقبت : موقعیت شما چیست ؟

هواپیمای پیشرو: محل خود را دقیقاً نمی دانیم . اصلانمی دانم کجا هستیم ... مثل اینکه گم شده ایم .

برج مراقبت : بطرف غرب بروید .

هواپیمای پیشرو: جهت غرب را تشخیص نمی دهم. همه چیز عجیب و درهم ریخته است ... حتی اقیانوس هم بخوبی دیده نمی شود .

حدود ساعت سه و نیم استاد خلبان پروازهای آموزشی در پایگاه فوراً لادر دیل، پیامی از دستگاه گیرنده خود دریافت کرد ، یکی از دانشجویان خلبانی میخواست با شخصی بنام پاوزر صحبت کند تا او بوسیله قطب نما موقعیت آنها را بگوید . استاد خلبان با معلم پرواز شماره ۱۹ تماس گرفت و او گفت : موقعیت خود را نمی دانم. ما در آخرین چرخش گم شدیم. هر دو قطب نماهای ما از کار افتاده اند . من میخواهم پایگاه فوراً لادر دیل را پیدا کنم ... مطمئنم که در مسیر هستیم ولی تا چه اندازه نمی دانم ... «استاد خلبان به او پیشنهاد کرد که با دنبال کردن خورشید بسمت شمال رفته به پایگاه برسند ولی او جواب داد : « چند لحظه پیش از روی جزیره کوچکی رد شدیم و دیگر هیچ خشکی در دید ما نیست ..» رئیس بخش آموزشی خلبانی مطمئن شد که هواپیماها از مسیر خود خارج شده اند زیرا غیر این صورت بایستی خشکی را میدیدند .

پس از آن دیگر صدائی از هواپیماها بگوش نرسید و هواپیماها هم دیگر را نتوانستند پیامی از پایگاه دریافت نمایند، اما برج مراقبت

صدای گفتگوی آنها را با یکدیگر می شنید. آنها می گفتند سوختشان فقط برای ۷۵ مایل کافی است و سرعت باد هم ۷۵ مایل در ساعت است و تمام قطب نما های پنج هواپیما نیز از کار افتاده است . در طول این لحظات نگران کننده ، مشول بی سیم پایگاه فوریت لادر دیل ، سعی داشت با هر يك از پنج هواپیماها ارتباط برقرار کند.

خبر موقعیت اضطراری هواپیماها بگوش هم رسیده بود. در میان پرسنل پایگاه هنگامه عجیبی برپا بود . همه فکر می کردند که دشمن حمله کرده است. از گروه نجات درخواست شد که فوراً خود را به محل حادثه برسانند. هواپیمای نجات مارتین مارینر با ۱۳ سرنشین و خدمه از پایگاه هوا دریائی رودخانه نابا واز روی يك کشتی پرواز درآمد .

در ساعت ۴ بعد از ظهر ستوان تیلور، بطور غیرمنتظره ای توانست با خلبان ارشد دریائی تماس برقرار کند . صدا ضعیف ولی قابل فهم بود. ستوان تیلور می گفت : «ما موقعیت خود را دقیقاً نمی دانیم ... شاید در ۲۲۵ مایلی شمال شرقی مرکز باشیم ... حتماً از فلوریدا گذشته و در خلیج مکزیک هستیم .» ظاهراً او میخواست هواپیما را ۱۸۰ درجه تغییر جهت دهد ، شاید که بتواند به فلوریدا برسد . ولی درست در حالیکه می چرخید ارتباطش ضعیف تر و ضعیف تر شد و چنین بنظر رسید که اشتباهاً بطرف مشرق پرواز کرده و از ساحل فلوریدا فاصله گرفته است . آخرین کلمات او چنین بود: «ظاهراً داخل آبهای سفید شده ایم ، ما کاملاً گم شده ایم ...»

در همان دقایق، برج مراقبت پیامی را از هواپیمای نجات مارتین مارینر که چند لحظه پیش به پرواز درآمده بود ، دریافت کرد . متن پیام چنین بود: «طوفان شدیدی در ارتفاع ۶۰۰۰ پائی می وزد .» این

در واقع آخرین پیامی بود که از هواپیمای نجات دریافت شد . دقایقی بعد از دریافت پیام گروه تحقیق متوجه شد که این هواپیمای نجات نیز با ۱۳ خدمه خود همراه با پنج هواپیمای جنگی دیگر نیروی دریائی ناپدید شده اند .

بعد از آن دیگر هیچگونه پیامی چه از هواپیماهای پرواز شماره ۱۹ و چه از هواپیمای نجات مارتین مارینر دریافت نشد . ساعاتی بعد در حدود ساعت ۷ بعد از ظهر پایگاه هوا دریائی اوپالوکا واقع در میامی پیام بسیار ضعیفی بدین شرح دریافت کرد : « اف . تی اف . تی » این قسمتی از نام یکی از این پنج هواپیما بود . زیرا هواپیمای استاد خلبان از نوع اف . تی ۲۸ بود . اگر این پیام واقعاً از هواپیمای مذکور فرستاده شده بود ساعت دریافت آن دو ساعت بعد از اتمام شدن سوخت هواپیما بود .

هواپیماهایی که برای جستجو فرستاده شده بودند ، بدلیل تاریک شدن هوا باز گشتند ولی قایقهای گارد ساحلی برای یافتن بازماندگان سانحه در تاریکی شب نیز بکار خود ادامه دادند . روز بعد يك گروه کاوش بمحض طلوع صبح بجستجو پرداخت با وجود اینکه گروه مذکور یکی از بزرگترین گروههای جستجو گر بود ، هیچگونه نشانه‌ای از این سانحه بدست نیاوردند . این گروه شامل ۲۴۰ هواپیما از پایگاه دریائی ، ۶۷ هواپیما از نیروی هوائی ، ۴ بمب افکن ، چند زیر دریائی ، ۱۸ قایق گارد ساحلی ، قایقهای مختلف جستجو ، صدها هواپیمای خصوصی ، قایقها ، کشتی ها ، و هواپیماهای بی‌ایم پایگاه هوا دریائی رودخانه نابانا همراه با جنگنده های آر . او اف خود و نیروی دریائی سلطنتی که از باهاما به کمک آنها آمده بودند بود .

بطور متوسط هر روز ۱۸۰ هواپیما در ارتفاع ۳۰۰ پایی آب

پرواز میکردند. حدود ۳۸۰۰۰۰ مایل مربع شامل خشکی و دریا که از اقیانوس آتلانتیک، دریای کارائیب و قسمتی از خلیج مکزیک و فلوریدا و دیگر جزایر اطراف تشکیل میشد، مورد جستجو قرار گرفت ساعات تحقیق هواپیماها بالغ بر ۴۱۰۰ ساعت میشد اما هیچگونه علائمی از زندگی یا قطعه شکسته‌ای از هواپیما و یا حتی لکه‌ای از مواد سوختی بر روی آب پیدا نشد. هفته‌ها در سواحل فلوریدا و باهاما منتظر بودند تا مگر آب نشانه‌ای یا قطعه‌ای را با خود به ساحل آورد ولیکن تمام احتمالات ممکن مورد بررسی قرار گرفت. يك گزارش حاکی از این بود که يك هواپیمای تجاری روز وقوع حادثه شعله قرمز رنگی را در آن ناحیه مشاهده کرده بود و چنین حدس زدند که شاید این شعله در اثر انفجار هواپیمای مارتین مارینر باشد. اما بعد این احتمال هم رد شد. يك کشتی بازرگانی در این مورد چنین گزارش داد که در حدود ساعت هفت و سی دقیقه روز حادثه انفجاری را در آسمان مشاهده کرده است. این انفجار چنانچه مربوط به پنج هواپیمای باد شده بود می‌بایست آنها پس از اتمام سوختشان همچنان به پرواز خود ادامه داده باشند و این قابل قبول نبود. مدتی بعد برای توجیه این مسئله که چرا هیچ اثری از هواپیماها بجا نمانده است چنین گفته شد که شاید آنها بعد از قطع ارتباط با یکدیگر برخورد کرده و منفجر شده‌اند. مطالب قابل توجه این بود که هیچگونه پیامی حاکی از تقاضای کمک از طرف پرواز شماره ۱۹ و یا هواپیمای مارتین مارینر فرستاده نشده بود. هواپیماهای نا-برده می‌توانستند در آب فرود آیند و حدود ۹۰ ثانیه روی آب شناور بمانند و سرنشینان آن نیز قادر بودند در طی ۶۰ ثانیه آنها را ترك گویند. آنها حتی می‌توانستند از قایقهای نجات نیز استفاده نمایند. از طرفی با هر گونه فرودی قایقهای نجات در آب شناور می‌ماند و میتوانست آنها

را نجات دهد. بعضی از کاوشگران درحین جستجو متوجه موجهای بزرگی شدند. البته فاصله موجها از هم زیاد بود و هواپیماها میتوانند بسادگی از میان آنها گذشته و به ساحل برسند. نقطه قابل توجهی که در آخرین پیام پرواز شماره ۱۹ درباره ورود آنها به آبهای سفید مطرح شد این بود که شاید این امر به علت مه غلیظی باشد که گاهی اوقات تا روی آب پائین می آید و موجب کم شدن دید و دیده نشدن خورشید می شود. اما این امر لطمه ای بکار قطب نماها و ژيروسکوپ نمی زند. در ضمن بین فلوریدا و باهاما نقطه کسوری است که امکان ارتباط با هواپیما در آن ناحیه وجود ندارد، اما سانه هواپیما قبل از ورود به این ناحیه روی داده بود.

يك گروه تحقیق از نیروی دریائی در يك دادگاه نظامی افسر مسئول کنترل و بازدید دستگاهها را مورد بازجویی قرار داد و سئوالات بسیاری از او نمود و تمام شواهد و مدارك را بررسی کرد، اما هیچ چیز روشن نگردید و همچنان مبهم باقی ماند. وقتی که ثابت شد که تمام دستگاهها و ابزار دقیق هواپیماها بطور کامل بررسی شده و سالم بودند، افسر مذکور نیز تبرئه گشت. در قسمتی از گزارشات آمده است: يك پیام رادیوئی نشاندنده گم شدن هواپیماها و از کار افتادن قطب نماها بود. « کاپیتان دبایوبسی وینگارد، يك افسر گزارش دهنده در يك مصاحبه چنین اظهار داشت: «اعضاء گروه تحقیق نتوانست حتی يك حدس قابل قبول در مورد آنچه اتفاق افتاده است بزنند. « عضو دیگر این گروه اعلام کرد: «آنها چنان گم شده اند که گویی به مریخ رفته اند.» در نتیجه این اظهار نظر گمان مسافرت فضائی یا ربوته شدن آنها توسط يك سفینه فضائی از جمله افسانه های مثال برمودا شد. از متخصصین اقیانوس شناس درخواست گردید که جلسه ای ترتیب داده و چگونگی

ناپدید شدن اینهمه کشتی و هواپیما و خلبان و سرنشین را بدون باقی گذاشتن حتی کوچکترین ردپا مورد بررسی و تحقیق قرار دهند .
 ستوان آر . اچ . ویرشینگ یک افسر با تجربه در مرکز هوا دریائی پایگاه فورت لادر دیل ، اظهار داشت که کلمه ناپدید شدن عامل اصلی در توجیه سرنوشت سرنشینان پرواز شماره ۱۹ بود . وی اضافه کرد به او الهام شده است که آنها در جایی از این فضای بی انتها زنده اند . دکتر مانسون والنیتین ، دانشمندی که سالها بر روی این منطقه تحقیق کرده بود و در روزنامه میامی چنین نوشت :

« آنها هنوز زنده اند ، اما درجهائی دیگر و همراه با پدیده های مغناطیسی دیگر و احتمالاً توسط يك بشقاب پرنده و یا سفینه فضائی رپوده شده اند . »

يك افسر گارد ساحلی و عضو گروه تحقیق با صراحت تمام در این باره چنین اظهار داشت : « ما نمی دانیم در آن جهنم چه اتفاقی افتاده است . » آخرین تفسیر از افسر دیگری از گروه تحقیق بود که گفت : « بنظر میرسد که این حادثه بی سابقه عجیبترین و مبهم ترین حادثه ای است که در تاریخ دریانوردی روی داده است . »

غالباً حوادث عجیب و مصیبت بار بخصوص حوادث دریائی دارای عوامل متفاوتی هستند بعنوان مثال هنگامی که کشتی باربری استکهلم با کشتی مسافربری آندزیادوریا تصادف کرد ، کابین دختر جوانی که تنها اسپانیولی بلد بود بوسیله دماغه کشتی استکهلم آندزیادوریا جدا شد و در نزدیکی کابین دریانوردی که تنها فرد اسپانیولی زبان کشتی این بود ، افتاد . گم شدن پرواز شماره ۱۹ نیز از این قاعده مستثنی نبود .

فرمانده ویرشینگ که بعنوان افسر کارآموز در پایگاه فورت .

لا در دبل انجام وظیفه میکرد. آنروز افسر کشیک بود. وی به خاطر آورد که صبح روز حادثه يك پرواز آموزشی دیگر نیز که وضعیتی غیر عادی داشت انجام پذیرفته بود. در این پرواز که اهمیت چندانی نداشت و گزارشات آن به موقع داده نشده بود نیز از کار افتادن قطب نماها باعث انحراف هواپیما در موقع بازگشت به پایگاه بمیزان پنجاه مایل بطرف شمال شده بود.

بنظر میرسد که این سانحه حداقل به دوتن از اعضای پرواز شماره ۱۹ قبل از پرواز الهام شده بود. یکی از این دوتن خود مسئول آموزش پرواز بود. او در ساعت يك و پانزده دقیقه بعد از ظهر زمانی که تا کمی تأخیر برای بازدیدهای قبل از پرواز آمده بود از افسر کشیک تقاضا کرد که در این پرواز شرکت نکند. وی هیچگونه دلیل قانع کننده ای برای تقاضای خود مطرح نکرد و صرفاً عدم تمایل خود را به شرکت در این مأموریت اظهار داشت. از آنجائیکه دلائل وی قانع کننده نبود تقاضایش مورد موافقت قرار نگرفت.

فرد دیگر این دوتن سر جوخه دریائی آلان کوسنار نام داشت. ستوان ویرشینگ خود شاهد ماجرای وی بود و همراه به آن اشاره می کرد. درجه دار مذکور که می بایست در پرواز شماره ۱۹ شرکت کند در هنگام مأموریت حضور نداشت: وی بعداً در مقابل سؤال خبرنگاران در این مورد که دلیل عدم شرکت وی در مأموریت چه بود اظهار داشت: «دلیل آنرا نمی توانم بیان کنم چون من در نتیجه يك احساس کاملاً عجیب و مبهم حاضریه شرکت در مأموریت نشدم.»

ستوان ویرشینگ در این مورد عقیده داشت که سر جوخه که يك نظامی کهنه کار گادال کانال بود قبل از انفصال از خدمت فقط چهار ماه به پایان خدمتش مانده بود. وی از مدتها قبل از مأموریت تقاضای

شرکت در آن را کرده بود و در روز پرواز موضوع انصراف خود را با ستوان ویرشینگ مطرح کرده بود و وی باو گفته بود که موضوع را به پزشک مسئول پرواز اطلاع دهد تا از پرواز معذور گردد. او این کار را کرد و پرواز بدون حضور وی انجام پذیرفت. هنگامیکه برای اولین بار به مشکل پرواز شماره ۱۹ پی بردند ستوان ویرشینگ به سربازان داوطلب مراجعه کرد. اولین نفری که در این مورد با اظهار نظر پرداخت سر جوخه بود که گفت: «بیاد می آورید که شما بمن گفتید که به پزشک مسئول پرواز مراجعه کنم و من اینکار را کرده و از پرواز معاف شدم؟ حالا می بینید که پروازی که قرار بود در آن شرکت کنم چگونه نابود شده است؟

گزارشی از خط پرواز حاکی از این بود که خلبانان قبل از پرواز با کلیه کارکنان وداع کرده بودند. این کاریک ساعت تمام وقت آنها را گرفته بود تا کسی را از قلم نیاندازند. هنگامیکه مطمئن شدند که از همه خدا حافظی کرده اند پرواز پرابهام خود شروع کرده بودند. گزارش کامل وداع از جمله نکات مهم ناپدید شدن هواپیما بود که بیست و نه سال بعد از این ماجرا کشف شد.

آرت فورد یکی از گزارشگران، نویسنده گان و سخنرانان که از سال ۱۹۴۵ در تعقیب این ماجرا بود در طی یک برنامه تلویزیونی عبارتی که ستوان تیلور مخبره کرده بود اشاره کرد. «مرا تعقیب نکنید... بنظر میرسد که آنها از فضا یا کره دیگری آمده اند.» فورد درباره این پیام اظهار داشت که آن توسط مسئول اخبارات یکی از شهرها دریافت شده بود. این مسئول اهمیتی بدان نداده بود و این اشتباه در نتیجه بی توجهی حاصل از گذاشتن یک مسئول بی تجربه در پشت دستگاه اخباراتی بوجود آمد.

در نتیجه پافشاری والدین سرنشینان گم شده هواپیما فوراً در تحقیقاتش به پیامهای غیرعادی دیگری که هواپیماها به برج مراقبت ارسال داشته بودند پی برد که بسیاری و غیرقابل پخش بود . او بیشتر روی عبارت «مرا تعقیب نکنید» تکیه داشت این ابهام و عبارت «ازجهانی دیگر» درپیامها درمورد بسیاری دیگر از حوادث ناپدید شدن هواپیماها نیز توجیه شد .

باوجود اینکه قبل از این حادثه ده ها کشتی و قایق تفریحی دیگر در مثلث اهریمنی برمودا نابود شده بودند قابل توجه است که این حادثه ای بود که گروه بسیار زیادی از طریق هوا، دریا و خشکی به جستجوی وسیع ، پرخرج و بی ثمری پرداختند. این جستجو و تلاش بی ثمر باعث شد که با مسئله مثلث برمودا بصورتی جدی تر برخورد شود . البته نه فقط بخاطر یافتن بازماندگان حادثه بلکه بیشتر بجهت پیدا کردن رمز و راز مثلث برمودا .

بعد از حادثه پرواز شماره ۱۹ متوجه شدند که ناپدید شدن بدون توجیه هواپیماهای تجارتنی، خصوصی و ارتشی نیز به تعداد زیادی از کشتیهای بزرگ و کوچکی که در طی دهها سال در مثلث برمودا نابود شده و امری طبیعی تلقی شده بود افزوده شده است . اما اکنون با وجود گروههای نجات هوایی و دریایی با سیستم ارتباط رادیویی با مرکز سیستم های جدید ناوبری و نقشه های تجسسی بررسی همه جانبه ای درمورد علت ناپدید شدن هر کدام از این حوادث صورت میگیرد.

در سوم ژوئیه سال ۱۹۴۷ يك هواپیمای ارتشی آمریکا C - 54 با شش سرنشین خود در حالیکه از برمودا به يك پایگاه نظامی بنام موريسون واقع در پام بیج میرفت در محلی بین برمودا و پام بیج ناپدید شد. آخرین موقعیت اودر ضد مایلی برمودا گزارش شده بود. يك گروه

تحقیق هوا دریایی نیروی دریایی و گارد ساحلی منطقه‌ای بسوسمت
صدهزار مایل مربع از دریا را جستجو کردند اما غیر از قسمتی از تشك
صندلی و يك كپسول اكسیژن نشان دیگری از لاشه هواپیما و یا حتی
قطره‌ای از مواد سوختی بر روی آب پیدا نکردند.

همچنانکه اینگونه حوادث ادامه می‌یافت مردم جهان متوجه
شدند که بیشتر آنها در هنگام فصل گردش و جمع شدن تـوربستـها در
منطقه یعنی مابین ماههای نوامبر تا فوریه اتفاق می‌افتد. کشف عجیب
دیگر این بود که اکثر این حوادث چند هفته قبل یا بعد از کریسمس
روی می‌داد. يك هواپیمای مسافربری چهارموتوره خطوط هـ-وایی
بریتانیا - جنوب آمریکا از نوع تئودورها که تبدیل به يك بمب افکن
لانکاستر شده بود و نام استارتایگربآن نهاده بودند از آژورس بطرف
برمودا پرواز می‌کرد. در تاریخ ۲۹ ژانویه سال ۱۹۴۸ این هواپیما
همراه خدمه و ۲۵ سرنشین منجمد سرآرتور کانینگهام که يك تیمسار
نیروی هوایی انگلستان در جنگ دوم جهانی و فرمانده سابق و دمین
عملیات نیروی دریایی انگلستان نیز بود. ناپدید شد. استارتایگر
می‌بایست در ساعت دو و نیم بعد از ظهر به کیندلی فیلد در برمودا برسد.
مدت کوتاهی قبل از ساعت تعیین شده پیامی از جانب خلبان به برج
مراقبت فرستاده شد مضمون آن چنین بود. «دید عالی است. فکر
می‌کنم طبق برنامه به مقصد برسیم.» در آن لحظه موقعیت هواپیما
در ۳۸۰ مایلی شمال شرقی برمودا گزارش شده بود.

از آن بعد پیام دیگری از استارتایگر گزارش نشد. اما هرگز
بمقصد نرسید. هیچگونه پیام تقاضای کمک و یا اعلام موقعیت اضطراری
و شرائط غیر عادی پرواز داده نشده بود. نصف شب نام استارتایگر
نیز به لیست هواپیماهای ناپدید شده افزوده شد. روزی ام ژانویه يك

گروه نجات و تحقیق که شامل سی هواپیما و ده کشتی بود چندین روز متوالی منطقه را دقیقاً جستجو کردند اما بدون هیچگونه موفقیتی بازگشتند. تنها چند جعبه و بشکه خالی روغن در شمال غربی برمودا روز ۳۱ ژانویه مشاهده شد. اما اگر اینها به هواپیمای مذکور تعلق داشت می‌بایست استارتایگر صدها مایل خارج از مسیر خود پرواز کرده باشد. باید بخاطر یاوریم که خلبان در پیام خود به هیچ عامل غیرعادی که باعث از کار افتادن دستگاهها و یا انحراف مسیر هواپیما باشد اشاره نکرده بود.

در طی تحقیقات هیچ موفقیتی حاصل نگردید. چندین مسئول مخابراتی ایستگاههای فرعی در اطراف سواحل اقیانوس آتلانتیک و جزائر دورتر پیامهای نامفهومی را دریافت کردند که بوسیله خط و نقطه و الفبای مورس مخابره شده بود و شبیه پیامی بود که توسط فردی بی اطلاع از کدهای الفبای مورس مخابره شده باشد. رمزی که مخابره شده بود کلمه تایگر را تشکیل می‌داد. پیام دیگری نیز از گارد ساحلی در پایگاه نیرفاندلند رسید که فردی يك پیام صوتی را با کلمه G-A-H-N-P تلفظ نموده بود. خیرت انگیز اینکه این حروف رمز هواپیمای گم شده استارتایگر بود.

مخابره اینگونه پیامهای گوناگون ظاهراً بعنوان نوعی شوخی از طرف افراد ناشناخته که از پیگیری فاجعه‌ها لذت می‌بردند، تلقی میشود. پیامهایی که در مورد پرواز شماره ۱۹ نیز دریافت شد، همچون پیامی که شخصی در میامی ساعتها پس از ناپدید شدن هواپیما دریافت کرد، چنین حائلی داشتند. این پیامها شامل حروف رمز پرواز یا متعلق بفاصله زمانی یا مکانی بسیار دورتر از محدوده پرواز هواپیما بودند.

از طرف وزیر هواپیمائی غیر نظامی بریتانیا ، گروهی ازدادگاه تحقیق سرپرستی لرد مک فیلان برای تحقیق پیرامون گم شدن استار-تایگر اعزام شدند . گزارشات آنها هشت ماه پس از ناپدید شدن هواپیمای مذکور انتشار یافت . گزارش آنها حاکی از این بود که هیچ احتمالی وجود ندارد که هواپیمای استار-تایگر بعلت قطع ارتباط مخابراتی ، نقص فنی ، کمبود سوخت ، گم کردن سیر و مقصد ، اختلالات جوی یا اشتباهات سنجش ارتفاع و یا حوادثی از این قبیل سقوط کرده باشد . باتوجه به اینکه در طرح و ساخت هواپیمای استار-تایگر که از نوع قنودوریم بود هیچگونه ایراد و نقصی پیدا نشد عقیده نهائی این گروه پیرامون ناپدید شدن هواپیماها بدین صورت بود :

این واقعیت ملموس است که هیچ مشکل عمده‌ای در مسیر تحقیقات وجود نداشته است . . . در هر حادثه ناپدید شدن نظیر که در مورد استار-تایگر پیش آمد دولت تنها توانست امکاناتی جهت جستجو و تحقیق و نهایتاً دادن چند پیشنهاد فراهم آورد . در حالیکه هیچکدام از این پیشنهادات حتی در حد يك احتمال نیز نمی‌توانست صحت داشته باشد . در تمامی این فعالیتها انسان و ماشین هر دو حضور داشتند . دو عنصری که دارای ویژگیهای متضادی هستند و از قوانین نیز تبعیت میکنند . این پیچیدگی موضوع احتمالاً یکی از ایندو عوامل یعنی انسان یا ماشین و یا هر دو آنها مربوط می‌شود . خلاصه علت هر چه بوده باشد همچنان مبهم و ناشناخته باقی مانده است .

دوازده روز قبل از اولین سالگرد ناپدید شدن استار-تایگر ، هواپیمای دیگری بنام استار-آریل با هفت خدمه و سیزده سرنشین در

پروازی بین برمودا و جامائیکا در روز ۱۷ ژانویه سال ۱۹۴۹ ناپدید شد. مسیر این پرواز ده ساعت از لندن به سانتیاگو، شیلی و سپس توقی کوتاه در برمودا بمنظور سوخت گیری بود. استار آرل در ساعت هفت و چهل و پنج دقیقه صبح در حالیکه دریا آرام و وضعیت هوا بسیار خوب بود، برمودا را ترک کرد. پنجاه و پنج دقیقه پس از بلند شدن هواپیما خلبان پیامی بدین مضمون به برمودا مخابره کرد :

« کاپیتان مک فی ، از استار آرل در مسیر پرواز از برمودا به کینگرتون و جامائیکا صحبت میکند. ما به ارتفاع و سرعت مناسب رسیده ایم . هوا خوبست. طبق برنامه به کینگرتون خواهیم رسید... من اکنون طول موج رادیویی خود را برای صحبت با برج مراقبت کینگرتون عوض میکنم . »

اما از آن پس دیگری پیامی از استار آرل دریافت نشد . همزمان با عملیات جستجوی استار آرل يك ناوگان آمریکائی در همان منطقه مشغول مانور بود. دو کشتی هواپیما بر هواپیماهای خود را بكمك گروه نجات گارد ساحلی و نیروی هوائی گسیل داشتند نیروی دریائی بریتانیا نیز از برمودا و جامائیکا هواپیماهایی را برای كمك فرستاد : رزم ناوها ، بمب افکن ها و يك کشتی جنگی آمریکائی تمام مسوری نیز به همراه دیگر کشتیهای نیروی دریائی انگلستان و همچنین برخی از کشتیهای تجارتي که اتفاقاً در آن مسیر بودند به جستجو پرداختند. پیامی بدین شرح به کلیه کشتیهای آن منطقه مخابره شد :

« هواپیماهای چهار مسو توره استار آرل کا گر متعلق به شرکت هواپیمائی بریتانیا - جنوب آمریکا که در ساعت دوازده و چهل و دو دقیقه بوقت گرینویچ بتاريخ ۱۷ ژانویه برمودا را به قصد جامائیکا

ترك کرده بود ، در مدار ۶-۱-۲ درجه ناپدید شده است .

آخرین ارتباط با آن تقریباً در ۱۵ مایلی جنوب برمودا ، روز ۱۷ ژانویه برقرار شد. از کلیه کشتیها تقاضا میشود در صورت مشاهده هر نوع جسم شناور که شبیه کابین هواپیما با تودوزی آبی رنگ که رنگ مخصوص وسایل استار آریل بود و یا هر گونه پارچه یا لباس مراتب را فوراً گزارش دهند . ضمناً هواپیما دارای خط سراسری زرد رنگی است که تمامشان علامت BSSA دارند.»

هفتاد و دو هواپیمای جستجوگر حدود ۱۵۰۰۰ مایل مربع را جستجو کردند. از منطقه آخرین تماس هواپیما تا جنوب غربی جامائیکا مورد کارش قرار گرفت ، اما هیچگونه نشانی از استار آریل پیدا نشد. در روز ۱۸ ژانویه دو هواپیمای انگلیسی و آمریکایی نورعجیبی را در اقیانوس مشاهده کردند. لیکن هواپیماهای تجسی و تحقیق که بمحل رفتند ، هیچ علامتی پیدا نکردند. نیروی هوایی در ۲۲ ژانویه پایان عملیات تحقیق و کارش را اعلام کرد .

از آنجا که دو هواپیمای مسافربری از يك کمپانی ناپدید شده بود، احتمال خرابکاری را در اذهان مردم تقویت نمود، لیکن هیچگونه خرابکاری در کار نبود. با وجود این شایعات هواپیما ربائی نیز به دیگر شایعات افزوده شد. يك کمیته تحقیق بنام برابر اوزن تمام مسائل مربوط به پرسنل پرواز و وسایل و تجهیزات هواپیماها را مورد بررسی قرار داد، اما هیچگونه امر غیر عادی مشاهده نکرد . بعلمت اینکه هیچگونه دلیل منطقی برای نیافتن لاشه هواپیما داده نشد، علت سانحه ناشناخته باقی ماند .

یکی از فرضیاتی که در آن زمان مطرح شد این بود که شاید پودر بر موم تبدیل در کپسولهای آتش نشانی بطور اتفاقی نشست کرده و

باعث انفجار سیستم کنترل فشار کابین شده است . البته چنین امکانی دربارهٔ هر هواپیمائی وجود دارد ، اما نبود شدن اینهمه هواپیما در يك محل نمی تواند با این فرضیه تفسیر شود .

یکی دیگر از دلائلی که باعث تحقق بیشتر پیرامون ناپدید شدن استار آرل شد. ناپدید شدن هواپیمای مسافری دیگری از نوع DC - 3 بود. این هواپیما در مسیر منخوان به میامی با ۳۶ سرنشین، صبح روز ۲۸ دسامبر ۱۹۴۸ ناپدید گشت . هواپیما در ساعت ده و نیم بعد از ظهر ۲۷ دسامبر از زمین بلند شد . در طی پرواز شبانه خلبان هواپیما رابرت لینکویت چندین بار در پیامهای خود به مرکز متذکر شده بود که :

« شما چه میدانید؟ ... ما همگی سرود کریسمس میخوانیم . »
پیام دیگری که از هواپیمای مذکور در ساعت ۴ و سیزده دقیقه صبح فرستاده شده بود، بدین شرح بود :

« ما به محوطهٔ بازی نزدیک می شویم ... فقط پنجاه مایل از جنوب فاصله داریم . هم اکنون نور چراغهای شهر میامی را می بینیم همه چیز رو بر اه است . برای شنیدن دستور فرود آماده ایم . »

دیگر هیچ پیام دیگری از آن هواپیما شنیده نشد و در تحقیقات وجستجوها نیز اثری از آن پیدا نشد. با وجود اینکه خلبان در آخرین پیام خود موقعیت را در پنجاه مایلی جنوب میامی گزارش کرده بود ، در آن محل هیچ اثری از انفجار، شعله و یا پیام کمک مشاهده نشد . کلمهٔ جالب توجه اینکه در محل ناپدید شدن هواپیما که در فلوریدا کبزی بود ، آبهای آرام فقط ۲۰ پا عمق داشتند و بسادگی میتوانستند مورد شناسائی کامل قرار گیرند . اگر حادثه ای در این محل اتفاق می افتاد مسلماً باید مردم ساکن مزارع اطراف شاهد ماجرا باشند . در

فصل آینده خواهیم دید که يك كشنی درست جلوروی ساكتان بندر ناپدید شد .

هواپیماهای بزرگ همچون استار آریل و یا دیگر هواپیما زمانی که ناپدید شدند ، هیچ اثری از خود ، چه از خدمه و سرنشینان و چه از مواد سوختی بر روی آب باقی نگذاشتند . اگر جسدی در دریا بود ، می بایست کوسه ها در آن محل جمع میشدند ، اما از این امر نیز خبری نبود .

هواپیماهای کوچکتر نیز مدام ناپدید می شدند ، ۹ فروند از آنها در دسامبر سال ۱۹۴۹ بدون اینکه کوچکترین اثری از خود برجای نهند ، کمی دورتر از سواحل فلوریدا ، ناپدید شدند . این حوادث در افکار عمومی چنان بازتابی پدید آورد که همه به وجود خطری در آن منطقه پی بردند ، بی آنکه ماهیت آن برایشان روشن شده باشد .

ناپدید شدن هواپیماها تا دهه سالهای ۱۹۵۰ همچنان ادامه داشت . در مارس ۱۹۵۰ يك هواپیمای گلوب ماستر آمریکائی در شمالی ترین منطقه برمودا ، در مسیر ایرلند ناپدید شد . هواپیمای دیگری نیز بنام یورک ترانسپورت بریتانیا با سی و سه خدمه و سرنشین در مسیر خود به جامائیکا در شمالی ترین نقطه این مثلث شوم دچار سانحه شد . تنها پیام تقاضای کمک SOS آنها بسیار ضعیف ، از آن مخابره شد و بلافاصله ارتباطش قطع شد .

در ۳۰ اکتبر ۱۹۵۴ هواپیمای جنگنده نیروی دریائی آمریکا بنام کاستلیش که دارای ۴۲ سرنشین و خدمه بود بهنگام پرواز از پایگاه هوا دریائی رودخانه پاتو کنت واقع در مریلند ، بطرف آزورس ناپدید گشت . بیش از دویست هواپیما صدها مایل مربع از اقیانوس را برای پیدا کردن نشانی از هواپیمای مذکور زیر پا نهادند اما نشانی

از آنها نیافتند . همچنانکه در مورد برخی دیگر از هواپیماها نیز اتفاق افتاده بود، تنها پیام SOS بسیار ضعیفی آنهم پس از ناپدید شدن توسط يك ايستگاه مخابراتی دریافت شد .

در پنجم آوریل ۱۹۵۶ يك هواپیمای B-25 که تبدیل بیک هواپیمای باربری شده بود، همراه سه سرنشین خود در دماغه اقیانوس که شامل دره های زیر دریائی به عمق يك مایل در شمال جزیره آندروس واقع در باهاما می باشد ناپدید گشت .

يك هواپیمای تانکر از نوع KB-50 متعلق به نیروی هوایی آمریکا که از پایگاه هوایی لانگلی واقع در ویرجینیا از زمین بلند شده بود ، در مسیر خود به آندروس در تاریخ ۸ ژانویه ۱۹۶۲ ناپدید شد . آن نیز همچون هواپیمای سوپر کانستیش پیام کمک بسیار ضعیفی بعطت مواجه شدن با وضع غیرعادی مخابره کرده بود و بعد از آن بلافاصله ارتباطش با مرکز قطع شده بود .

اینبار نیز از هواپیمای مذکور هیچ نشانی پیدا نشد. باید توجه داشت که خدمه این هواپیماها مجهز به وسایل نجات اضطراری بوده و می توانستند در موقع بروز خطر جان خود را نجات دهند. اما سانحه ها چنان سرعت و غیرمنتظره اتفاق می افتد که امکان هر نوع عکس العملی را از آنها سلب میکرد .

يك هواپیمای خصوصی که از ناسو در باهاما بطرف جزیره گرت آلباگو پرواز میکرد وضعیتی را گزارش کرد که یادآور پیام خلبانان پرواز شماره ۱۹ و شبیه پیام درخواست کمک بود ، هر چند که هوای صبحگاهی بسیار دلپذیر بود ، لیکن بر طبق پیام خلبان هواپیما ناگهان مواجه با چنان هوای مه آلودی شد که دید را برایش ناممکن ساخت تا جاییکه قادر نبود جزیره زیر پای خود را نیز ببیند ، در حالیکه در

همان زمان در سایر نقاط هوا خوب بود. اینبار هواپیما کاملاً از بین نرفت بلکه مدتی بعد یکی از بالهای آن که روی آب شناور بود، پیدا شد. از دوهواپیمائی نیز که در ۲۸ اوت ۱۹۶۳ گم شده بودند، تکه‌هایی بدست آمد و این معما را پیچیده تر کرد. دوجت چهارموتوره KC-135 تانکر که از پایگاه هوائی هومستد فلوریدا بلند شده و مأموریت سوخت رسانی داشتند در سیصد مایلی جنوب غربی برمودا ناپدید شدند. پس از تحقیقات وسیع تکه‌هایی از این دوهواپیما در ۲۶۰ مایلی جنوب غربی برمودا بدست آمد که حاکی از امکان تصادف بین آندو هواپیما بود. چند روز بعد تکه‌های دیگری نیز در ۱۶۰ مایلی برمودا بدست آمد که امکان میرفت متعلق به دوهواپیمای دیگر باشد. چنانچه ایندو هواپیما، برخلاف اظهار نظر افسر نیروی هوائی که میگفت آنها از یکدیگر فاصله داشتند، در هوا بهم برخورد کرده بودند، در اینصورت چه عاملی موجب شده بود که تکه‌های آنها زودتر از جریان اقیانوس به ساحل برسد و اگر همچون حدسی که در مورد پنج هواپیمای اونجرزده شده بود، ایندو هواپیما نیز همزمان منفجر شده بودند، چه عاملی موجب از کار افتادن همزمان موتورها و دستگاههای آنها شده بود؟

ماه آینده، يك هواپیمای C-119 در پنجم ژوئن ۱۹۶۵ باده خدمه خود که در مأموریتی از پایگاه هوایی هومستد بلند شده و به جزیره گرانند ترك در نزدیکی باهاما میرفت، ناپدید شد. آخرین پیام آن ساعتی قبل از رسیدن به مقصد از یکصد مایلی جزیره مخابره شد. پنج شبانه روز بعد، گارد ساحلی همچون گذشته نتیجه تحقیقات خود را منفی گزارش کرد. اینبار نیز مانند پرواز شماره ۱۹ و دیگر پروازها، پیامهای عجیب وضعیفی دریافت شد که بلافاصله قطع گردید. گوئی

عاملی ارتباط رادیوئی را که در آغاز بنظر میرسید چیزی مانع انتقال امواج رادیوئی میشود و یا هواپیما از مسیر خود منحرف گشته، ناگهان قطع میکنند. بنظر می‌رسد که به محلی بسیار دور در فضا و زمان پرواز می‌کنند. بایستی توجه داشت که دیگر هواپیماهایی که از جهت مخالف همان مسیر را همزمان طی می‌کردند، برخلاف هواپیماهای ناپدید شده، هوای خوب و آرامی را گزارش کرده بودند.

در طی سالهای ۱۹۴۵ تا ۱۹۶۵. پانزده هواپیمای تجاری و تعداد زیادی هواپیمای ارتشی و مسافربری در این ناحیه ناپدید شده‌اند که علت آن مشخص نشده بود.

یکی دیگر از حوادث عجیب برای کارولین کاسیو خلبان يك هواپیمای سبك اتفاق افتاد. وی در هفتم ژوئن ۱۹۶۴ در حین پرواز از ناسوبه جزیره گرانند ترك باهاما ناپدید شد و زمانی که طبق محاسبات خود به گرانند ترك نزدیک میشد، پیامی بدین شرح مخابره کرد :

« قادر به یافتن مسیر خود نیستم و بین دو جزیره ناشناخته می‌

چرخم ؛ »

او اضافه کرد :

« کاری از دستم ساخته نیست. آیا راهی برای نجات وجود

دارد ؟ »

تعجب آور اینکه در آن لحظه چندین نفر هواپیمای كوچك تك نفره‌ای را دیده بودند که حدود نیم ساعت قبل از ناپدید شدن بر بالای جزیره می‌چرخید. اما اینکه چرا خلبان قادر به دیدن جزیره نبود، روشن نیست.

در یازدهم ژانویه سال ۱۹۶۷ نیز يك هواپیمای شکاری y3-122 با چهار سرنشین در مسیر گرانند باهاما که از پام پیج در فلوریدا

پرواز کرده بود در نقطه‌ای در شمال غربی بیمینی ناپدید شد. آخرین حادثه در اول ژوئن ۱۹۷۳ در مورد پرواز از پایگاه فورت لادر دیل به فرپورت گزارش شده است یعنی زمانی که رنوریگرنی با هواپیما و سر نشینانش ناپدید شدند و اثری از آنها پیدا نشد .

تا زمان انتشار این کتاب در فاصله ۹۰۰ مایلی جنوب غربی آزورس نیز ناپدید شدن عجیب دیگری روی داد. يك بالون سوار علاقه مند بنام توماس کاج که مجذوب زیباییهای اقیانوس آتلانتیک بود برای آخرین بار در ۱۷ فوریه ۱۹۷۴ در این ناحیه دیده شد و سپس ناپدید گردید. هواپیماهای نیروی دریایی آمریکا ۲۲۳۰۰۰ مایل مربع را مورد کاوش قرار دادند که بی نتیجه بود. البته با توجه به وسعت بسیار زیاد اقیانوس و سرعت بادی که به يك بالون می‌وزد منطقه دقیق ناپدید شدن آن نمی‌تواند کاملاً تشخیص داده شود .

در مورد علل وقوع این حوادث فرضیات مختلفی در گزارشات ارتشی و کتابها و مقالات دیگر پیرامون آن مطرح میشود که اکثراً عباراتی همچون CAT ، امواج مغناطیسی نامتعاف ، وزش باد ، اختلالات جوی و اختلالات امواج الکترومغناطیسی بکار برده میشود. البته این فرضیات مبتنی بر مدرکی نبوده است .

زمانیکه نیروی دریایی و گاود ساحلی تغییرات مغناطیسی قطب نماها را با مقایسه تعیین موقعیت بوسیله امواج رادیویی تشخیص می‌دهند، ارتش به از همان جملات کاپیتان اس . دبلیو هانری را بیان می‌کند که اظهار داشت : «بنظر نمیرسد که در این منطقه تغییرات جوی روی دهد همانطور که در گذشته نیز چنین تغییراتی مشاهده نگردید. هواپیماهای گشتی يك اسکادران معمولاً بدون هیچ حادثه‌ای از همین مسیر و منطقه عبور کرده‌اند.»

با اینحال ناپدید شدن هواپیماها و کشتی‌ها در قسمت پائین منات
برمودا بخصوص در باهاما، ساحل شرقی فلوریدا و فلوریدا کیز همچنان
ادامه داشت. بعدها ایوان ساندرسن که سالها ناپدید شدن هواپیماها
و کشتی‌ها را در این محل و سایر مناطق مورد بررسی قرار داده بود فرضیه
وجود خطر را در برمودا ثابت کرد.

یکی از جالبترین نظریه‌ها توسط دیل تبتلر در کتاب «بالهای پر
ابهام» چنین بیان شده است:

تاکنون تعداد زیادی از هواپیماها بدون کمترین جای پایی در
این منطقه ناپدید شده‌اند. خلبانان این هواپیماها همگی با
تجربه و آزموده بودند و تمام هواپیماها سیستم تماس رادیویی و
وسایل نجات مجهزی داشتند و اکثراً در هوای مساعد و مناسب
ناپدید شده‌اند. اومی افزاید: تقریباً همه این هواپیماها در روز
روشن ناپدید گشته‌اند.

محقق دیگری بنام رابرت برگس در طی مقالات خود پیرامون
دریا در کتاب «غرق شدن و پیدا کردن کشتی‌ها» چنین می‌نویسد:
«از شواهد و دلایل موجود چنین برمی‌آید که عاملی بالاتر از
شانس و تصادف در وقوع این حوادث مؤثرند.» او اضافه
می‌کند:

«آنها خواه تغییرات جوی و خواه عوامل دیگری بنامیم در
هر صورت حادثه ناگهانی و بی مقدمه رخ می‌دهد و حتی فرصت
اعلام خطر و درخواست کمک را نیز نمی‌دهد.»

همانطوریکه قبلاً نیز متذکر شدیم هنوز محدوده این مثلث همچون
وجود یا عدم آن مورد تردید است. برخی آنرا یک مثلث واقعی
قویف کرده‌اند که رأس آن برمودا و منطقه لوزی شکل آن در غرب

و در قسمت شمالی اقیانوس آتلانتیک واقع است ، منطقه ای که از جنوب آمریکا تپه های زیر دریای قاره را پشت سر گذاشته و بسمت خلیج مکزیک و دریای آنتیل کشیده میشود .

یا عبارتی منطقه ای پرخطر که از باهاما به فلوریدا و از فلوریدا تا خلیج مکزیک امتداد می یابد . بهر صورت این منطقه بعنوان ناحیه ای که در آن هواپیماها ، کشتی ها و قایق های زیادی ناپدید شده اند معروف شده است که اکثراً سرنشینان زیادی با خود داشته اند .

گزارشاتی که از قدرت مرموز برمودا تهیه شده چنان زیاد است که هر حادثه مرموز و غیر قابل توجیه دیگر در هر نقطه بدان ربط داده میشود و به معمای لاینحل برمودا می افزاید .

تفسیر مختلفی که در رادیو و تلویزیون در رابطه با این موضوع ارائه میشود سوالاتی را در ذهن شنوندگان و بینندگان حلاله مند که مایل به مشاهده این منطقه بؤسیله هواپیما می باشند ایجاد می کند . البته جواب آنان اینست که اینگونه مسافرتها خطری دربر ندارد و هواپیماهای دیگری نیز هستند که همه روزه از این مثلث عبور میکنند بدون اینکه حادثه ناگواری برایشان رخ دهد .

مسافرانی که گاهی مجبورند در آن مسیر پرواز کنند همواره از مسئولان آژانسهای مسافرتی می پرسند که آیا از مثلث برمودا عبور خواهند کرد؟ واضح است که جواب این سوال همیشه منفی است ولی باید در نظر داشت که محدوده مثلث نیز ثابت نیست و به این جواب نمیتوان کاملاً مطمئن بود . یکبار که مدت پرواز یک هواپیما بدر از کشیده بود و مسافر خسته ای علت را جویا شده بود ، بوی جواب داده شد که باید مثلث را دور بزنند تا از داخل آن عبور نکنند .

البته امروزه هواپیماها بهنگام عبور از این منطقه تجهیزات

ایمنی بیشتری را نسبت به گذشته همراه دارند. برخی از این وسائل در سالهای پیش شناخته شده نبود و یا مورد استفاده قرار نمی گرفت. برخی از این تجهیزات شامل ترانزیستورها، دستگاه تعیین موقعیت بوسیله اختلاف فاز امواج الکترومگنتیک و دستگاه تعیین موقعیت بوسیله اختلاف زمان امواج الکترومگنتیک می باشد. امروزه حتی هواپیماهای خیلی کوچک نیز دستگاهی بنام اوهنی را مورد استفاده قرار می دهند که يك دستگاه جهت یاب با استفاده از امواج رادیوئی است و هواپیماها با بکار گیری آن حتی در مه غلیظ نیز قادرند مسیر خود را برای بازگشت بمرکز پیدا کنند.

معهذا، با تمام تجهیزات نامبرده باز هم حوادث و ناپدید شدنهای غیر قابل توجیه در محدوده مثلث برمودا و سواحل اطراف آن همچنان ادامه دارد. در ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ در نزدیکی فرودگاه میامی چند هواپیما بطرز عجیب و وحشتناکی نابود شدند. یکی از این هواپیماها شامل پرواز شماره ۴۰۱ از خطوط هوائی شرق با صد سرنشین و خدمه بود. دکتر فانسون والتین نتیجه بررسی و مشاهدات خود را چنین بیان می کند.

«با در نظر گرفتن تمام شواهد و اطلاعات قابل قبول چنین بنظر میرسد که هواپیما در عرض هفت و هشت ثانیه آخر پرواز با سرعت بسیار زیادی سقوط کرده. این سرعت بقدری زیاد بود که مرکز کنترل پرواز در میامی و خود خلبان قادر به کنترل آن نبودند. آنها هیچ فرصت بررسی نیز نداشتند. تمام ارتفاع منج ها چنان غیر هادی کار می کردند که خلبان مجالی برای اصلاح آنها پیدا نکرد. مرکز کنترل میامی تنها توانست سرعت فرود را در دادر بیابد. هواپیما در کمتر از ۴۰ ثانیه ابتدا از ارتفاع ۲۰۰۰ پایی به ۹۰۰

پای و سپس به ۲۰۰ پای رسیده و احتمالاً در همین هنگام نابود شده است .

حالت این سرعت سقوط از کار افتادن سیستم هدایت خودکار هواپیما ، از کار افتادن موتور هواپیما ، بی تجربگی خلبان و یا حتی استفاده از نصف قدرت هواپیما نبود بلکه علت آن بایستی تغییرات جوی و احتمالاً يك اختلال مغناطیسی بوده باشد .

زمانیکه هواپیماها وقایقها چنین مرموزانه ناپدید میشوند و یا همچون مورد بالا نابود شده و از هم می پاشند ، عده زیادی با خود فکرمی کنند که آیا علت این حوادث عوامل متعارفی چون وضعیت غیرعادی ، خستگی خلبان ، سیستم کنترل غلط ، از کار افتادن و یا خرابی مرموز و غیره است و یا اینکه نیروی ماوراء نیروی انسانی آنها را از آسمان بسوی خود کشیده است و این سؤال هنوز بی جواب مانده است . جان گادوین در نوشته خود بنام « این دنیای پیچیده » اشاره می کند که « مردم برای قبول چنین احتمالی به مقالات نویسندگان آمریکائی و انگلیسی توجه دارند که هرگز این منطقه مثلی شکل را منطقه خطر نامیده اند. » اومی افزاید :

معهد متخصصین امور دریائی و هوائی معتقدند که این حوادث بیشتر ناشی از يك پدیده جوی است تا نقص فنی و از کار افتادن دستگاهها . این وقایع بهمان اندازه که قدرت را داریم برای کیمیاگران قرن پانزدهم ناشناخته بود برای مردم جهان امروز ، ناشناخته است. در قسمت دیگری نیز می گوید : « هرچند که تا کنون ارتباطی بین ناپدید شدن کشتیها و هواپیماها کشف نشده ولی تمام این حوادث در يك منطقه محدود جغرافیایی از بین رفته اند. »

مدتها قبل از ناپدید شدن هواپیماها در دهه ۱۹۴۰ و پس از آن

منطقه مثلث برمودا که شامل دماغه هاتراس ، سواحل کارولینا و فلوریدا استریت میباشد به «آرامگاه کشتیها» مشهور شد. دریای سارگاسو را نیز «دریای کشتیهای گم شده» میخواندند . البته در اینجا کشتیها در هوای صاف و آرام دریائی از بین میرفتند . برخلاف منطقه برمودا که همه هواپیما و کشتیها در هوائی مه آلود و طوفانی ناگهان غرق میشدند در این منطقه کشتیهای بزرگ زیادی بدون اینکه درخواست کمک فرستند ناپدید می شدند و کمترین اثری از خود بجای نمی گذاشتند. اما محققان اهمیت چندانی به این مسئله نمی دادند تا اینکه در سال ۱۹۲۵ پنج هواپیمای پرواز شماره ۱۹ و بدنبال آن هواپیما و کشتیهای بزرگ و کوچک زیادی ناپدید شدند . در زمان ناپدید شدن هواپیما های پرواز شماره ۱۹ در سرمقاله منچستر گاردین چنین نوشته شد :

«آرامگاه کشتیهای گمشده (سارگوسو) باردیگر هواپیماها را همچون کشتیها بکام خود کشید.»

دراثر این حادثه توجه مردم دنیا به منطقه مثلث برمودا جلب شد. درحالیکه از ۱۷۰ سال پیش وحتى قبل از آن کشتیها و قایقهای کوچک و بزرگ همراه سرنشینان خود در این منطقه نابود می شدند ، هنوز هم خاطره تلخ برخی از این حوادث مصیبت بار در ذهن مردم باقی است .

شماری از هواپیماهایی که در مثلث برمودا ناپدید شده‌اند

- ۱- ۵ دسامبر ۱۹۴۵ : پنج هواپیمای بمب افکن اونجرنیروی دریائی که در پرواز آموزشی خود از پایگاه فورت لادرديل در فلوریدا، با ۱۴ خدمه در پرواز دوساعته، در ۲۲۵ مایلی شمال شرقی مرکز ناپدید شدند .
- ۲- ۵ دسامبر ۱۹۴۵ : بمب افکن مارتین مانیر با ۱۳ خدمه که برای نجات هواپیمای مذکور رفته بود، ۲۰ دقیقه بعد از قطع ارتباط رادیویی ناپدید گشت .
- ۳- ۱۹۴۷ : هواپیمای C-54 ارتش آمریکا در یکصد مایلی برمودا گم شد .
- ۴- ۲۹ ژانویه ۱۹۴۸ : استارتایگر، هواپیمای چهارموتوره از نوع تئودورم که بعد از آخرین ارتباط رادیویی خود از ۳۸۰ مایلی شمال شرقی برمودا، با ۳۱ سرنشین و خدمه ناپدید شد .
- ۵- ۲۸ دسامبر ۱۹۴۸ . یک هواپیمای خصوصی DC-3 با ۳۲ سرنشین و خدمه در مسیر خوان به میامی ناپدید گشت .
- ۶- ۱۷ ژانویه ۱۹۴۹ : استار آریل در مسیر لندن به سانتا گو، شیلی، برمودا و جامائیکا که ارتباط رادیویی آن در ۳۸۰ مایلی جنوب غربی برمودا در مسیر کینگرتون قطع و سپس ناپدید شد .

- ۷- مارس ۱۹۵۰ : هواپیمای آمریکائی گلوب ماستر، در شمالی ترین نقطه مثلث در مسیر ایرلند گم شد .
- ۸- ۲ فوریه ۱۹۵۲ : هواپیمای انگلیسی یورک ترانسپورت با ۳۳ سرنشین در شمال مثلث در مسیرش به جامائیکا ناپدید گشت .
- ۹- ۱۳۰ اکتبر ۱۹۵۲ : هواپیمای جنگنده سوپر کانستیشن نیروی دریائی آمریکا با ۴۲ سرنشین و خدمه در شمال مثلث گم شد .
- ۱۰- ۹ نوامبر ۱۹۵۶ : هواپیمای کشتی نیروی دریائی از نوع مارتین با ۱۰ سرنشین در نزدیکی برمودا ناپدید گشت .
- ۱۱- ۸ ژانویه ۱۹۶۲ : هواپیمای تانکر KB-50 نیروی هوائی در مسیرش از لانگلی فیلد و ویرجینیا به آژورس از بین رفت .
- ۱۲- ۲۸ اوت ۱۹۶۳ : دو هواپیمای مدرن چهارموتوره امتراتونانکر KC-135 نیروی هوائی که از مرکز پایگاه هوائی هومستد دوفلوریدا پرواز کرده بود، در ۳۰۰ مایلی جنوب غربی برمودا گم شد .
- ۱۳- ۵ ژوئن ۱۹۶۵ : هواپیمای باکس کار C-119 با ۱۰ سرنشین و خدمه در جنوب شرقی باهاما از بین رفت .
- ۱۴- ۵ آوریل ۱۹۵۶ : یک هواپیمای B-25 که یک هواپیمای باربری تبدیل شده بود با ۳ خدمه در شمال شرقی دهانه اقیانوس ناپدید شد .
- ۱۵- ۱۱ ژانویه ۱۹۶۷ : هواپیمای شکاوی yc-122 که به هواپیمای باربری تبدیل شده بود. با ۴ سرنشین خود بین پام بیچ و باهاما در گلف استریم ناپدید گشت .
- ۱۶- ۲۲ سپتامبر ۱۹۶۳ : یک هواپیمای باربری 132 - c در مسیرش به آژورس ناپدید گشت .

شماری از کشتیهایی که در این منطقه ناپدید و یا نابود شده‌اند

۱- ۱۸۴۰ : کشتی روزالین ، يك کشتی بزرگ فرانسوی که از اروپا حرکت کرده بود و تکه‌هایی از آن در سواحل هاوانا بدست آمد .

۲- ژانویه ۱۸۸۰ : کشتی بادبانی انگلیسی آتلانتا با ۲۹۰ سرنشین که از برمودا به انگلستان میرفت ، در نزدیکی آنجا ناپدید گشت .

۳- اکتبر ۱۹۰۲ : کشتی آلمانی فریا ، پس از ترك بندر مائروالین در کوبا ناپدید شد. مدتی تکه‌ها و شکسته‌های کشتی در ساحل دیده شد. بر طبق تقویم کاپیتان کشتی ، آنها هم روز بعد از ترك کوبا دچار سانحه شده بودند .

۴- ۴ مارس ۱۹۱۸ : کشتی نیروی دریائی آمریکا بنام سایکلوپس به وزن ۱۹۰۰۰ تن و طول ۵۰۰ پا که از ماربادوس به بندر نورفولک میرفت و ۳۰۹ سرنشین داشت ، بدون اینکه پیام رادیوئی بفرستد، ناپدید شد و اثری از آن پیدا نگردید .

۵- در ۱۹۲۵ : کشتی بخار کوتوپا کسی که از چارلسون به هاوانا میرفت، در مسیرش ناپدید شد .

۶- آوریل ۱۹۳۲ : ازدو کشتی جان و مری در ۵۰ مایلی جنوب برمودا تکه‌ها و شکسته‌هایی بدست آمد .

- ۷- فوریه ۱۹۴۰: کشتی گاوریا کوایت از سن و نسان متعلق به کمپانی انگلیسی هند غربی که در ۳۰۰ مایلی جنوب موبیل واقع در آلاباما غرق شد. تمام وسایل آن دست نخورده پیدا شدند.
- ۸- ۲۲ اکتبر ۱۹۴۴: گارد ساحلی در گلف استریم از سواحل فلوریدا تکه هائی از يك کشتی باری کوبائی را بیکون را پیدا کردند.
- ۹- ژوئن ۱۹۵۰: کشتی باری ساندا بطول ۳۵۰ فوت که از ساوانا به جورجیا و سپس به پورتو کابلو در ونزوئلا میرفت ، ۳۰۰ تن بار داشت، پس از گذاشتن از سن آگوستین و فلوریدا ناپدید شد.
- ۱۰- سپتامبر ۱۹۵۵: کشتی کانمارا ، بطور عجیبی در ۴۰۰ مایلی جنوب غربی برمودا غرق شد:
- ۱۱- ۲ فوریه ۱۹۶۳: کشتی مارین سولفور کوئین بطول ۴۲۵ فوت ، در مسیر نورفولک و برجینیا از بومن تکزاس ناپدید شد، بدون آنکه کمکی درخواست کند و یا اثری برجای بگذارد. این کشتی را آخرین بار در نزدیکی دریای تورنتو گاری مشاهده کردند.
- ۱۲- اول ژوئیه ۱۹۶۳: يك قایق ماهیگیری بنام اسنوبوی ، بطول ۶۳ فوت ، با ۴۰ سرنشین که از کینگرتون و جامائیکا هازم شمال شرقی کی در ۸۰ مایلی جنوب برمودا ، ناپدید گشت .
- ۱۳- يك کشتی باری ژاپنی بنام ریفو کومارو که درخواست کمک آن بین باهاما و کوبا دریافت شد. در این ناحیه ناپدید شد.
- ۱۴- ۱۹۳۱: کشتی باری استاونجربا ۴۳ خدمه که آخرین پیام رادیویی آن از جزیره کت در باهاما دریافت گردید .
- ۱۵- مارس ۱۹۳۸: کشتی باری آنگلو - استرالین با ۳۹ خدمه که پیام آخرین خود را بدین مضمون که همه چیز روبراه است از غرب

- آزورس فرستاد و سپین ناپدید گشت .
- ۱۶- دسامبر ۱۹۶۷: کشتی رونوک در نزدیکی ساحل ناپدید شد.
- ۱۷- ۲۴ دسامبر ۱۹۶۷: کشتی ویچکرافت که تکه هائی از آن در یک مایلی میامی در روی آب دیده شد .
- ۱۸- آوریل ۱۹۷۰: کشتی باربری میلتن یا تریدز که در مسیر نیواورلئان به کیپ تاون ناپدید گشت .
- ۱۹- مارس ۱۹۷۳: کشتی باربری ۲۰۰۰ تنی با ۳۲ خدمه خود در مسیرش از نیوپورت به آلمان ناپدید شد .

(قسمت سوم)

دریای کشتی‌های گمشده

ناپدید شدن کشتی‌ها در مثلث برمودا غالباً در محدوده‌ای از غرب اقیانوس آتلانتیک بنام دریای سارگاسو اتفاق افتاده است. این نام مشتق از کلمه سارگاسوم میباشد که بیک گِباه دریایی اطلاق میگردد. ابهام مثلث برمودا بیشتر ناشی از دریای سارگاسومی باشد ناحیه‌ای که از پانصد سال پیش اسپانیایی‌ها و پرتغالی‌ها به مرموز بودن آن پی برده بودند. اگر حوادث امروزی را به آنچه که اقیانوس پیمایان اهل فنیقیه و کارتاژی یافته بودند بیافزائیم تاریخ ابهام انگیز آن به هزاران سال قبل می‌پیوندد.

دریای سارگاسو شامل قسمت بزرگی از بخش غربی شمال اقیانوس آتلانتیک میباشد. در آن ناحیه نوعی خزّه شناور بنام سارگاسوم می‌روید که بصورت دسته‌ای و یا مجزا از هم ناحیه سارگاسو را از دیگر نواحی اقیانوس متمایز می‌سازد. کربستف کلب در اولین سفر خود به آن ناحیه وقتی به انبوه این گیاهان دریائی برخورد تصور کرد که به ساحل نزدیک شده است اما خدعه کشتی او چنین فکرنمی‌کردند. این دریای پراز خزّه از طرف شمال مربوط به گلف استریم

میگردد که بطرف شمال شرقی در جریان است. از آنجا به طرف شرق و غرب و جنوب جریان پیدا کرده و نهایتاً به جریان شمالی منطقه استوایی محدود میشود. با در نظر گرفتن اینکه جریان آن نظم چندانی ندارد اما از ۳۷ درجه عرض جغرافیائی شمالی تا ۲۷ درجه عرض جغرافیائی جنوبی و ۷۵ درجه طول جغرافیائی تا ۴۰ درجه از غرب ادامه پیدا می کند. زیر آبهای عمیق دریای سارگاسو شامل جلگه های مدفون شده هائراس و نیزر آبیال، رسوبات تپه برمودا و تپه های دریائی دیگری است، این تپه ها بطرف سطح دریا کشیده شده اند و لذا بنظر میرسد که زمانی جزیره بوده اند. در محدوده شرقی سارگاسو که شامل قسمتی از اقیانوس آتلانتیک می باشد کوه های زیر دریای مرتفعی قرار دارند که در برخی جاها سر از آب بیرون آورده و جزائر آزورس را پدید آورده اند. این دریای ساکن بجز سواحل در بقیه جاها هیچگونه جریانی را شامل نمیشود. آن از حدود ۲۰۰ مایلی شمال دریای آنتیل تا فلوریدا و سواحل اقیانوس اطلس بطول ۲۰۰ مایل ادامه پیدا کرده و تا دماغه هائراس در میرشبه جزیره هیبری و آفریقا تا لبه شمالی اقیانوس آتلانتیک پیش میرود.

غیر از گیاهان عجیب دریای سارگاسو آرامش مرگبار حاکم بر آن نیز از جمله صفات این دریاست. این منظره تحت عناوین «دریای کشتیهای گمشده»، «گورستان کشتی های گم شده» و «دریای وحشت» نامیده شده است. در طی قرون متوالی دریانوردان افسانه ای را در مورد این ناحیه نقل می کردند حاکی از اینکه گیاهان دریائی در آنجا کشتیها را گرفته و آرام آرام کشتی و سرنشینانش را ازین میبرند و هنوز اسکلهای سرنشینان و خدمه این کشتیها وجود دارند. آنچه که از اسکلت قایقهای ماهیگیری، کرجی ها، قایق های صید نهنگ، قایق های پستی،

کشتی‌های بخار در این ناحیه مانده بزهجان هرچه بیشتر این افسانه‌ها دامن می‌زند، گویند گان این گونه داستانها حوادث مربوط بکشتیهای دیگر را نیز به این دریا مربوط می‌سازند مانند کشتی وایکینگها که هنوز اسکلت آن باقی مانده و با داستانهای مربوط به کشتی‌های بادبانی عربها، کشتی جنگی رومیها، کشتی تجارتی فنیقیها که دارای لنگرهایی ساخته شده از طلا و نقره بود و یا کشتی بزرگ جزیره آتلانتیس که در جلو آن اوراق طلایی تعبیه شده بودند. اینها همه قرن‌ها در دریا ساکن مانده و کم‌کم نابود شده‌اند.

اولین افسانه‌های مربوط به دریای سارگاسو پیرامون کشتی‌های فنیقیها و کارتاژیها بود که هزاران سال پیش دریا نوردی در میانشان راجع بود. آنها در آمریکا لنگر می‌انداختند. آنچه که از سنگ نوشته‌های آنان بر می‌آید اینست که اولین سکه‌های فنیقی‌ها در آژورس ضرب شده، کارتاژیها بعدها در ونزوئلا و سواحل جنوب شرقی آمریکا اقدام بضرب سکه کردند. این سکه‌ها بعنوان سکه‌های باستانی در مکزیك برای بازدید توریستها در معرض تماشا گذاشته شده است. آنچه که در زیر خواهد آمد شامل گزارشی از آدمیرال هیمیلکو است که از اهالی کارتاژ بوده و در حدود پانصد سال پیش از میلاد مسیح راجع به گیاهان خزه‌ای دریای سارگوس و سکون آن دریا نگاشته است:

«هیچ بادی در این دریا کشتی را هدایت نمی‌کند. گویانکه بادهای در این دریای وحشتناک مرده‌اند... خزه‌های دریایی زیادی در میان امواج به چشم می‌خورد که گویا پشت کشتی را مثل بونه‌ای در خود گرفته‌اند.... دریا زیاد عمیق نیست و بر روی سطح زمین آب کمی وجود دارد.... حیوانات عجیب همواره در حرکتند و هیولا‌های درنده در میان کشتیهایی که به آرامی پیش می‌روند در حال

هستند . «

در آن زمان رسم بر این بود که در بین مسافران تولید وحشت نشود و سعی میشد آنها را برای عبور از اقیانوس تشویق کنند چون این ارتباطات منافع زیادی در برداشت و اگر کسی باین مسافرتها نمی رفت اینگونه تبادلات انجام نمی پذیرفت ؛ جالب توجه است که کارتاژیها عهدنامه ای را امضاء کرده بودند که نباید به ناخداها و کاپیتانهای کشتی جملات یاس آور گفت .

سایر نویسندگان دوران باستان نیز در نوشته های خود به مطالب خود شاخ و برگ داده و نوشته اند که سواحل کم عمق اقیانوس آتلانتیک بعد از آنکه قاره آتلانتیس گم شده فروش کرده و رشد گیاهان انبوه بعضی اوقات حرکت کشتیها را ناممکن میسازد. گوا اینکه شاخ وبرك زیادی به افسانه های مربوط به دریای سارگاسو داده شده با اینحال بعضی موارد آن درباره این دریای کشتیهای گمشده حقیقت دارد: آلن و پلیرز که يك دریا نورد با تجربه استرالیاییست در هنگام عبور خود از دریای سارگاسو به کشتی متروکی برخورد کرده که در کتاب خود بنام « اقیانوس وحشی » سال ۱۹۵۷ این مطلب را بدینصورت نقل می کند :

« اگر کشتی مدت زمان زیادی بر روی آب بماند و از ذخیره انبار آن استفاده شود . اطراف آن چنان با خزه ها و گیاهان دریائی پوشیده می شود که حرکت آن غیر ممکن میگردد و مدتی بعد کشتی از بین رفته و از خدمه آن فقط اسکلتی برجای خواهد ماند . «

البته همه کشتیهایی که در زمانهای نه چندان دور در دریای سارگاسو مانده اند بوسیله گیاهان دریائی گرفتار نشده اند بلکه برخی از آنها در اثر عدم وزش باد از حرکت باز مانده و متوقف شده اند.

دریای سارگاسو دارای عنوان دیگری است . به این دریا هورس لیتود نیز گفته میشود علت نامیدن این دریا باین نام باین جهت است که جنگجویان اسپانیایی که همراه اسبهای خود در حال عبور با کشتی از این منطقه بودند بجهت کم آبی مجبور شدند که اسبهای خود را بکشند .

کشتیهای امروزی که مجهز به موتور می باشند در این ناحیه متوقف نمی شوند . باید اشاره کرد که جریان بیشتر گم شدن کشتیها هنوز مبهم است فقط تعداد کمی از کاپیتانها علت اشتباه در تعیین مسیر موجب گم شدن کشتی شده اند .

اکثر اتفاقاتی که باعث ناپدید شدن کشتیها در دریای سارگاسو میگشت وتوسط اسپانیاییها به ثبت رسیده بیشتر بدلیل هوای طوفانی و یا حضور دزدان دریائی تفحیر می گردید . این کشتیها حامل خزانن کمیاب وبسیار پرفیهتی بودند که از مکزیك ، پاناما و کلمبیا می آمدند و در هاوانا جمع شده و از آنجا به مقصدهای مختلف خود حرکت می کردند . بسیاری از این کشتیها در حوالی فلوریدا استریت طوفانهای سخت گنجینه های خود را در دریا می انداختند تا نسلهای بعد آنها را یافته ومورد استفاده قرار دهند . بعضی از این کشتیها بوسیله دزدان دریایی غرق می شدند .

مدتها بعد از اینکه کار دزدان دریایی متوقف شد باز ناپدید شدن کشتیها همچنان ادامه داشت حتی در شرایط جوی بسیار مساعد نیز کشتیهایی بدون برجای گذاشتن اثری از خود و یا اجساد سر نشینانشان ناپدید میشدند .

اکثر گزارشانی که راجع به ناپدید شدن کشتیها داده شده مربوط به کشتیهای ایالات متحده ونیروی دریائی سایر کشورهاست .

این گزارشات با گم شدن کشتی آمریکایی اینسرجنت در ماه اوت سال ۱۸۰۰ آغاز گردید . کشتی مذکور ۳۴۰ سرنشین داشت . برای این حادثه اسفناز هیچ دلیلی ذکر نگردید . در سال ۱۹۶۸ کشتی دیگری بنام اسکوپپون دچار سرنوشت مشابهی شد؛ البته این کشتی در همق دو مایلی آب در ۴۶۰ مایلی جنوب شرقی آزورس پیدا کردند .

دیگر کشتیهای ناپدید شده نیروی دریایی بترتیب زیر میبایهند .
- کشتی پیکرینگ متعلق به ایالات متحده همراه ۹۰ سرنشین خود در مسیر کاسل ، دلاور به گوادالوپ در غرب هندوستان ناپدید شد تاریخ این واقعه ۲۰ اوت ۱۸۰۰ می باشد .

- در نهم اکتبر ۱۸۱۴ کشتی آمریکایی واسپ با ۱۴۰ خدمه خود در دریای کارائیب گم شد .

- در اکتبر ۱۸۲۴ در مسیر کوبا به جزیره تامپسون کشتی ویلاکت همراه ۱۴ خدمه ناپدید شد .

- در ژانویه ۱۸۸۰ کشتی سلطنتی آتلانتا در سر راه خود به انگلستان همراه ۲۹۰ سرنشین خود که اکثراً از دانشجویان دانشکده افسری بودند گم شد. گروه تحقیق نیروی دریایی انگلستان به بررسی موضوع پرداختند و شش کشتی از پایگاه چنل چندین مایل اطراف محل را مورد بررسی و کاوش قرار دادند . اینگونه کاوشها پیرامون هواپیماهای گمشده نیز بعدها بتکرار انجام پذیرفت. این کاوشها ماهها ادامه داشتند اما نتیجه ای بیار نیارودند.

- یکی از مشهورترین و غیرهادی ترین حادثه ناپدید شدن کشتیها گم شدن کشتی آمریکایی مایکلوس می باشد . این کشتی در چهارم مارس ۱۹۱۸ همراه با ۳۰۹ پرسنل خود در مسیر باربادوس به نورفولک واقع در ویرجینیا ناپدید شد . این کشتی دارای

پیچیده ترین نوع ممکن سیستم ارتباط خشکی به دریا و کشتی به کشتی را در زمان خود بود .

با توجه به اینکه در زمان وقوع حادثه فوق الذکر هنوز جنگ جهانی اول ادامه داشت، دلائل گوناگونی در رابطه با آن اظهار میشد. از جمله گفته میشد که سایکلوپس که بار دغال سنگ داشت در حادثه انفجار معدن و یا مواجه شدن با زیر دریائی آلمانی یا در اثر شورش کارگران کشتی نابود شده است . بسیاری عقیده داشتند که کاپیتان کشتی که اصلیت آلمانی داشت کشتی را تسلیم دشمن کرده است . بخصوص که کشتی پس از ترك بندر باربادوس بجای اینکه بطرف شمال یعنی مقصد نهائیش حرکت کند ناگهان بطرف جنوب تغییر جهت داده و سپس ناپدید شده بود . اما پس از بررسی گزارشات دریایی آلمانها ثابت شد که در موقع حادثه هیچ زیر دریائی آلمانی در آن ناحیه وجود نداشته است .

يك کشتی بریتانیائی نیز که همان سایکلوپس بود در شمال اقیانوس آتلانتیک غرق شد. سایکلوپس آمریکایی بهنگام غرق شدن حامل سنگ معدن منگنز بود . مدت کمی پس از جنگ نمایندگان آلمانی در جنوب آمریکا که بهب ساعتی در محموله کشتی سایکلوپس گذاشته بودند بخاطر اینکار مدال گرفتند .

آدمیرال ام . اس تیسدل ناپدید شدن سایکلوپس را گزارش کرد . وی اظهارات خود را در مجموعه ای که احتمالا فیلم ماجرای خدایان دریا از روی آن ساخته شده بچاپ رساند . در این نوشته چنین میخوانیم :

«آیا سایکلوپس واژگون شد؟ در فیلمها می بینیم که کشتی های مسافری به جهت بارگیری غلط و یا سرعت زیاد واژگون میشوند.

تا آنجا که تحقیقات نشان می‌دهد سایکلوپس مواجه با طوفان نشده بود اما احتمال اینکه يك موج بزرگ باعث وارونه شدن و غرق آن شده باشد وجود دارد .

درباره سایکلوپس آنچه که بطور صد در صد قطعی گفته میشود اینست که آن ناپدید شد. مثل بسیاری دیگر از کشتیهایی که در محدوده مثلث برمودا ناپدید میشوند . گفتار زیر از قول يك عضو نیروی دریائی است که مدتی بر روی سایکلوپس کار میکرد :

«از هنگام حرکت کشتی در چهارم مارس ۱۹۱۸ از باربادوس تا حال هیچگونه اثری از کشتی بدست نیامده است . این ماجرا یکی از مهم ترین وقایع تاریخ نیروی دریایی است . تمام افرادی که سعی در پیدا کردن کشتی کرده اند ناامید و ناموفق برگشته اند . و هیچکس علت واقعی ناپدید شدن سایکلوپس را نمی داند.»

گویانکه علت ناپدید شدن کشتی معلوم نگردید اما این امر تأثیر بسیاری بر وقایع آینده گذاشت . یکی از این تأثیرات تشکیل سازمان ملی استراتژیکی مواد اولیه بود . این سازمان چند سال پس از این حادثه تأسیس شد. در طی سخنرانی رئیس کنگره با اشاره ای به کشتی سایکلوپس اظهار داشت که کشتی مذکور حامل منگنز برای تولید اسلحه ها و مهمات نیروی دریائی بوده لذا کشوروی با وجود اینکه در گیریهای بین المللی نمی تواند اطمینان کامل براههای دریائی برای حمل محموله های استراتژیکی را بنماید. وی نیاز به تأسیس سازمان فوق الذکر را گوشزد کرد .

ناپدید شدن کشتی های جنگی در مثلث برمودا زمانی که جنگی وجود نداشت بسیار عجیب و تکان دهنده بود . از جمله این اتفاقات حادثه ناپدید شدن کشتی جنگی برزیلی ساووپولو بود . این کشتی

همراه هشت خدمه در حالیکه دو یدک کش اقیانوس پیدا بهمراه آن بودند راه خود را تا جنوب غربی آژورس پیمود . در شب سوم یا چهارم اکتبر ۱۹۵۱ بود که ناگهان ناپدید شد .

در شب سوم اکتبر یکی از یدک کشها در نتیجه طوفانی بودن هوا از مسیر منحرف شد . و صبح روز بعد پس از آرام شدن دریا یدک کش دوم نیز که کاملاً خرد شده بود پیدا گردید . نتایج گزارشات جستجوگران کشتی ناپدید شده مطالب غیر قابل توجیهی بود . گزارش شد که در شب حادثه تا صبح نوری عجیب در آن نقطه مشاهده میشد . روز بعد گفته شد که هواپیماها در محل حادثه نقطه تیره ای را مشاهده کرده اند که بزودی ناپدید شده است . بالاخره هیچ نشانی از سائو پولو و خدمه آن بدست نیامد .

اغلب مفسران حوادث مثلث برمودا، این حوادث را با سادگی تمام بعنوان مسائل غیر قابل حل تفسیر می کنند . در حالیکه بیشتر محققان جداً کوشش میکنند که ناپدید شدن اینهمه هواپیما ، کشتی و سرنشینان آنها را جز هیاهوی تبلیغاتی سرویسها خبری چیز دیگری تلقی نکنند . این عقیده بدلیل نبودن منطقی برای تفسیر این وقایع از طرف خبایها قابل قبول شناخته میشود .

فرضیه دیگری از طرف ایران ساندرسن و دکتر مانسون والتین مطرح شده دال بر اینکه عامل اصلی این وقایع در اعماق آبهاست . تئوری مشهور دیگری از جانب جان اسپنسر عضو ارتش امریکا ارائه شده چنین است :

«مخلوقات دیگر کرات برای دستیابی به پیشرفتهای تکنولوژیک ما دست به این دزدیها می زنند . هدف آنها مشاهده پیشرفتهای تکنولوژیک ما نیست بلکه آنها می خواهند بفهند خطر پیشرفت بیش

از حد تکنولوژی چه موقع ما را تهدید میکند. «
 البته در صفحات بعد بحث مشروحتری پیرامون این گونه
 تئوریا خواهیم داشت. اما آنچه که اکنون بدان اشاره میکنیم اینست
 که اگرچنین گمانی واقعیت داشته باشد می‌توان با تئوری مذکور به
 گونه‌ای اختلاف زمانی این ناپدیدها، تبدیل ناپدید شدن کشتیهای
 نیروی دریائی به جنگنده های ارتش، انواع مختلف کشتیها و
 هواپیماهای مسافربری و بارباری با کالاهای مخصوص را توجیه کرد.
 این گونه تفسیر اضطراب و اغتشاش فکری ما را هرچه بیشتر افزایش
 می‌دهد.

اولین کشتی تجاری که گرفتار حادثه درماتل برمودا گردید بنام
 روزالین بود. این کشتی فرانسوی بوده در سال ۱۸۴۰ از هاوانا حرکت
 کرد. روزالین ناپدید نشد اما کلیه خدمه و سرنشینانش از بین رفتند.
 کشتی خود با کلیه بار و يك قناری سالم به ساحل رسید. اگر علت
 نابودی سرنشینان، دزدان دریائی بوده باشند بنظر میرسد که این دزدان
 اهمیت بیشتری به افراد می‌دادند تا بخود کشتی و بار آن. اگر تصور
 شود که يك بیماری مسری مثل طاعون باعث از بین رفتن کلیه مسافران
 گشته بود می‌بایست اثری از آن در کشتی باقی میماند. در مورد اینگونه
 حوادث که چگونه يك کشتی، وسیله يك بیماری مسری متروکه میشود
 واقعه زیر قابل توجه است. این واقعه در روزهای بردگی در دریای
 سارگاسوروی داد. يك قایق حمل بردگان که در دریا سرگردان بود
 از يك کشتی تقاضای کمک میکند. ظاهراً بردگان و خدمه کشتی حمل
 بردگان به علت يك بیماری همه دچار گوری شده بودند بدینجهت
 کشتی مذکور با وجودیکه از تقاضای کمک آنها مطلع شده بود راه
 خود را با سرعت هرچه تمامتر در پیش گرفته از منطقه دور شد.

در تاریخ ۲۶ فوریه ۱۸۵۵ کشتی ماراتون، کشتی دیگری بنام جیمز بی چستر را در حالیکه بدون هیچ سرنشینی با بادیانهای برافراشته در دریای سارگاسو سرگردان بود یافت. با بررسی که از این کشتی بعمل آمد مشاهده شد که وسایل کشتی پراکنده و درهم ریخته شده و نشانه‌های آشفتنگی و سراسیمگی مسافران بود. بارهای کشتی و قایقهای نجات همه در سر جای خود بودند. اثری از خونریزی و کشمکش وجود نداشت. اما هیچ اثری از خود مسافران و سرنشینان کشتی نیز دیده نمیشد. مسافران یا از کشتی بیرون برده شده بودند و یا خود را بیرون آب انداخته بودند که امر غریبی بنظر میرسید. ضمناً معلوم گردید که نقشه مسیر حرکت، دفاتر ثبت وقایع و قطب نمای کشتی نیز مفقود شده‌اند.

حادثه بسیار عجیب دیگریکه اتفاق افتاده بود در مورد کشتی بادبانی آلن استین بود. در سال ۱۸۸۱ این کشتی در مسیر خود به غرب آزورس با یک کشتی بادبانی که شکل عجیبی داشت مواجه شد کاپیتان کشتی آلن استین وقتی که متوجه می‌شود که کشتی مذکور متر که بوده و دارای هیچ سرنشینی نیست تعدادی از مسافران خود را سوار آن می‌کند. در همان موقع طوفان شدیدی دو کشتی را از هم دور ساخته و دو روز بعد که دوباره کشتی متروکه را می‌بینند اثری از سرنشینان آن مشاهده نمیشود. معلوم نبود که چه بر سرشان آمده و کجا رفته‌اند؛ کاپیتان کشتی آلن استین بهات اینکار خود سخت مورد مؤاخذه قرار می‌گیرد. وی بخاطر رفع مسئولیت خود همراه چند داوطلب دیگر حاضر می‌شود که بآن کشتی متروکه سوار شود. مدت کمی بعد باز کشتی‌ها از هم فاصله گرفته و دیگر هیچ اثری از کشتی و یا اثری از مسافرانش یافت نشد.

کشتیها در منطقه مثلث برمودا در شرائط دیگری نیز گم شده اند. از جمله کشتی آلمانی فریا که از مانزانیلو واقع در کوبا بطرف هیلی حرکت میکرد در حالیکه همه چیز آن درهم ریخته و صفحات تقویم کشتی پاره شده بود در اکتبر ۱۹۰۲ پیدا شد.

همزمان با این اتفاق زلزله ای در مکزیک اتفاق افتاده بود. علت احتمالی واژگون شدن کشتی و افتادن سرنشینان آن در آب همین زلزله بوده است. شاید پس از آرام شدن دوباره دریا بود که کشتی باز بموقعیت اول خود باز گشت.

مشهورترین کشتی متروکه در دریا کشتی مری سلسنت نام دارد. این کشتی در منطقه ای در شمال آژورس واقع در شمال دریای سارگاسو بوسیله کشتی دیگری بنام دی گراتیا در تاریخ نوامبر ۱۸۷۲ پیدا شد. کاپیتان کشتی دی گراتیا از بازرسی کشتی مری سلسنت که در وسط اقیانوس متوقف شده بود آنرا به ساحل هدایت نمود. محموله کشتی دست نخورده باقیمانده بود، مقداری غذا و آب در درون کشتی بود. از ده تن سرنشینان آن اثری نبود. پولها و وسائل شخصی آنها، قایقهای نجات و زاویه باب کشتی همه گم شده بودند. جالب اینکه کابین اصلی کشتی از جای کنده شده بود.

داد گاهی برای رسیدگی به این حادثه تشکیل شد و هیئتی در پی حل قضیه برآمدند. اما هیچکس قادر بحل معما نگشت. هر کسی ناپدید شدن سرنشینان کشتی را بنحوی تفسیر میکرد. برخی آنرا در نتیجه حمله دزدان دریائی می دانستند، عده ای دیگر شورش خدمه کشتی را عامل اصلی می دانستند و بالاخره بعضی این امر را بجهت مرض طاعون میشناختند. بزرگترین شرکت بیمه انگلیس که کشتی مذکور را بیمه کرده بود چنین اظهار نظر نمود که جرقه ای که احتمالاً از

محموله کشتی که الکل بود پیدا شده باعث وحشت شدید سرنشینان آن شده که از شدت ترس فرصت استفاده از قایق نجات را نیافته و از کشتی خارج شده اند . احتمال دیگری که در مورد رفتار هجولانه سرنشینان کشتی داده می شد این بود که ممکنست وجود نوعی قارچ سمی که بر روی نان ظاهر شده و رشد میکند آنها را دچار بیماری روانی کرده و بکام مرگ فرستاده .

نویسنده کتاب «لحظه های عجیب و پرابهام زمان و فضا» هارولد ویلکینز در نوشته خود موارد گوناگونی از اینگونه حوادث که باعث دیرانه شدن سرنشینان کشتی می شود ذکر کرده است. او می نویسد که چگونه سرنشینان خود را به دریا انداخته و از بین می روند و کشتی خالی در وسط اقیانوس خالی میماند .

ویلکینز در این مورد به حادثه کاپیتان و خدمه کشتی دی گراتیا میپردازد که چگونه شواهدی از کشتی مری سلامت بدست آوردند . او می نویسد که يك هفته مری سلامت در کنار دی گراتیا در بندر نیویورک لنگر انداخت و سپس به دریا نوردی خود ادامه داد .

پس از شروع کار باز نام مری سلامت بعنوان کشتی قوم مشهور گشت . سرانجام کاپیتان این کشتی پس از مصرف بیش از حد مشروب در حالیکه خود کاپیتان و خدمه کشتی مست بودند کشتی را بطرف صخره های نزدیک هائیتی هدایت نموده آنرا بکلی نابود ساخت .

کارول دیرنیگ نام کشتی ناپدید شده دیگریست که از سرنشینانش اثری در دست نیست . این کشتی در فوریه سال ۱۹۲۱ از ساحل شمالی کارولینا بحرکت درآمد. تنها چیزی که محققین توانستند بدست بیاورند اینکه سرنشینان کشتی بهنگام تدرک آن در حال غذا خوردن بوده اند . جان و مری نام کشتی دیگریست که در آوریل ۱۹۳۲

در پنجاه مایلی جنوب برمودا بدون هیچ سر نشینی پیدا شد. يك كشتی باربری ۱۲۵ فونی بنام گلوریا کولیت در سوم فوریه ۱۹۴۰ در دریا در حالیکه سرگردان بود پیدا شد. رویکون نام کشتی کوبائی است که زمانی که در کیلار گوی فلوریدا در ۲۲ اکتبر ۱۹۴۲ پیدا شد فقط يك سنگ تنها سر نشین آن به حساب می آمد. فقدان قایقهای نجات نشان دهنده این بود که سر نشینان کشتی با عجله آنرا ترک کرده اند. ایوان ساندرسن در این مورد که چرا سر نشینان کشتی ها اثری خود را به همراه نمی برند و یا گاهی از قایقهای نجات استفاده نمیشود اظهار داشته است که شاید این افراد توسط موجودات سایر کرات ربوده میشوند. وی معتقد است که دلیل اینکه حیواناتی چون سنگ و قناری و یا گربه در کشتی باقی می مانند اینست که قدرت تکلم انسان ساده ترین راه برای انتخاب این نمونه جالب از کره زمین میباشد.

کشتیهای کوچک نیز بهمین ترتیب بدون سر نشین در مثلث برمودا پیدا شده اند. از جمله کرجی کانمارا که در ۴۰۰ مایلی جنوب غربی برمودا پیدا شد. کشتی دیگری را بنام میپل بانک بدون سر نشین در شمال برمودا در ۳۰ ژانویه ۱۹۶۹ یافتند. کرجی دوازده متری واگا. باند در غرب آزورس در تاریخ ۶ ژوئیه ۱۹۶۹ بدون سر نشین بدست آمد.

بهنگام انقلاب کوبا قایقهای کوچکی بدون سر نشین پیدا شدند که ظاهراً افرادی که قصد ترک کوبا را داشتند در اثر تعقیب و گریز ناپدید شده بودند لیکن ناپدید شدن تمامی سر نشینان اینهمه قایق و کشتی نکان دهنده و غیر قابل تفسیر میباشد.

نمونه جالبی از ناپدید شدن کشتیها راجع به کشتی ویچکرافت است. این کشتی در نزدیکی بندر در حالیکه مردم ساحل آن را دیدند

ناپدید شد. صاحب ویچکرافت ، دان بوراک از کشتی بنام پدریات
 هرگان دعوت کرد که تا از عرشه کشتی نور چراغهای کریسمس را که
 از ساحل میامی نمایان بود ببیند در این هنگام تنها يك مایل از ساحل فاصله
 داشتند. دریا بسیار آرام بود ولی ناگهان بوراک از گارد ساحلی تقاضای
 کمک کرد و موقعیت خود را گزارش کرد. بیست دقیقه بعد که لایقهای
 گارد ساحلی به منطقه رسیدند اثری از ویچکرافت نیافتند. سخنگوی
 گارد ساحلی چنین اظهار نظر نمود که :

«ما فرض میکنیم که آنها گم شده اند. اما بنظر نمی آید که آنها در
 دریا گم شده باشند...»

تعداد زیادی کشتی باربری ، ماهیگیری و تفریحی که همراه
 سرنشینان و خدمه خود نابود شده اند وجود دارد که در هوای خوب و
 شرائط مساعد بدون اینکه اثری از لاشه کشتی برجای ماند یا لکه
 روغنی بر روی آب توسط قایقهای جستجوگر مشاهده گردد و یا حتی
 پیام درخواست کمک از طرف آنها فرستاده شود ناپدید شده اند.

برخی از کشتیهای نابود شده عبارتند از کشتی کوتوپاکسی که
 يك کشتی باربری بود و از چارلستون به هاوانا محموله می برد که در
 سال ۱۹۲۵ نابود شد. کشتی سادوفکو که در سال ۱۹۲۶ در حالیکه از
 بندر نیوارلا به جنوب میرفت نابود شد. کشتی استاونجربا چهل و سه
 سرنشین خود در حالیکه از جزیره کت هازم جنوب بود به سرنوشت
 دیگر کشتیها دچار شد. کشتی باربری انگلو استرالین که همراه شیونه
 خدمه خود در مارس ۱۹۳۸ بهنگام عبور از آرووس و حرکت بطرف
 مغرب نابود شد .

کشتی ژاپنی ریفوکومارو که حامل محموله بود در بین باهاما
 و کوبا در زمستان ۱۹۲۴ پس از ارسال پیام رادیویی عجینی مبنی بر-

تقاضای کمک بطور عجیبی ناپدید شد. متن پیام چنین بود :

«خطر مانند خنجرى چنان با سرعت پیش می‌آمد که راه نجاتی باقی نمی‌ماند.»

در این پیام هیچ اشاره‌ای به ماهیت خطر نشد . اگر منظور از خطر موج و یا طوفان باشد دادن اطلاعات دقیق از طرف مسئولان مخابراتی کاری بسیار آسان است اما از پیام بالا چیزی نمی‌توان استنباط کرد .

در خلال سالهای جنگ می‌توان دلایل متفاوت و قابل قبول برای ناپدید شدن کشتیها مطرح کرد. از جمله وجود زیردریائیها ، مین‌های دریایی ، بمبها و خرابکارها را می‌توان علت نابودی کشتیها دانست. اما پس از سالهای جنگ باز تعداد قابل توجهی از کشتیهای بزرگ و کوچک همچنان نابود و ناپدید شده‌اند که بسیاری نیز حتی ردهایی از خود برجای نگذاشته‌اند. از جمله این کشتیها کشتی باربری ساندرامی باشد که حامل حشره کش بود. این کشتی در هوای بسیار خوب در ژوئن ۱۹۵۰ از ساوانا بطرف پورتو کابلو حرکت میکرد. هنگامیکه از بندر سن آگوستین واقع در فلوریدا گذشته بود ارتباط رادیویی آن با مرکز قطع شد و هرگز تماسی نگرفت . جالب توجه اینک کشتیهایی که با چنین حوادثی روبرو شده‌اند متعلق به نیروی دریایی آمریکا می‌باشند. کشتی ماهیگیری دیگری بین کینگرتون ، جامائیکا و شمال شرقی کی با چهل سرنشین خود در سال ۱۹۶۳ بدزدن گذاشتن کوچکترین ردپائی ناپدید شد . نام این کشتی ماهیگیری اسنوبوی بود .

در بین قایقهای تفریحی که در مثلث برمودا بدون اثری ناپدید شدند می‌توان به رونوک که یک کرجی ۴۶ بائی مسابده‌ای بود اشاره کرد. این کرجی در مسابقات نیو بورت برمودا جوائز زیادی برده بود

و دارای امتیازات زیادی نسبت به دیگر کرجیها بود. اولین امتیاز آن این بود که این کرجی چنان ساخته شده بود که می توانست در هر هوایی مسابقه دهد. گذشته از آن صاحب و کاپیتان کشتی که کاپیتان کونور نام داشت و کشتی رونوک نیز برعکس نام وی هجی میشد از جمله ماهرترین قایقرانان آمریکا و رئیس کلوپ مسابقات قایقرانی آمریکا بود. با وجود این این کرجی در کریسمس ۱۹۶۷ ناپدید شد. با اینکه بسیار نزدیک به ساحل حرکت میکرد می بایست حداقل تکه ای از کشتی به وسیله امواج بساحل برسد. اما هیچ اثری از آن بدست نیامد. نویسندگان هرالد تریبون که گزارشگر مسابقات قایقرانی بودند در این مورد چنین نوشتند :

«بك کشتی باربری بهنگام وقوع حادثه در آن حوالی بود .
احتمالاً در تاریکی شب با قایق تصادف کرده و قایق و سرنشینانش
را به اعماق دریا فرستاده است .»

بیش از نیم قرن قبل از ناپدید شدن کونور و قایقش رونوک يك دریانورد مشهور و ماهر دیگر بنام جوشوا اسلو کوم که اولین مردی بود که دور دنیا را بتنهایی با قایق طی کرد دومین مسافرت خود را در سال ۱۹۰۹ شروع کرد . در این مسافرت وی قایقی بنام اسپری داشت که سی و هفت فوتی بود . بر اساس گزارشات موجود در این مسافرت هنگامیکه جوشوا اسلو کوم از جنوب میامی داخل مالت رفت پس از مدت زمان بسیار کوتاهی که به مالت برمودا داخل شده بود او و قایقش هردو برای همیشه ناپدید شدند .

اتفاقاتی که برای قایقهای كوچك در مالت برمودا پیش می آید مسلماً در اکثر موارد بعلت شرائط جوی است . مخصوصاً در هنگام زمستان که پیش بینی شرائط جوی بسیار مشکل است . در زمستان هوای

سرد قطبی و قتیکه با هوای گرم استوایی در دریا بهم برخوردی کنند. آنرا طوفانی میسازند. قایق‌هایی که بعلمت همین شرائط جوی نابود شده‌اند از جمله عبارتند از قایق ۵۶ پائی ونیدفال که در ساحیه برمودا در سال ۱۹۶۲ ناپدید شد، قایق اوان جلین پنجاه و پنج فوتی که در سال ۱۹۶۲ در مسیر خود از میامی به باهاما ناپدید شد، قایق انچانترس ۵۸ پائی که در سال ۱۹۴۶ در مسیر خود از چارلستون به سن توماس ناپدید شد، قایق دانسینگ فدر ۳۶ پائی که مابین ناسو و کارولینای شمالی در سال ۱۹۶۴ نابود شد. گرچه علت نابودی قایق‌های کرچك فوق‌الذکر را می‌توان شرائط جوی بخصوص در زمستان ذکر کرد اما در مورد کشتیهای بزرگ که اکثراً در هوای آرام بدون اینکه هیچ اثری از خود برجای بگذارند ناپدید شده‌اند. این شرائط جوی نمی‌تواند مفسر خوبی باشد.

کشتی باربری بزرگی در دوم فوریه ۱۹۶۳ بنام مارین سولفور. کوئینی همراه سی‌ونه سرنشین خود با حادثه‌ای ناگوار مواجه شد. این کشتی حامل پانزده هزار تن سولفور گداخته بود که در تانکرهای آهنی حمل میشد. آخرین پیام این کشتی از نقطه‌ای در نزدیکی درازی. تور تو گاز واقع در خلیج مکزیك که در نزدیکی یا داخل مثلث برمودا میباشد فرستاده شد.

کشتی یاد شده قبل از ناپدید شدن در اثربك سری معاملات غیر عادی توسط يك شرکت دلالتی از دست صاحبانش درآمده بود. یکی از سهامداران این کشتی آنرا در مقابل محصول گندم يك مزرعه فروخته بود. این نوع معاملات پایاپای در آن زمان سرگرمی دلالت بود. هنگام ناپدید شدن کشتی نیروی دریائی و گارد ساحلی پس از جستجو هیچ اثری از آن را نیافتند. هواپیما و کشتیهای گارد ساحلی در ۱۵

توریه جستجوی خود را متوقف کردند برای پس روز بعد بیرونی دریائی گزارش داد که جلیقه نجاتی متعلق به مارین سوافور کوئینی را در ۱۵ مایلی جنوب کیوست یافته‌اند . از آن پس جلیقه نجات دیگری نیز پیدا شد . فرضیه ها گونا گونی مبنی بر تفسیر ناپدید شدن کشتی داده شد . از جمله امکان انفجار سولفورها ، واژگون شدن کشتی ، ویا دستگیری و اسارت توسط کوبائیا مورد بررسی قرار گرفت . در نتیجه تحقیقات معلوم شد که در موقع ناپدید شدن هیچ ارتباط رادیویی برقرار نشده است . بالاخره هیچ راه حل و فرضیه ای که مورد قبول واقع گردد برای تشریح این حادثه پیدا نشد .

مثلت برمودا بیشتر زمانی بر سر زبانها افتاد که يك زیر دریائی اتمی آمریکا بنام اسکورپیون همراه نودونه سرانشین خود در ۲۸ ماه مه ۱۹۶۸ بهنگام مراجعت به بندر نورفولک واقع در ویرجینیا ناپدید شد . آخرین گزارشی که از این کشتی دریافت شده بود در ۲۱ ماه مه بود که کشتی در ۲۵۰ مایلی غرب آزورس بود . در تاریخ ۵ ژوئن گم شدن کشتی رسماً گزارش شد . چند ماه بعد يك کشتی اقیانوس پیمای تحقیقاتی قطعانی از کشتی مذکور را که علامت کشتی اسکورپیون بر روی آنها بود در عمق ۱۰۰۰۰ پائی آب در ۴۶۰ مایلی جنوب آزورس یافت . این کشتی کاملاً نابود نشده بود و آثاری از آن باقی ماند . همچنانکه چندین تن از محققان منطقه برمودا نظر داده‌اند اگر این کشتی در محدوده مثلث برمودا ناپدید شده بود ، يك دلیل جدی و پر قدرت برای آن باید تصور کرد چون گم شدن چندین زیر دریائی اتمی در غرب اقیانوس اطلس مهتر از آنست که با مطرح کردن نقص فنی یا از کار افتادن آلات و ابزار دقیق، توجیه گردد .

اگر طبق نظریه جان اسپنسر محدوده ناپدید شدن کشتیها را خلیج

مکزیک فرض کنیم ، موردی که در سال ۱۹۶۶ برای کشتی یدک کش ۶۷ پائی وسترن سیتیزاتفاق افتاد قابل تعمق است . این کشتی در ۲۹ اکتبر ۱۹۶۶ در حالیکه یک کرجی ۲۱۰ پائی را باخود یدک میکشید بندر فرپورت را ترك کرد . وقتیکه گزارشات روزانه از ناحیه کشتی مخابره نشد گروه تجسس بجستجوی آن رفته و کشتی را همراه محموله خود صحیح و سالم یافتند اما از سرنشینان آن اثری دیده نشد . گارد ساحلی پیرامون آن چنین گزارش داد :

« کشتی هیچگونه پیام تقاضای کمک ارسال نکرد . شاید حادثه چنان ناگهانی و سریع اتفاق افتاده است که کسی قادر به مخابره پیام نبوده »

کشتیهایی که اخیراً ناپدید شده اند عبارتند از: کشتی آیتا کایلند که با محموله غلات خود در نوامبر ۱۹۶۸ در حالیکه از نورفولک به منچستر میرفت ناپدید شد . کشتی میلتنون یاتریدز در مسیر خود از نیواورلئان به کیپ تون با محموله روغن نباتی و سود سوز آور در آوریل ۱۹۷۰ از بین رفت . کشتی بزرگ باربری آیتا با وزن ۲۰۰۰۰ تن همراه سی و دو سرنشین خود در مارس ۱۹۷۳ در مسیرش از نیوپورت نیوز با محموله ذغال سنگ بطرف آلمان ناپدید شد. شرکت بیمه لوید لندن معادل ۳۰۰۰۰۰ دلار بابت بیمه به صاحب آن پرداخت کرد :

کشتی نورس واریانت که دوساعت قبل از حرکت آیتا بندر را ترك کرده بود گزارش داد که آیتا در ۱۵۰ مایلی جنوب شرقی کیپمی غرق شده است . در ابتدا تصور میشد که همه سرنشینان از بین رفته اند اما بعدها معلوم شد که یکی از سرنشینان کشتی توسط تخته پاره ای نجات یافته است . این سرنشین نجات یافته در اظهارات خود گفت :

« باد شدید و ناگهانی دکلها را شکست و دریای طوفانی دفناً

کشتی را در خود غرق کرد. غرق شدن کشتی ۵ دقیقه بیشتر طول نکشید .»

با توجه باینکه بار بسیاری از کشتیهای تجاری نابود شده بنظر میرسد که هیچ رابطه‌ای بین محموله‌ها و ناپدید شدن کشتی‌ها از قبیل حمله دزدان دریائی ، خطر انفجار و امثال آن وجود ندارد . اکثر این اتفاقات پیشامدهائی بوده است که باید بدنبال دلائل دیگری گشت . اما جالب توجه اینکه همه در منطقه خاص اتفاق افتاده است .

يك افسر منطقه ۳ نیروی دریائی آمریکا در اینمورد اظهار میدارد که رازی واقعی در منطقه ماثت برمودا وجود دارد اومی افزاید :

«ما همواره معتقد بوده ایم که امر عجیبی در مثلث برمودا وجود دارد. اما هرگز هیچکس نتوانسته بماهیت آن پی ببرد . ظاهراً هیچ دلیل فیزیکی و عقلاتی برای آن یافت نمیشود . این مطلب مانند آن میماند که کشتی‌ها بطور ناگهانی توسط نوعی پرده استار الکترونیکی از نظر محو میشوند .»

غیر از چند مورد استثنائی بقیه این حوادث درمورد هواپیماها و کشتی‌ها همه در اطراف یا داخل دریای سارگاسو اتفاق افتاده‌اند . ایوان ساندerson در اینمورد چنین بیان میکند :

«اکثر ناپدید شدن کشتی‌ها و هواپیماها در این ناحیه لوزی شکل اتفاق افتاده است .»

طی قرنهای متعددی در این منطقه آنقدر اتفاقات وحشتناک روی داده است که نهایتاً نام این ناحیه بعنوان دریای شوم و منطقه وحشت گذاشته شده است . بدشگونی مثلث برمودا حتی تا عصر فضا نیز ادامه یافته و تمجب انسانهایی چون کریستف کلمب و فصانوردان آپولو ۱۲ واکه در درانتهای طیف اکتشاف قرار دارند برانگیخته است .

کریستف کلمب اولین فردی بود که در هر شه کشتی سانتاماریا درخشش ناشناخته‌ای را در این دریا متوجه شد. این درخشش سفید رنگ از آبهای باهاما که در لبه غربی دریای سارگاسو واقع است دیده می‌شد: کریستف کلمب در یازدهم اکتبر ۱۴۹۲ در اولین مسافرت خود دو ساعت بعد از غروب آفتاب آنرا دید. قضایانوردان نیز در راه فضا این نور را بعنوان آخرین نوری که از سطح زمین دیده می‌شود توصیف کردند. تفاسیر گوناگونی پیرامون این پدیده مطرح شده است از جمله آنرا در نتیجه بازتاب نور از گله‌های ماهی یا از مواد ارگانیک دانسته‌اند. برخی تفاسیر دیگری پیرامون آن اظهار کرده‌اند. واقعیت هر چه باشد هنوز بدرستی شناخته نشده است.

در اولین مسافرت کریستف کلمب حوادث عجیب دیگری که هنوز نیز در مثلث بزمودا مسئله لاینحلی است اتفاق افتاد. در تاریخ ۱۵ سپتامبر ۱۴۹۲ زمانی که کلمبوس در غرب دریای سارگاسو بود او و سرنشینان دیگر کشتی نور بسیار خیره کننده و عظیمی را مشاهده کردند که از آسمان بطرف اقیانوس کشیده شد و سپس محو شد. چند روز بعد از کار افتادن قطب نمای کشتی سرنشینان کشتی را مضطرب ساخت. این اختلال الکترومغناطیسی تا به امروز نیز در این منطقه وجود دارد. از جمله عجایب دیگر این دریا مسئله تولید مثل مارماهیهاست که از زمان باستان متوجه آن شده بودند. ارسطو اولین طبیعی دان باستانی اظهار داشت که وی معمای تولید مثل مارماهیها را حل کرده است. در آن زمان تنها اطلاعی که پیرامون مارماهیها می‌دانستند این بود که اینها حوضچه‌ها، دریاچه‌ها و رودخانه‌های کوچک خود را خالی کرده و بطرف دریاها بزرگ روانه می‌شدند تا ۲۵۰ سال بعد تنها اطلاعی که پیرامون این مارماهیها وجود داشت، همین بود. بعد از

آن يك دانشمند دانمارکی بنام یوهانس اشمیت متوجه شد که مقصد آنها در این سفر دور و دراز کجاست . مارماهیهای اروپایی در زمان بلوغ خود جریان آب را طی میکنند که سرانجام به اقیانوس آتلانتیک میریزد . آنها در این مسیر دور و دراز پس از طی مسافت بسیار زیادی ماهها طول میکشد برخی طعمه یرندگان دریائی میشوند و عدهای دیگر شکار کوسه ماهیها میگردند تا سرانجام مقدار باقیمانده به دریای سارگاسو می‌رسند و به اعماق آبهای آن فرو می‌روند . در آنجا به تولید مثل پرداخته و سپس می‌میرند . نوزادان دوباره مسافرت را در جهتی که والدینشان طی کرده بودند طی میکنند و از میسر گلف استریم باز به اروپا برمی‌گردند . این مسافرت دو سال طول میکشد .

مارماهیهای آمریکا عکس این جریان را دنبال میکنند . آنها بطرف مشرق شنا کرده و در اعماق دریای سارگاسو مارماهیهای اروپائی را می‌بینند . نوزادان مارماهیهای آمریکایی دوباره بمحل اجداد خود یعنی آمریکا بازمی‌گردند . این مسئله عجیب که چگونه مارماهیها موطن اصلی اجدادشان را می‌شناسند و بچه طریقی بدان بازمی‌گردند موجب پدید آمدن فرضیات گوناگونی شده است : یکی از این تئوریها اینست که منطقه اصلی تولید مثل مارماهیها در رودخانه بزرگی در مجاورت دریای سارگاسو واقع بوده که اینک دیگر وجود ندارد . عدهای اعتقاد دارند که مارماهیها اکنون در پی یافتن محل گمشده خود میباشند . قاره مذکور اینک در عمق چند هزار پایی آبها مدفون شده است ، در مورد این قاره گفته شده است که بقایای گیاهان موجود در آن در زیر آبهای دریای سارگاسو تشکیل جنگل انبوهی داده‌اند .

هنوز این ابهام که آیا مسائل عجیب دریای سارگاسو و ناپدید شدن کشتیها و هواپیماها باهم ارتباطی دارند یا نه مورد بحث است .

مخصوصاً که این منطقه محل تردد تعداد زیادی هواپیما و کشتی است . البته این احتمال نیز وجود دارد که علت ناپدید شدن ها شاید تغییرات جوی ، چاههای هوایی و یا ربهوده شدن آنها توسط عوامل ناشناخته نیز باشد .

بهر صورت ابهام بسیار عجیبتری نیز وجود دارد که به زمان نسبتاً پیشتر می پیوندد و آن اینکه در بسیاری از حوادث اخیر مثلث برمودا جسد هیچکدام از موجودات زنده حوادث بدست نیامده است . خلبانان و دریا نوردان پیرامون این مسئله سکوت خود را شکسته و آنچه را که شاهد بوده اند تشریح کرده اند، تجربه و تحلیل این حوادث ما را در آگاهی از حوادث احتمالی آینده کمک می نماید .

(قسمت چهارم)

نجات یافتگان

وینسنت گادیسن مؤلف کتاب «افق نامرئی» در فصلی از این کتاب چنین نوشته است که پس از نشر مقاله‌ای تحت عنوان مثلث مرگبار نامه‌ای از یک خلبان بازنشسته بنام دیک اشترن دریافت داشته است . در این نامه اشترن چنین نوشته بود:

« در اواخر سال ۱۹۴۴ من عضویک اسکادران از هواپیماهایی بودم که بصورت دسته جمعی بطرف ایتالیا پرواز میکردند، گروه ما شامل هفت بمب افکن بود که در منطقه‌ای با فاصله ۳۰۰ مایل از برمودا پرواز میکردند. ناگهان هواپیمای من دچار شرائطی غیرمنتظره و احتلالهای شدیدی شد . تصمیم گرفتم که به پایگاه خود در امریکای برگردم . هنگام روی دادن این حادثه شرائط جوی بسیار خوب و هوا صاف و آرام بود. ستاره‌ها می‌درخشیدند . هواپیما در فضا بحالت وزگونی در آمد و با سرعت هرچه تمامتر بطرف زمین سقوط کرد . سرنشینان هواپیما بسقف هواپیما چسبیده بودند . با مشکلات بسیار زیاد بالاخره موفق شدم که هواپیما را کنترل کرده و به پایگاه بازگردم. تنها یک هواپیمای دیگر توانسته

بود به پایگاه باز گردد . ارتباط رادیویی پایگاه با بقیه هواپیماها قطع شده بود . هیچ اثری از سایر هواپیماها نبود . این حادثه یکسال پیش از حادثه پرواز شماره ۱۹ رخ داد و چون زمان جنگ بود و امکان وقوع هر نوع حادثه‌ای میرفت لذا مورد توجه زیادی قرار نگرفت .

نظیر همان حادثه چند سال بعد از جنگ، برای اشترن و همسرش که با يك هواپیمای بریستول بریتانیا طی يك پرواز روزانه از برمودا عازم ناسو بودند ، اتفاق افتاد . درست هنگامیکه از حادثه سال ۱۹۳۳ روی داده بود ، صحبت میکرد ، ناگهان هواپیما بشدت تکان خورد . غذای مسافران به سقف هواپیما پاشید ، حدود پانزده دقیقه هواپیما همچنان تکان می‌خورد و بالا و پائین می‌رفت .

این حادثه موردی از تسلطم در هوای صاف و آرام است که چنانچه شدت آن زیاد باشد موجب سقوط هواپیما بدریا می‌گردد . در هر حال ديك اشترن بار دیگر با این حادثه غیرمنتظره مواجه شد و جان سالم بدربرد .

کاپیتان يك قایق ماهیگیری بنام جوتالی نیز به نوعی دیگر با این حادثه روبرو شد ، او در قایق خود که بوسیله قایق دیگری يدك کشیده میشد ، نشسته بود . حادثه در دهانه اقیانوس روی داد ، ناحیه‌ای بسیار عمیق در شرق جزیره آندروس که بسیاری از ناپدید شدن‌ها در آن اتفاق افتاده بود .

قایق ماهیگیری ۶۵ پائی کاپیتان تالی که بشکار کوسه می‌رفت ، توسط يك يدك کش ۱۰۴ پائی کیکوس تربدر کشیده میشد . هوا خوب بود و نسیم ملایمی از جنوب غربی می‌وزید . اکنون هر دو قایق به جنوب دهانه اقیانوس رسیده بودند ، محلی که این تنگه از

انتهای جنوبی اش به گودالی چون دهانه آتشفشان به قطر ۴۰ مایل می-ریخت . صخره های آبگیر و تپه های دریائی زنجیر وار به طرف مشرق کشیده شده بودند . شب شده بود و کاپیتان تالی در کابین اش که در زیر دکل قرار داشت خوابیده بود . ناگهان جریان آبی برویش ریخت و او را بیدار کرد . فوراً جلیقه نجات خود را پوشید و سعی کرد بر روی عرشه باز گردد . در همین حال دریافت که زیر آب است اما خطی را پیدا کرده ، دنبال نمود و به سطح آب رسید . فاصله او تا سطح آب چیزی در حدود پنجاه تا هشتاد پا بود و او توانست با تلاش زیاد زنده بماند .

وقتی به سطح آب رسید ، متوجه شد که کیکوس نریدر ، بدون او براهش ادامه میدهد . در واقع نیرویی قایق کاپیتان تالی را ناگهان به گردابی در اعماق آب کشانده بود . تنها ریسمانی که دو قایق را بهم متصل میکرد موجب شده بود که تالی بر روی آب بیاید . سر نشینان قایق یدک کش هم پس از اینکه متوجه شده بودند که قایق غرق میشود ریسمان را بریده و بسرعت از محل حادثه دور شده بودند . اما پس از طی مسافتی برای یافتن اثری از کاپیتان تالی متوقف شده بودند .

نیم ساعت بود ، کاپیتان تالی که در حال غرق شدن بود ، نام خود را از بلندگوی قایق یدک کش شنید . آنگاه فریاد کشید و سرانجام نجات یافت .

قایق های دیگری نیز که توسط یدک کش هائی بکسل می شدند ، در این ناحیه گم شدند ، اما سر نشینان آنها ، برخلاف کاپیتان تالی خوش شانس ، همگی از بین می رفتند . در برخی مواقع ، اطراف قایق بکسل شده را چیزی شبیه مه می پوشاند . در این مواقع دستگاه های الکترونیکی و قطب نماهای قایق یدک کش از کار می افتاد . تعجب آور اینکه تمام این

حادثه ها برای قایق های يدك كش پیش می آمدند برای قایق های تکی . شاید به این علت که قایق های تکنفره بدون اینکه اثری بر جای بگذارند به آسانی ناپدید می شدند ، لیکن سرنشینان متعدد قایق های يدك كش می توانستند شاهد خوبی برای توضیح چگونگی حادثه باشند .

حادثه ای که در سال ۱۹۶۶ برای کاپیتان دان هنری روی داد ، بیانگر مبارزه قایق يدك كش با نیروی مرموزی بود که او را آگاهانه و با نا آگاهانه بسوی خود میکشد .

وی صاحب يك شركت بازیاب و نجات کشتی دریایی است و بعنوان يك کاپیتان تجربیات دریانوردی و کشتی رانی و خواص زیادی دارد . او که پنجاه و پنج سال دارد که اندام وزیده ای برخوردار است . و چشمانی تیزبین و نافذ دارد . کاپیتان هنری با لهجه مخصوص خود حادثه ای را که برایش اتفاق افتاده بود ، چنین تعریف میکند :

«ما از سفر خود بین پورتوریکو و فورت لادر دیل بازمی گشتیم سه روز بود قایقی را يدك ميكشيديم که محموله اش مواد نفتی بود کشتی ما يك يدك كش ۱۶۰ پایی با قدرتی بیش از دو هزار اسب بخام گودنیوز بود و قایقی يدك شده ۲۵۰۰ تن وزن داشت و حدود هزار پایی پشت سرما بکسل میشد . من در عرشه ایستاده بودم . ما از صخره ها و تپه های آبیگر گذشته و به دهانه اقبوس جایی که ۳۶۰۰ پا عمق داشت رسیده بودیم .

آنروز بعد از ظهر آسمان صاف و هوا خراب بود . چند لحظه بداخل کابین باز گشتم که ناگهان صدای عجیبی از عرشه شنیدم . سرعت بروی عرشه برگشتم و فریاد زدم :

«این صدای چیست ؟»

متوجه شدم که قطب نما در جهت عقربه های ساعت برعکس

می چرخند. علتش را نمی دانستم، تنها شنیده بودم که در رودخانه سن لارنس در کینگرتون نیز چنین اتفاقی روی میدهد. عده‌ای فکر میکردند که شاید علت چرخیدن عقربه قطب نما به علت وجود ذخایر آهن باشد و یا اینکه در اعماق دریا چیزی موجب آن شده است. درست نمی دانستم که چه اتفاقی افتاده است، بنظر میرسید که آب از هر طرف جریان دارد. قادر نبودیم افق را ببینیم و یا موقعیت خود را تشخیص دهیم. آب افق و آسمان همگی درهم آمیخته بودند.

يك نیروی اهریمنی باعث از کار افتادن ژنراتورها شده بود. وسائل برقی همگی از کار افتاده بودند و درپریزها از جریان برق خبری نبود. با اینکه ژنراتورها کار میکردند و لسی نمی توانستند جریان الکتریسته تولید نمایند. حتی ژنراتور یدکی نیز کار نمی کرد.

با اینکه طناب کشتی ما به قایق بلك شده وصل بود اما قادر به دیدن آن نبودم و از این بابت بسیار نگران شدم. ظاهراً مه غلیظی اطراف ما را گرفته بود و قایق را از دید ما پنهان کرده بود. امواج دریا در اطراف قایق بسیار خروشان و خشمگین بودند.

با امید اینکه شاید از این مهلکه جان سالم بدر ببریم، قدرت موتور را تا آخرین حد بالا بردم، اما گویی نیروی مرموزی کشتی را به عقب می کشید. با این وجود ما بالاخره نجات یافتیم.

انگار از يك توده غلیظ مه خارج شده بودیم. طناب بلك - کش هنوز به کشتی ما وصلی بود اما مه غلیظ اطراف آن اجازه نمی داد قایق بکسل شده را ببینیم. با سرعت بطرف دکل اصلی رفته و آنرا با تمام نیرو کشیدم. سرانجام قایق از داخل مه خارج

شد. البته هیچ جای دیگر دریا بجز آن منطقه مه آلود نبود. حدود یازده مایلی اطرافم را می دیدم. در ناحیه ای که قایق می بسایست باشد، دریا بهم می خورد و خروشان بود، با اینکه مسوچهای بزرگی در آن دیده نمی شد. اهمیتی ندارد که مرا ترسو بنامند ولی قادر نبودم باردیگر به محل حادثه باز گشته و عات آن را دریابم. گویی دونه بازوانم را در دو جهت مخالف می کشید، یکی ما را بسوی آن ناحیه مرموز و دیگری در عکس جهت آن.

س - آیا در آن هنگام نوار سبزی را در افق ندیدید؟

ج - نه، همه جا سفید بود. هیچ رنگ دیگری را تشخیص نمی دادم، البته بدنبال آن نیز نبودم وقتی از این ناحیه دور شدیم، تمام باطری ها خالی شده بودند، حتی باطریهای چراغ قوه! ما مجبور شدیم تمام آنها را که بیش از ۵۰ تا بودند، بدریا بریزیم.

س - آیا در آن لحظه به مثلث برمودا می اندیشیدید؟

ج - بلی، این تنها چیزی بود که به آن فکر می کردم. خدای من! داشتم دیوانه میشدم.

س - آیا باردیگر نیز چنین حادثه ای برایتان اتفاق افتاد؟

ج - خیر. اما در مورد دیگران موارد مشابهی را شنیده ام. حتی شنیدم که یکبار یک یدک کش با سر نشینان خود ناپدید شدند. اما همین یکبار تجربه برای تمام عمرم کافی است!

خلبان با تجربه سابق نیروی دریائی، جیم ریچاردسون که پروازهای متعددی بین فرودگاه اوپالوکا در میامی به مینه سوتا و سایر فرودگاه های اطراف باهاما داشته، در مورد علت احتمالی حوادث مثلث برمودا، بعنوان سرپرست مهمترین سرویس پروازهای کوتاه چنین

می گوید :

البته مردم در مورد این حوادث زیاد فکر نمی کنند . بنظر آنها ما در این مورد احمقانه فکر می کنیم :

وی در طی پروازهای متعدد خود به باهاما ، با این نیروی الکتریکی و تغییرات مغناطیسی روبرو نشده بود. صبح روزی که به همراه پسرش از فلوریدا بر جزایر تورکز پرواز میکرد ، ناگهان متوجه شد که مقربه های قطب نما بسرعت می چرخد. از پسرش پرسید :

«بر سر قطب نما چه آمده ؟»

پسرش به آرامی جواب داد :

«ما درست بالای جزیره آندروس هستیم .»

خلبان ریچاردسون متوجه شد که اغلب زمانیکه به این ناحیه می رسند ، چنین اتفاقی می افتد، بخصوص زمانیکه روی آبهای عمیق جلوی تپه دریائی موئل هستند . گاهی شبها نیز از محل تپه ها نوری ساطع میشد. بعقیده ماهیگیران بومی ، تپه های موئل محل گرد آمدن تپه کاران هستند. نور این تپه ها را جیم ریچاردسون و خلبانان و ملوانان دیگر نیز مشاهده کرده بودند .

حادثه معروف دیگری نیز برای چاک ویکلی اتفاق افتاد. زمانیکه او بین فاسو و پایگاه فورت لادر دیل پرواز می کرد ، نیروی الکتریکی مرموزی هدایت هواپیما را مختل نمود. چالا ویکلی ۳۰ ساله که يك خلبان با تجربه هواپیما با تجربه هواپیما و هلیکوپتر بود ، تجربه های زیادی در پرواز داشت . او بتنهائی چندین بار بر روی جنگلهای پاناما و جنوب آمریکا پرواز کرده بودند .

این خلبان آموزشی ، اسرار زیادی را فاش کرده بود. او بسیار خوش برخورد، صمیمی و سخنان ماهری بود. قابل توجه اینکه قبل از

تجربه شکل مثلث بزمودا ، چیزی درباره آن نشنیده بود . وی چنین تعریف میکند :

«در نوامبر ۱۹۶۴ ، زمانی که خلبان شرکت سان لاین در میامی بودم ، پروازی به ناسودا شتم تا چند نفر را به آنجا برسانم . کمی پس از غروب آفتاب پس از پیاده کردن مسافران ، فرودگاه ناسورا ترك کردم . هوا بسیار صاف بود و ستارگان می درخشیدند . حدود ساعت ۹/۳ دقیقه بعد از ظهر از شمالی ترین قسمت آندروس گذشتم . هنوز روشنائی چراغهای منازل را می دیدم . ارتفاع هواپیما هشت هزار پا بوده و بخوبی هدایت میشد . حدود ۳۰ تا ۵۰ مایل از اندورس دور شده و در مسیری مستقیم بطرف بیمینی می رفتم که ناگهان متوجه وضعیتی غیرعادی شدم . گسویی بالهای هواپیما می درخشیدند . اول فکر کردم که شاید در اثر انعکاس نور اطباق خلبان بر روی پلاستیک رنگ شده داخل کابین دچار خطای باصره شده ام : اما رنگ بالها سفید بود . در عرض پنج دقیقه بالها چنان نورانی شدند که دیگر نمی توانستم عقربه های وسایل هدایت هواپیما را بخوانم عقربه مربوط به بنزین که موقع پرواز بر روی «نصف» بود ، درجه «پر» را نشان می داد . ناگهان دستگاه هدایت اتوماتیک هواپیما ، آنرا بطرف راست چرخاند . فوراً هواپیما را از وضعیت کنترل اتوماتیک خارج کرده ، شخصاً هدایت آنرا در دست گرفتم . تمام دستگاههای الکترونیکی یا از مواد خارج شده بودند و یا اشتباه عمل می کردند و من قادر به کنترل آنها نبودم . در این موقع تمام هواپیما نورانی شد . این نور انعکاسی نبود بلکه در خود هواپیما تولید شده بود . هنوز حالت درخشندگی غیر عادی بالها را می دیدم .

به هیچیک از دستگاههای هواپیما نمی توانستم مطمئن باشم ،
ژیروسکوپ، قطب نما ، ارتفاع سنج حتی افق نیز مغشوش بودند
درخشندگی بالاچنان شدید بود که حالا دیگر ستاره ها نیز قابل
رویت نبودند ، تنها میتوانستم هواپیما را بحال خود رها کنم تا
هرجا که میخواهد برود . پس از پنج دقیقه کم کم از شدت نور
کاسته شد .

وقتی که درخشندگی بالها کاملاً ازین رفت ، تمام دستگاههای
هواپیما دوباره به حال عادی برگشتند . تمام کلیدهای خودکار
جریان برق درست کار می کردند . هیچیک از فیوزها قطع نشده و
درجه بنزین به جای اولیه خود یعنی حدود «نصف» برگشت .
قطب نمای مغناطیسی هم بحالت اولیه خود باز گشته . چنین نشان
داد که هواپیما تنها چند درجه از مسیر خود منحرف شده است .
بار دیگر دستگاه هدایت اتوماتیک هواپیما را روشن کردم که حالا
بخوبی کار میکرد ، تمام مدارها را نیز قبل از به زمین نشستن آزمایش
کردم که همگی بحالت عادی باز گشته بودند .

س . آبا بنظر شما این واقعه به مثلث برمودا مربوط میشود ؟
ج . من پیش از این حادثه، چیزی درباره مثلث برمودا نشنیده
بودم . بنظرم رسید آنچه که می بینم آتش الموبود . البته میدانستم
که کیفیت این نور به آن فرق دارد .

س . کی در مورد مثلث برمودا مطلع شدید ؟
ج . پس از فرود با دیگر خلبانان دومورد آنچه که دیده بودم
صحبت کردم و دریافتم که برای آنها نیز حوادث مشابهی اتفاق
افتاده است ، هر چند که آنها مایل نبودند درباره اش حرف بزنند .
بهر حال اگر کسی بخواهد به جایی مثل پورتوریکو برود، ناگزیر

است از روی این مثلث عبور نماید. البته حالا چیزهای زیادی دربارهٔ این مثلث مرموز شنیده‌ام، بخصوص در مورد ناپدید شدن هواپیماهای متعدد در ناحیه مذکور.»

جامعهٔ محققان پدیده‌های غیرقابل تفسیر، مقاله‌ای بعنوان «مشاهدات عینی از نیروی مرموز و تخریبی این مثلث» در نشریهٔ پورسویت چاپ کردند. رابرت دوراند، نویسندهٔ این گزارش، از حادثه‌ای که خود او از کابین خلبان يك هواپیمای بوئینگ ۷۰۷ در ۱۱ آوریل ۱۹۶۳ شاهد آن بود سخن می‌گوید. موقعیت هواپیما که از سن خوان به نیویورک میرفت در ۱۹ درجه و ۱۵ دقیقه شمال طول جغرافیائی و ۶۶ درجه و ۴۷ دقیقه غرب عرض جغرافیائی بود، در منطقه‌ای واقع در ماث و بالای ترانشد پورتوریکو که عمیق‌ترین قسمت اقیانوس بوده و حدود پنج و نیم مایل عمق دارد.

درست بیست دقیقه پس از پرواز، در ساعت ۱/۵ بعد از ظهر كمك خلبان وضع غیرعادی را اعلام کرد. ارتفاع هواپیما در این هنگام ۳۱۰۰۰ پا بود. كمك خلبان ناگهان متوجه شد که هواپیما حدود پنج مایل انحراف داشته و اقیانوس در زیر پایشان مانند توده‌ای عظیم بسرعت می‌چرخد، گویی يك انفجار اتمی در زیر آب روی داده است. او این موضوع را با خلبان و مهندس پرواز در میان گذاشت و آنها نیز پس از مشاهدهٔ جریان، کمربندهای خود را باز نموده به داخل کابین خلبان رفتند. تا بتوانند جریان اقیانوس را بهتر مشاهده کنند. آب در حدود يك مایل قطرونیم مایل ارتفاع فوران داشت. دیگر خلبان نزدیک‌تر نشد و سعی کرد موقعیت خود را حفظ نماید. همانطور که هواپیما آن منطقه را ترك میکرد، فوران و جوشش آب نمایان بود. كمك خلبان این گزارش را به تمام آژانسهای بین‌المللی شامل گارد

ساحلی واف بی آی مخابره کرد . لیکن هیچیک از آنها از حوادثی همچون زلزله امواج عظیم ، گرداب دریائی و دیگر پدیده های غیر عادی نظیر آن ، در این منطقه ، گزارشی دریافت نکرده بودند . این جریان بازتاب گوناگونی داشت ، برخی معتقد بودند که شاید بوسیله زیر دریائی امریکائی اتمی «ترمثر» که روز قبل از حادثه ناپدید شده بود ، انفجار اتمی صورت گرفته است . البته بایستی توجه داشت که این زیر دریائی هزاران مایل دورتر از این منطقه مفقود شده بود و این تئوری زمانی مورد توجه قرار می گرفت که یک زیر دریائی دشمن آنرا منفجر کرده باشد . بهر حال این حادثه نیز به دیگر ابهامات مثلث برمودا پیوست .

اخیراً حادثه دیگری برای نورمن بین کاپیتان یک کشتی اتفاق افتاد و او بطور معجزه آسایی نجات یافت . وی مهندس الکترونیک بود و سیستم مخصوصی از تلویزیون مدار بسته جهت شکار کوسه اختراع کرده بود که میتوانست زیر آب نیز کار کند . نورمن بین استادیار دانشگاه میامی است که سخنرانی های متعددی درباره بشقاب پرنده ها داشته و پدیده های مثلث برمودا را از نزدیک دیده بود . در بعد از ظهر یکی روزهای سپتامبر ۱۹۷۲ ، یک قایق موتوری با سه سرنشین از فدربدبانک به ماتسون هاموک واقع در بیسکین بی می رفت . این قایق که نایت مرنام داشت پس از ماهیگیری در بیسکین بی به ساحل باز می گشت . در ناحیه فدربدبانک ناگهان متوجه شدند که عقربه های قطب نما ۹۰ درجه منحرف شده است . چراغهای قایق کم کم ضعیف شده و خاموش شد . گوئی نیروی مرموزی آن را متوقف ساخت . کاپیتان قایق را فوراً با تمام نیرو و مسکن را بسوی ساحل چرخاند بی آنکه توجهی به عقربه های قطب نما داشته باشد . لیکن مسکن تنها بسوی شمال

می چرخید . مدت دو ساعت قایق بسوی ساحل رانده میشد اما چنین بنظر می رسید که نیرویی آن را به عقب کشیده و مانع جلو رفتن آن است .

در این هنگام ابر تیره و بزرگی بین آنها و مائسون هامولا که تنها در يك یا دومایلی غرب آنها بود، ظاهر شد . انگار از کرات دیگر آمده بود . سرنشینان قایق که بدان می نگریستند، ناگهان متوجه نوری شدند که داخل توده ابرها شده و لحظه ای بعد ناپدید شد . مدت کوتاهی نگذشته بود که ابر تیره از نظر دور شد . پس از آن قطب نما دوباره به حال عادی خورد باز گشت ، ژنراتور قایق روشن شد و قایق به سمت جلو حرکت کرد .

چند سال قبل از حادثه نایت مر، در سخنرانی نورمن بین ، واقعه جالب دیگری بوسیله یکی حاضرین گزارش شد . این شخص که يك کاپیتان بازنشسته نیروی دریائی بود، در جلسه ای خصوصی مشاهدات خود را بامن در میان گذاشت . او حاضر به علنی ساختن گزارش خود نبود زیرا که نمی خواست شهرت خود را همچون شاهدان عینی این پدیده مرموز به مخاطره بیاندازد .

يك هفته قبل از کریسمس ۱۹۵۷ ، کاپیتان با قایق ماهیگیری موتوری ۳۵ فوتی خود در مسیر فریپورت به باهاما می رفت . وی در این سفر بمدت چند ساعت از حرکت متوقف شده و نمی توانست قایق را بجلو براند ، حتی چندین مایل نیز بعقب کشیده شده بود . ژنراتور، چراغها، دستگاه مخابراتی و قطب نمای قایق در طی این مدت کار نمی کرد . با اینکه دریا آرام و ستارگان می درخشیدند ، سرنشینان کشتی ناگهان متوجه تیرگی قسمت معینی از آسمان در مسیر آنها مشاهده کردند که سه شیش نورانی پس از ورود به این توده تیره رنگ

ناپدید شدند. بعد از مدت کمی نیز توده ازین رفته و تاین حالت اولیه خود را باز یافت .

پس از آن ژنراتور ، قطب نما ، چراغها و دستگاه مخابراتی همگی بحال هادی باز گشتند . پس از این حادثه کاپیتان و ۴ سرنشین دیگر قایت فهمیدند که در همان شب کشتی باربری که در گلف استریم به سمت جنوب میرفت ، چهل مایل دورتر از آنها بسوی پایگاه فوریت لادر دیل در غرب منحرف شده و در گل گیر کرده است .

دیگر از حوادثی که بر ابهام مثلث برمودا می افزاید ، در ۱۵ نوامبر ۱۹۷۲ برای يك هواپیمای دوموتوره ییج کرامت اتفاق افتاد . این هواپیما از جورج تاون به گریت اگزوما واقع در باهاما میرفت . در مسیرش بنظر رسید که نیروی ناشناخته ای قصد دارد هواپیما را نابود سازد ، فیزیولوژیست پایگاه فوریت لادر دیل ، دکتر اس ، اف . یابلونسکی در گزارش خود به دکتر مانسون والتین چنین می نویسد :

«بهنگام غروب آفتاب ، هواپیمای مذکور با ۹ سرنشین جورج تاون را ترك کرد. دریا آرام و هوا بسیار خوب بود. نوری از جنوب شرقی چشمك می زد . ده دقیقه پس از پرواز ، زمانیکه هواپیما به بالای دهانه اقیانوس در شمال غربی اگزوما رسید ، ناگهان تمام وسایل برقی هواپیما ، چراغها ، قطب نما ، دستگاه مخابراتی و حتی وسایل هیدرولیکی هواپیما از کار افتاد و تمام باطریها خالی شدند .

نخست خلبان سعی کرد با استفاده از نور آفتاب که در حال غروب کردن بود ، هواپیما را در نیو پروویدنس فرود آورد تا چراغهای ناسوروشن شود . در همین حال بخاطر آورد که با قطع سیستم

مخابراتی راهی برای مطلع ساختن برج مراقبت وجود ندارد .
 از طرفی چون چراغهای هواپیما خاموش شده بودند نمی توانست
 نزدیک شدن خود را به فرودگاه نوسيلة چراغ اطلاع دهد. در این
 بین تصمیم گرفت به نزدیکترین فرودگاه آندروس برود . برای
 این منظوره سمت غرب چرخید و هواپیما را در مسیرش ثابت
 کرد و سعی نمود تنها به کمک باد به حالت آزاد پرواز نماید. اما
 از آنجا که سیستم هیدرولیکی نیز کار نمی کرد، چرخها قفل بودند.
 سپس دکتر یابلونسکی مشاهده کرد که هواپیما بر روی هوا شناور
 است . نخست انتهای پروانه هواپیما به زمین اصابت کرده و
 جرقهائی تولید نمود . سپس هواپیما بی آنکه متلاشی شود ،
 بر روی زمین فرود آمد. در این واقعه هیچک از دستگاهها یا بدنه
 هواپیما صدمه ای ندیده بود .

فردای آنروز ، دویروانه جدید جهت نصب بجای پروانه های
 خراب شده ، از آندروس فرستاده شد. پس از آن باطری هواپیما
 دوباره شارژ شده، سیستم هیدرولیکی بکار افتاد و هواپیما بی هیچ
 مشکلی به پایگاه فوریت لادر دیل باز گشت .

در زمان چاپ این کتاب، کشتی کونارد لانیر ملکه الیزابت دوم
 از حادثه ای در مرکز مثلث برمودا بطور معجزه آسائی جان سالم بدر-
 برد . این کشتی مدرن در سوم آوریل ۱۹۷۴ ، پس از خراب شدن
 سه تا از دیگهای بخار کشتی به علت چکه کردن روغن و قطع نیروی
 نیروی الکتریکی ، سیستم های تهویه مطبوع و غیره ، در دریای سار-
 گاسو از حرکت باز ایستاد. از سر نشینان مضطرب آن تا رسیدن نیروی
 کمکی با نوشابه های گرم پذیرائی میشد . يك فوتبالیست مشهور که
 از جمله مسافران بود ، در پیام رادیویی خود به مسافران کشتی چنین

گفت :

« بگفته کاپیتان ، ما درست در وسط مثلث برمودا هستیم . »
با این پیام ، ناگهان تمام حوادثی که مسافران در مورد مثلث
برمودا شنیده بودند ، در ذهنشان زنده شد .

بایستی توجه داشت که یکی از قایق‌های گارد ساحلی که کشتی
مذکور را اسکورت میکرد و پشت سر کشتی بود ، بارها گزارش کرد
که نمی‌تواند آن را در صفحه رادار ردگیری کند . سرعت کشتی
کونارد بهنگام ورود به ناحیه مثلث برمودا ۳۵ گره دریایی بود که بعداً
از صفحه رادار قایق اسکورت محو شد . قبل از آن سرنشینان قایق می-
توانستند کشتی را از روی عرشه مشاهده نمایند . پس از ورود به این
منطقه ارتباط کشتی با قایق کاملاً قطع شد ، اما کسی فکر نمی‌کرد که شاید
نیروی ناشناخته مثلث برمودا این ارتباط را قطع کرده باشد .

با بررسی مجموعه حوادث کشتی‌ها و هواپیماهای ناپدید شده
و یا نجات یافته ، درمی‌یابیم که شاید علت هریک از وقایع با یکدیگر
متفاوت است . هرچه بیشتر به این موضوع بیازدیشیم ، بیشتر تعجب
خواهیم کرد که چگونه دانش بشری قادر است در عصر فضا این معما را
حل نموده و یا توضیحی منطقی در مورد حوادث آن بدهد ؟

(قسمت پنجم)

آیا هیچ توضیح منطقی وجود دارد ؟

بعضاً گفته میشود که در مثلث برمودا درواقع هیچ راز نهفته نیست : زیرا در تمام نقاط دیگر دنیا هم کشتی‌ها و هواپیماها ناپدید میشوند . البته اگر حیطه این مثلث بزرگتر از این می‌بود شاید فرضیه فوق می‌توانست مورد قبول واقع شود . هر مقدار که گستردگی اقیانوس بیشتر باشد در مقابل هواپیماها و کشتی‌ها همچون قطراتی هستند که در میان امواج خروشان آن دستخوش امواج دریا هستند . هواپیماها و قایق‌های کوچک اکثراً در ناحیه بین باهاما و فلوریدا گم شده‌اند . در این ناحیه گلف استریم با سرعتی بیشتر از چهار گره بطرف شمال در جریان است . وجود این جریان باعث میشود که فاصله محل گم شدن هواپیماها یا قایق‌های کوچک از نقطه‌ای که آخرین تماس از آنجا گرفته شده مسافت زیادی باشد . گارد ساحلی با توجه به این امر در جستجوهای خود برای یافتن هواپیما و یا کشتی گمشده برای کشتیهای بزرگ دایره‌ای بشعاع پنج مایل و برای هواپیماها دایره‌ای بشعاع ده مایل و برای قایق‌ها پانزده مایل را جستجو می‌کنند .

بعضی از کشتیها پس از غرق شدن در نقطه دیگری بر روی آب

می آیند . این امر در مورد کشتی ای . ارنست مایلز اتفاق افتاد . این کشتی حامل نمک بود و از سواحل کارولینا غرق شد . پس از آنکه محموله کشتی در آب حل گردید کشتی در محل دیگری بر روی آب پیدا شد . در آوریل ۱۹۳۵ کشتی دیگری بنام لاداما در مثلث برمودا غرق شد و سرنشینانش توسط کشتی دیگری بنام رکس نجات پیدا کردند . مدتی بعد کشتی لاداما در حالیکه در وسط دریا سرگردان بود توسط سرنشینان کشتی آرتک مشاهده شد . در اول سرنشینان کشتی آرتک بدلیل اینکه از ماجرا خبر نداشتند تصور کردند که کشتی متعلق به ارواح است ولی بعد که متوجه جریان گشتند آنرا به وطنش ایتالیا باز گرداندند . علت اینکه چرا پس از غرق شدن باز کشتیها دوباره بسطح آب می آیند خود معمای دیگریست .

بدنه کشتیها و هواپیمای گمشده ایکه در کف دریا هستند می . توانند توسط طوفانها و موجهای بزرگ بطرف ساحل کشیده شوند و این بسیار امکان پذیرتر از اینست که زیر دریائیهها و غواصان دنبال یافتن آنها باشند . يك غواص مجرب بنام مل فیشركه در افیانوس آتلانتیک و دریای کارائیب تپه های زیر دریایی محدوده مثلث برمودا را برای یافتن طلاهای اسپانیا جستجو می کرد ، خبرهای جالب دیگری را در تپه دریا یافت که مدتها از گم شدنشان می گذشت . جمع آوری نوده های فلزات در تپه دریا توسط دستگاهی صورت میگیرد که نوعی گالوا . نو متر است و به آن مگنتومتر می گویند . البته فیشرتوسط این دستگاه به گنج اسپانیاییها دست نیافت ولی آثار باستانی دیگری را کشف کرد . غواصانی که در تپه دریا میروند اکثراً بجای گنج با جنگده ها ، هواپیما های خصوصی و کشتیهای گوناگون روبرو میشوند . حتی یکبار چند مایل دوتر از ساحل بت لو کو مو نیو قطار را پیدا کردند فیشر آن را

برای باستان شناسان آینده باقی گذاشت .

فیشراعتقاد دارد که ناپدید شدن بعضی از کشتیها در اثر انفجار بمب های عمل نکرده، اژدرهای عمل نکرده و مین های شناوری می- باشد که از جنگهای گذشته و یا مانورهای آموزشی برجای مانده . یکبار فیشدر طلب گنج های اسپانیاییها به چیزی در زیر آب برخورد کرده که تصور می کرد که يك فايق حقیقه اسپانیولی است ولی با نهایت تعجب متوجه شد که آن بمب عمل نکرده است که با خزانه های دریایی پوشیده شده است .

در میان اینهمه تکه های شکسته ای که در اعماق اقیانوسها و دریاها بتوسط فیشر پیدا شد او به صدها کشتی شکسته برخورد کرد که بوسیله طوفان به اعماق دریاها سقوط کرده و بسیاری از آنها در زیر شنها مدفون شده بودند . در برخی از موارد که استفاده از مگنومتر و حفاری کف دریا ضروری بود او متوجه شد که در محلی که گلف استریم جریان دارد شنها بطرف فلوریدا جریان دارند و این شنهای غلطان می توانند بسیاری از قایقهای بزرگی را که به تهنه دریا فرو رفته اند بیلند :

جایجا شدن مواد در دریا و دلائل دیگری باعث پنهان شدن شواهد و دلائل این نوع حوادث میگردد.

گودالهای عمیقی که در زیر آبهای اطراف باهاما تا سواحل وسیع و ژرف آن وجود دارند غیر عادی بنظر می آیند . هزاران سال قبل این حفره ها در روی آب بودند اما آن زمان که یخها ذوب شدند و سطح آب بالا آمد غارها تبدیل به گودالهایی شدند که محل تجمع ماهیها و در سالهای اخیر مرکز غواصان ماجراجو شده است . این غارهای آهکی تالیه تپه های زیر دریا ادامه داشته و به سنگ آهکهای ته دریا مربوطند این سنگ آهکها در عمق ۱۵۰۰ پایی دریا هستند. برخی

از این گودالها به خارهای آهکی زیر دریایی راه دارند که نهایتاً به دریاهای و حوضچه های داخل جزیره باهاما مربوط می شوند. جریان های آب در ماهیهای اقیانوسها را بداخل این غارها رهنمون شده و جزرومدهای دریا همی این حوضچه ها را تغییر می دهند. زمانی يك کوسه بیست پایی در اثر این جریانات در داخل یکی از دریاهای داخلی که بیست مایل از ساحل فاصله داشت قرار گرفت مردم آن منطقه که بزندگی بی سروصدا عادت داشتند از این اثر مضطرب شدند.

گودالهای اقیانوسها دارای فاصله های مختلفی از سطح آب می باشند. غواصانی که از داخل این حفره های زیر آب بازدید کرده اند متوجه شده اند که غارها به راههایی منشعب می شوند که نهایتاً به غارهای آهکی ساحل راه دارند. این معبرها چنان به مسیرهای گوناگون تقسیم می شوند که بعضی اوقات باعث سردرگمی ماهیها می گردند. برخی از معبرهای بین غارها چنان منظمند که غواصان با مته به امتحان آنها پرداختند لذا معلوم شود که بطور طبیعی بوجود آمده اند با اینکه زمانی که صخره در سطح آب بوده است با دست بشر ساخته شده اند. غواصان مشاهده کرده اند که جریان آب در داخل این حفره ها بسیار خطرناک می باشد. جریان آب بصورت گرداب در داخل حفره ها در می آید و این امر در اثر جزرومد دریاست که آب را داخل این حفره ها می کند. این گردابها چنان مهیبی هستند که قادرند يك قایق كوچك را با تمام سرنشینانش به زیر آب بکشند. این احتمال زمانی مطرح شد که غواصی بنام جیم تورن در عمق هشتاد پایی یکی از حفره ها يك قایق ماهیگیری را مشاهده کرد. البته در عمق ۶۵ پایی و کمتر از آن نیز قایقهای تفریحی دیگری در این حفره ها پیدا شده اند.

با وجودیکه این قایقهای كوچك و برخی از آنکه های شکسته

قایمها و کشتیهای بزرگ نیز در این حفره ها یافته شده است مطمئناً نمی توان گردابه های مورد بحث را علت اصلی ناپدید شدن کشتیها با هواپیماها دانست .

این گردابه ها در قسمتهای گوناگون اقیانوسهای دنیا و در زمانهای مختلف در کلیه ادوار وجود داشته است . مخصوصاً در منطقه باهاما و مثلث برمودا از این پدیده ها زیاد می توان سراغ گرفت . لیکن هیچکدام از اینها به استثنای ارتعاشات و تغییرات جوی نمی تواند باعث گرداب عظیم نروژ باشد که توسط ادگار آلن پودر کتاب « گرداب مرگ » چنین تشریح شده است . نا گفته نماند که گرداب مرگ موجب از میان رفتن کشتیهای زیادی شده است . ادگار آلن پو چنین می نویسد :

« من هرگز این احساس مرگبار ، هولناك و تحسین برانگیز را فراموش نخواهم کرد . بنظرم آمد که قایق آویزان شده است . مانند این بود که قایق توسط يك نیروی جادویی در حال واژگون شدن در سطح داخلی يك تونل قرار دارد . تونلی که پیرامونی بسیار وسیع دارد و بسیار عمیق است . کناره های نرم و صاف آن بسیار جالب بود . به خاطر سرعت بیش از حد آن حس می کردم که بصورت هولناکی در حال سقوط هستم . بی اختیار خم شدم و چشمانم را بستم به اطراف خود نگاه کردم . خسارت زیادی دیده بودیم . متوجه شدم تنها قایق ما نبود که گرفتار این گرداب گشته بود بلکه در حول و حوش ، قایقهای شکسته ، قطعات شکسته کشتیها ، ستونهای ساختمان ، مبلمان ، بشکه ها و جعبه های شکسته ، تنه درختان و چیزهای كوچك دیگری نیز دیده میشد با علاقه مند ز سادتری شروع به نگر بستن کرده و به چیزهای شاد و

اطرافمان خیره شدم .»

اینگونه نوشته‌ها حتماً تأثیری در تئوریهای داده شده پیرامون مثلث برمودا داشته است ، از جمله دیگر عواملی که باعث انهدام قایقهای بزرگ و کوچک میشود جزر و مد های ناگهانی ، موجها و گردبادهای دریاییست. این گردبادهای در فصلهای معینی منطقه وسیعی از آب را فرا گرفته و آنها را تا ارتفاع زیادی در آسمان بلند می کند. يك گردباد دریائی قادر است که يك قایق كوچك یا هواپیمائی را که در ارتفاع هائین پرواز می کند منهدم سازد. همچنانکه گردبادهای روی خشکی باعث خرابی ساختمانها ، خانه ها و از بین رفتن مردم میشود. در مواقعی که گردباد در روز اتفاق می افتد مردم فرصت کافی برای فرار دارند ولی بهنگام شب تشخیص آن مشکل است. این تشخیص برای هواپیما ها مخصوصاً در هوای گرفته و بدون دید مشکل تر است. بیشترین احتمالی که در مورد علت غرق شدن کشتیها مطرح میشود راجع به جزر و مد های غیرمنتظره ایست که اکثراً در نتیجه زلزله های زیر دریائی است . ایجاد موجهای بزرگ بعوامل مختلفی بستگی دارد. از آنجمله میتوان زلزله های زیر دریا ، زمین لرزه ، فشار جو ، باد، طوفان و گردبادهایی که شاید در نواحی دیگر روی داده باشد و انفجار کوههای آشفشان زیر دریا را نام برد . در دریاهای آرام نیز بدلائل گوناگون موجهای عظیمی بوجود می آید اما موجهای يك دریای طوفانی حداقل تا ارتفاع ۱۱۲ پایی میرسد .

امواج بزرگی که در اثر ارتعاشات تخریبی زمین لرزه بوجود می آیند بر راحتی قادرند که هواپیمایی را که در ارتفاع ۲۰۰ پایی پرواز می کند به داخل دریا بکشند و یا کشتی را غرق سازند. این امواج نه تنها می توانند کشتی را واژگون کنند حتی قادرند

که کشتیهای بزرگ را بدونیم سازند این امر بستگی بنحوه مواجهه آنها و فاصله آنها از همدیگر دارد. کشتیهای کوچک شاید بتوانند در روی نوك موجها حرکت کرده و سرازیر گردند ولی کشتیهای بزرگ امکان چنین کاری را ندارند. يك ناوشکن در اثر برخورد با چنین موجی بدونیم تقسیم شد. زلزله های زیر دریا نیز امواج مخرب و پرقدرتی را ایجاد می کنند، این نوع امواج گرچه ارتفاع کمتری دارند اما قدرت زیادی دارند. و بعد از خود باعث جزروندهای زیادی میشوند. تشخیص این نوع موجها قبل از رسیدن بکشتی مشکل است لذا خطر بیشتری برای کشتیها دارند. چنین امواجی بطور ناگهانی کشتیها را از هم پاشیده و تکه های شکسته آنها به مسافتات دور دست می فرستند. حال که کشتیها در فاجعه های دریایی امکان بلعیده شدن دارند آیا برای هواپیماها نیز چنین احتمالی وجود دارند؟ ناظران موثقی مشاهده کرده اند که هواپیمایی داخل يك ابر تیره شده و هرگز از آن بخارج نگشته است. مثل اینکه چیزی آنها را از هم پاشیده و یا ربوده است.

فشار موجود در اتمسفر زمین می تواند همچون يك برج عظیم در دریا عمل کند بخصوص اگر هواپیما با سرعت زیاد با آن برخورد کند. يك هواپیمای در حال صعود یا فرود اغلب مواجه با بادهای شدیدی میشود زیرا باد در ارتفاعات مختلف با سرعت متفاوتی میوزد این مسئله می تواند یکی از عوامل مهم گم شدن هواپیماها تلقی شود. اگر در هوایی خوب و آرام چنین اتفاقی بیافتد مثل موجهای پرتلاطمی می ماند که در دریای آرامی باشند این نوع اختلالات جوی در جهت های گوناگون ایجاد می گردد و اگر این تغییر مسیر دارای سرعت زیادی باشد که بستگی به هوای صاف و سرعت هواپیما دارد شبیه

این است که هواپیما بطرف يك دیراز سنگی پرواز کند .

اصولا پیش‌بینی اختلالات جوی در هوای صاف امکان پذیر نیست . البته پیش‌بینی آن در کناره‌های جت استریم احتمالاً امکان پذیر است . معمولاً جت‌ها در پرواز با جریان فوق‌مواجه میشوند . مسیر حرکت هوا در آلمان شبیه حرکت گلف استریم در داخل اقیانوس است . البته سرعت هوا بمراتب بیشتر است ، سرعت جت استریم حدود ساعتی دویست گره است در حالیکه سرعت جریان گلف استریم در حدود چهار گره در هر ساعت می‌باشد . چنین اختلالاتی می‌تواند عامل گم شدن هواپیماهای کوچک و سبک در مثلث برمودا باشد . بدین‌معنی که هواپیماها در اثر شدت فشار نیروی ثقل و تشکیل خلاء ناگهانی ناگهان از هم پاشیده می‌شوند و یا در آب سقوط می‌کنند . ظهور ناگهانی این اختلالات نیز خود پدیده مرموزیست . زیرا قابل پیش‌بینی نمی‌باشد . چنین تغییرات ناگهانی فشار می‌تواند علت ناپدید شدن بسیاری از هواپیما در مثلث برمودا باشد . زیرا تاثیر مستقیم در سیستم ارتباطی آنان نیز برجای می‌گذارد .

پیدا کردن هواپیماهای گم شده در آینده راحت‌تر خواهد بود . زیرا سیستم قطعه‌های مدرن الکترونیکی در آنها تعبیه شده و در صورتیکه هنوز از بین نرفته و در جایی گم نشده باشند قابل بازیابی می‌باشند . ضمناً امروزه سیستم حافظه کامپیوتری ۱ . آی . دی . اس در هواپیما وجود دارد که در صورت بروز حادثه کلیه گزارشات کامل آنچه که برای هواپیما روی داده است را بدست می‌دهد . امروزه امکانات پیچیده این امکان را بدست می‌دهد که کلیه مکالمات خلبان دقیقاً ضبط و نگهداری شود . سیستم‌های دیگری نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد که در پرواز فضایی ر کوری وزیر در بانیهای اتمی بکار گرفته

شده این سیستمها بطور اتوماتیک هر نوع انحراف از مسیر را ثبت و به پایگاه گزارش می‌نماید. يك روش دیگر برای ردیابی هواپیماهای گم شده وجود دارد و آن تحت عنوان کراس یا ریکآوری نامیده میشود در این روش هواپیما در صورت بروز سانحه بمدت دو یا سه روز سیگنالهایی می‌فرستد. این وسیله بهنگامی که مدارهای الکتریکی هواپیما از کار بیفتند شروع به کار می‌کند. البته اختراع جدید زمانی منجر بیافتن هواپیما و احتمالاً نجات سرنشینان هواپیما می‌گردد که فاجعه مثلث باعث قطع ارتباط این فرستنده نشود.

امواج الکترومغناطیسی و از کار افتادن دستگاهها از دیگر عوامل تشدید ناشناخته ماندن راز مثلث برمودا است. هاگ آچینکلوس بران مولف کتاب «تحوالات عمده و ناگهانی زمین» که يك مهندس الکتریک می‌باشد چنین مینویسد:

«دلائل محکمی موجود است دال بر اینکه این حوادث مربوط به نیروی مغناطیسی زمین می‌باشند. در ادوار مختلف کره ما جابجا شدن نیروی مغناطیسی موجب تغییرات وحشتناکی گشته است. و شاید در ادوار دیگر نیز زمین شاهد چنین تغییراتی باشد که نهایتاً باعث ایجاد زمین لرزه‌هایی بشود. اینها باید بعنوان هشدار تلقی گردند. شاید یکی از علل ازهم پاشیدگی، ناپدید شدن و غرق شدن هواپیماها در اعماق اقیانوس همین تغییرات باشد البته این در مورد ناپدید شدن کشتیها صدق نمی‌کند.»

يك مهندس الکترونیک بنام ویلبرت بی اسمیت که در سال ۱۹۵۰ پروژه نیروی مغناطیسی و جاذبه زمین را به دولت کانادا ارائه داد این پدیده را یکی از عوامل ناپدید شدن هواپیماها بشمار می‌آورد. او مناطقی را کشف نموده بود که اختلالات جوی بسیار زیادی را پدید

می‌آوردند . این مناطق دارای وسعتی محدود ولی ارتفاع بلندی داشتند . وسعت آنها تقریباً در حدود دایره‌ای به قطر ۱۰۰۰ پا بود. او این مناطق را «مناطق ارضی با حفاظ کاهش یافته» نامید . بنظر او هواپیماها در این مناطق کنترل خود را از دست می‌دهند. هواپیماها قبل از رسیدن به این منطقه متوجه از کار افتادن دستگاه‌هایشان در اثر جاذبه نیروی نامرئی مغناطیسی نمی‌گشتند تا زمانی که داخل آن گردند. وی در مورد ناپدیداری این ناحیه به این ترتیب اظهار نظر کرده است :

«ما هنوز بی‌نبرده‌ایم که این مناطق ارضی با حفاظ کاهش یافته آیا جابجا میشوند یا از بین می‌روند ولی طی سه چهار ماه جستجو اثری از مناطق یاد شده را پیدا نکردیم»
یکی از سخنگویان گروه جستجو گراداره مرکزی گارد ساحلی نظریه‌ای داده است که دوباره این نیروی مغناطیسی و جاذبه زمین می‌باشد :

«صادقانه باید اظهار داشت که ما تا کنون به حوادث مثلاً برمودا پی‌نبرده‌ایم . تنها کاری که از دست ما برمی‌آید اینست که به این ناپدید شدنهای بدون توجیه و تفسیر بیشتر بیندیشیم. نیروی دریائی کوشش نمود که با طرحی بنام طرح مغناطیسی که در آن نیروی الکترومغناطیسی ، جاذبه‌ای ، و اختلالات جوی را مورد تحقیق قرار می‌دادند این حوادث را توجیه کنند . برخی از کارشناسان چنین فکری کردند که برخی از این اختلالات باعث ناپدید شدن هواپیماهای پرواز شماره ۱۹ شده است . یک کشتی که در زمان وقوع حادثه گزارش داد که یک گلوله آتشین را در آسمان دیده است و این شاید در نتیجه تصادم هواپیماها در هوا باشد . اما در مورد پنج هواپیما این فرضیه غیرممکنی است . در واقع، تا کنون

به نظریه کامل وقاطعی پیرامون این حوادث دست نیافته ایم. .
 گارد ساحلی منطقه ۷ که نزدیکترین منطقه به مثلث برمودا
 است طی نامه‌ای که قبلانیزبدان اشاره شد درمورد مثلث برمودا چنین
 اظهارنظر می‌کند که آن يك مثلث خیالی است و گم شدن هواپیماها
 ازسرتصادف بوده است . مضمون نامه چنین است :

« مثلث برمودا يك منطقه کاملاً تخیلی است که درجنوب شرقی
 اقیانوس آتلانتیک درسواحل آمریکا واقع است . حوادث زیادی
 دراین ناحیه برای کشتیها ، قایقهای کوچک و هواپیما اتفاق افتاده
 است رأس این مثلث ، برمودا، میامی ، فلوریدا و سن خوان واقع
 درهورتوریکو می‌باشد .

در گذشته گارد ساحلی تحقیقات خسته کننده ولی بی ثمری را
 برای پیدا کردن هواپیماهای جنگنده اونجرنیروی دریایی آمریکا
 که ازپایگاه فورت لادردیل بیروازدرآمده بود و کشتی سولفور
 کوئین آغاز کرد لیکن این تحقیقات نتیجه‌ای نداشت . این امر
 باعث شد که مردم بوجودرازی درمثلث برمودا معتقد گردند. .
 نظریات متفاوتی پیرامون اینگونه حوادث در مثلث برمودا
 داده شده لیکن بنظر میرسد که عملی ترین آنها تئوریهایی باشد که بیشتر
 پیرامون عوامل طبیعی و اشتباهات بشری می‌باشند .

بیشترین قسمت عوامل ناپدیدیهها مربوط به مسائل محیطی این
 منطقه است زیرا این مثلث یکی ازدونقطه روی زمین است که قطب نما
 شمال حقیقی را نشان می‌دهد . درحالیکه معمولاً قطب نماها شمال
 مغناطیسی را نشان می‌دهند . تفاوت شمال حقیقی با شمال مغناطیسی
 را انحراف زاویه قطب نما می‌نامند . میزان این انحراف در هر دور
 زمین ۲۰ درجه می‌باشد . اگر این تغییرزاویه درمحاسبات موردتوجه

قرار نگیرد دریا نوردان از مسیر اصلی خود منحرف می‌شوند . ناحیه دیگری در کره زمین وجود دارد که در سواحل شرقی ژاپن است و ژاپنها بآن دریای شیطان می‌گویند در این ناحیه نیز همین شرائط وجود دارد . و حوادث همانندی در آنجا اتفاق افتاده است .

از دیگر عوامل ایجاد فاجعه جریان گلف استریم را میتوان نام برد این جریان بسیار سریع و متلاطم است . ضمناً هوای غیر قابل پیش بینی دریای کارائیب و اقیانوس آتلانتیک نیز میتواند در این اتفاقات عامل موثری باشد . طوفانهای ناگهانی و گردابهاییکه در این ناحیه وجود دارد باعث ایجاد حوادثی برای کشتیها و هواپیماها می‌گردد . در مورد کف اقیانوس نیز ذکر این نکته ضروری است که نقش برداری کف اقیانوس در نقاط مختلف اقیانوس از سواحل کم عمق تا عمیق ترین نقاط آن متفاوت است . این تفاوت در نتیجه جریانات قوی بر روی تپه‌های دریایی ایجاد می‌شود که نهایتاً نقش برداری شامل تغییرات پی در پی گشته و مخاطرات زیادی پدید می‌آورند .

اشتباهات انسان نیز عامل غیر قابل تخمین دیگریست . در بین سواحل طلائی فلوریدا و باهاما تعداد زیادی قایقهای تفریحی که اکثراً باصرار سر نشینان قایقهای کوچکی انتخاب میشوند در رفت و آمد می‌باشند . اطلاعات ناقص افراد پیرامون مناطق خطر و کبود مهارت کاپیتانهای قایقها و در ضمن عدم صلاحیت فنی آنها از جمله این عوامل است .

بالاخره گارد ساحلی این حوادث را نتیجه عوامل غیر طبیعی نمی‌داند . او معتقد است که ترکیب عوامل طبیعی و اشتباهات انسانها حوادث و موانع بسیاری در هر سال پدید می‌آورد .

علاقه مندانی که هنوز اعتقاد دارند که حوادث برمودا باین

قابل توجیه نیستند می‌توانند آثار محققانی چون ایوان ساندرسن ،
 لسل لیچرو وینسنت گادین و جان والاس اسپنسر را مطالعه کنند :
 بعضی از مدیران خطوط هوایی با این نظریه گارد ساحلی موافقت
 دارند . یکی از این افراد خانمی بنام آتلی گامبر می‌باشد . او رئیس
 شرکت هواپیمایی در فوریت لادر دبل است . وی که بیوه خلبانی است
 که در هزادین فوریت لادر دبل و باهاما ناپدید شده در جریان بسیاری از
 تجسمات برای یافتن هواپیماهای گمشده شرکت داشته است .
 خانم آتلی گامبر از مشاهدات خود چنین نتیجه گرفته است که
 در مثلث برمودا هیچ رازی نهفته نیست . او معتقد است که اکثر خلبانانی
 که موفق به فرستادن درخواست کمک نبوده‌اند باین خاطر بود که خطر
 را جدی نمی‌انگاشتند . تا اینکه رادارشان از کار افتاده است . خانم
 گامبر می‌گوید :

«خصوصیت این منطقه اینست که بطور ناگهانی باعث کاهش
 ارتفاع میشود . هواپیماها برای پرواز در ارتفاع معینی ساخته
 شده‌اند و در غیر این صورت از هم پاشیده می‌شوند . من متقاعد شده‌ام
 که انسان قادر به مبارزه با کلیه عوامل طبیعی نیست .»

در مورد هواپیماهای تجارتي، مسافربری و نظامی که در شرائطی
 هادی ، با کنترل منظم و با خلبانانی باتجربه ، بنزین و سوخت کافی و
 دچار سانحه شده و اثری از خود برجای نگذاشته‌اند نکته قابل بحث
 اینست که چرا در نقاط دیگر جهان در اقیانوسها و سواحل در مقایسه با
 این منطقه اهریمنی چنین حوادثی رخ نمی‌دهد که ناگهان هواپیما یا
 گروهی از هواپیماها از صحنه آسمان ناپدید بشوند . در ضمن آنچه که
 پیرامون هواپیماها گفته میشود نمی‌تواند در مورد کشتی‌ها نیز صادق
 باشد اگر فرض گم شدن هواپیماها قابل تفسیر باشد هنوز گم شدن

کشتیها در پس پرده ابهام باقی میماند: بنظر شاهدین قضایا يك ارتباط عینی در میان ایندو نوع ناپدید شده وجود دارد. بدنبال هر تفسیر قابل قبولی سوالات یشماری پیش می آید. این همانند هیدرا، هیولای چند سر اوسطوره های باستانی یونان است که هر گاه یکی از سرهایش بریده میشد سر دیگری بجای آن می روئید که وحشتناکتر از سر قبلی بود.

السانه مثلث برمودا در تمامی مناطق وسواحل آنجا پخش شده و ذهن اهالی را بخود مشغول کرده است. بتدریج این افسانه با اعتقادات مردم آن نواحی درمی آمیزد.

يك گوینده رادیو میامی که فردی بسیار شوخ طبع و بذله گوست بنام رابی یانگ در يك برنامه رادیویی خواست همی اعتقاد مردم جنوب فلوریدا را به نیروی ناشناخته و مرموز مثلث برمودا بیابد. از لحظه ای که مردم متوجه علاقه او نسبت به مثلث برمودا شدند هزاران نامه برای وی فرستادند و خواستار اطلاعات بیشتری پیرامون حوادث این منطقه شدند.

علاقه مندی برای حل این معما کم کم بشمال هم سرایت کرده است. در اواخر سال ۱۹۷۴ مرکزی بنام مرکز تحقیقات و مطالعات پیچیده هنری و علمی آیسس واقع در مریلند سمیناری از محققان و دانشمندان تشکیل داد. هدف از تشکیل این سمینار تحقیق پیرامون مثلث برمودا بود. اعضای سمینار با يك کشتی به درون منطقه ای از مثلث که گزارشاتی پیرامون پدیده های غیر عادی در آن رسیده بود مراجعه کردند. ژان بیرو رئیس این گروه معتقد بود که برای اطمینان و مطالعه دقیق باید به خود منطقه خطر عزیمت کرد. در همین حال این امر میتواند آزمایش روانی جویی از عکس العمل مسافران بدست دهد: بخصوص در نقاطی

که قطب نما بطور هادی عمل نمی کند و با از کار می افتد آنها خواهند توانست علائم انحرافات مغناطیسی را بررسی و کیفیت روحی سر نشینان را تحقیق کنند . امکان از کار افتادن قطب نما و با غیر هادی عمل کردن آن اشخاص را شدیداً تحت تأثیر روحی قرار می دهد که شاید منجر به از دست دادن کنترل کشتی یا هواپیما گردد . در مسافرتی که این هیئت علمی انجام دادند هیچگونه عدم تعادل روحی در افراد مشاهده نشد . فقط شگفتی ، ترس و نوعی دلهزه که ناشی از خطرات احتمالی بود به آنها دست داد .

بدلیل اینکه قابل قبولی توسط این محققان بدست نیامد در سمینار برخی به این نتیجه رسیدند که استثنائاتی در قوانین طبیعت باعث اتفاق افتادن این حوادث است . عده ای دیگر معتقد بودند که این ناپدید شدنها توسط موجودات کرات دیگر طرح ریزی میشود و بقیه تئوری دیگری یا مجموعی از تئوریها را مطرح میکردند . خلاصه رسیدن بتایجی منطقی تر و قابل قبول تر مستلزم تحقیقات اشخاص باتجربه تر و باسواد تر از آنهاست .

(قسمت ششم)

زمان - پدیده های فضائی و دنیای دیگر

محققانی که در مورد مسائل مثلث برمودا مطالعاتی داشتند از مدتها قبل متوجه منطقه مرموز دیگری در اقیانوس شده بودند این منطقه در جنوب شرقی ژاپن مابین ژاپن و جزایر بونین عبارت دیگر دقیقاً بین ایوجیما و جزایر مارکوس قرار دارد بنابه اطلاعات رسیده در این منطقه کشتی ها و هواپیماها با خطرات زیادی مواجه شده اند . معلوم نیست کشتی ها در نتیجه آتش فشانهای زیر دریا و یا اینکه توسط امواج سهمناک از تین رفته اند در هر حال بومیان و اهالی بومی آن را «دریای شیطان نامیده اند بنظر ژاپنیها این منطقه از مثلث برمودا خطرناکتر است این طرز تفکر در سال ۱۹۵۵ پس از اعلام منطقه خطر از طرف يك کشتی تحقیقاتی ژاپنی بوجود آمد ماهیگیرانی که سالیان دراز در آن منطقه به صید ماهی مشغول بودند عقیده داشتند که آن ناحیه جایگاه شیاطین و دیوهای هیولائی می باشد و شیاطینی کشتی ها را می دزدند. طی سالیان دراز چند کشتی کوچک و هواپیماهای مختلف در آن محل ناپدید شده بود ولی هر کس علت این کار را در حمله دشمنان و جنگهای موجود در آن منطقه می دانست ولی در زمان صلح

نیز یعنی بین سالهای ۱۹۵۰ تا ۱۹۵۲ نه کشتی مدرن و چندین صد سرنشین در آن منطقه ناپدید شد و این حادثه دقیقاً شبیه حوادثی بود که در مثلث برمودا اتفاق افتاده بود

مثلث برمودا و دریای شیطان از نظر جغرافیائی نقاط مشترك فراوانی دارند بعنوان مثال مثلث برمودا در انتهای غربی در درجه ۸۰ طول جغرافیائی غربی واقع است این خط از شمال حقیقی و شمال مغناطیسی را بدون زاویه انحراف در قطب نما روی هم منطبق می کند از طرف دیگر این طول جغرافیائی پس از گذشتن از قطب نما مسیر خود را عوض کرده و طول جغرافیائی ۱۵۰ درجه شرقی را بوجود می آورد این خط از قطب شمال تا قطب جنوب ادامه یافته از شرق ژاپن میگذرد و در ضمن از وسط دریای شیطان نیز عبور میکند در همان ناحیه یعنی درست در وسط دریای شیطان می گذرد گذشته از این عقربه قطب نما شمال حقیقی و شمال مغناطیسی را در يك خط منطبق نشان میدهد یعنی آنچه در غرب مثلث برمودا اتفاق می افتد در آنطرف دنیا نیز روی میدهد .

حوادث ناپدید شدن هواپیماها و کشتی ها که دقیقاً شبیه حوادث مثلث برمودا است جهت بررسی آن منطقه موجب اعزام هیئت تحقیقی از طرف دولت گردید این کار در سال ۱۹۵۵ صورت گرفت هیئت اعزامی همراه يك گروه دانشمند با يك کشتی تجسس بنام کایومارو شماره ۵ سفر خود را به دریای شیطان آغاز کرد و تا اندازهائی نیز در کار خود موفق شد ولی کشتی مزبور باتمام سرنشینان و محققان در دریای شیطان ناپدید شد . وجود مناطق غیر معمولی دیگر در اقیانوسها ما را مجبور به تفکر در مورد پدیده های غیر مترقبه می کند از این رو تئوریهای پیچیده ضد جاذبه زمین مورد مطالعه قرار گرفته و پیشرفت

قابل ملاحظه‌ای نیز کرده است در مناطق غیر عادی قوانین شناخته شده جاذبه زمین و جاذبه مغناطیسی با ملاحظات قابل تطبیق نیست.

دالف بارکر مؤلف کتاب «مسائل ناشناخته هوا» در کتاب خود به این موضوع اشاره کرده از پیشرفت‌های حاصله در مورد فیزیک چنین استنباط می‌کند.

«وجود این قدرت ضد جاذبه زمین از حوادث متضاد سیاره ماست بطوریکه وقتی به خصوصیت تخریبی و انفجاری آن آشنا می‌شویم اهمیتش برایمان روشن می‌گردد مناطق مخصوصی از زمین دارای این خصوصیتها هستند.» او این ماده از فضا آمده و در زیر پوسته زمین و یا در زیر دریاها پنهان است.

این طرز تفکر در مورد از کار افتادگی وسایل الکترونیکی و مغناطیسی در منطقه فوق تفسیرهای گوناگونی را در پی دارد ولی نمیشود گم‌شدن کشتی‌ها و هواپیماهایی را که از خشکی دیده میشده‌اند بدینگونه تفسیر و توصیف کرد بطوریکه در آبهای دریا مناطقی وجود دارد که نیروی جذب همی دریا از نیروی مغناطیسی در قطب شمال بیشتر است. در مورد مثلث برمودا و سایر مناطق «ایوان ساندرسون» تحقیقات زیادی انجام داد و در مقاله خود که در مجله ساگا نوشته است آنها را دوازده گورستان شیطان نام نهاد.

در رابطه با ناپدید شدن کشتی‌ها و هواپیماها ساندرسون و دوستانش شش نقطه را که بیشتر حوادث در آنجا اتفاق افتاده بود ترسیم کردند که تقریباً شبیه شکل لوزی بود و همه بین ۳۰ تا ۴۰ درجه طول جغرافیائی را از شمال و جنوب خط استوا احاطه می‌کردند این منطقه شامل مثلث برمودا و دریای شیطان نیز می‌شد با پیشرفت این تئوری ساندرسون از ۱۲ منطقه ضد نیروی جاذبه زمین با فاصله ۷۲ درجه نقاطی

را در کره زمین تشکیل داد این تقسیم‌بندی در ۳۶ درجه طول جغرافیائی جنوبی قرار گرفته است پنج نقطه در نیمکره جنوبی و پنج نقطه دیگر در نیمکره شمالی واقع است این نقاط شامل قطب شمال و قطب جنوب نیز می‌شود دلیل اینکه از همه بیشتر مثلث برمودا مشهور شده است اینست که به عقیده او در آن منطقه رفت و آمد زیاد صورت می‌گیرد و در نقاط دیگر کمتر است در مشرق قاره اروپا در منطقه‌ای که جریان آب گرم اقیانوس با جریان آب سرد اقیانوس تلاطمی می‌کند نواحی فعال واقع شده است در این ناحیه نقاطی وجود دارد که جریان سطحی اقیانوس بطرفی و مسیر عمقی به طرف دیگر در حرکت است جریان جذر و مد عمقی بطور محاسنی در درجه حرارت‌های متفاوت يك گرداب مغناطیسی را بوجود آورده است و شاید ایجاد اختلالاتی کرده و موجب ناپدید شدن هواپیماها و کشتی‌ها می‌شود حتی امکان دارد آنها را به فضا و زمان دیگری انتقال میدهد در مورد خصوصیت مناطق فوق‌الذکر نکته قابل توجه این است که هواپیمائی که از مناطق غیر عادی عبور کرده‌اند سریعتر از زمان برنامه ریزی حرکت کرده‌اند شاید هم بادی بسرعت تقریبی ۵۰۰ مایل در ساعت آنها را به جلو رانده باشد این حوادث امکان دارد در نتیجه یادهای گزارش نشده اتفاق افتاده است.

به عقیده ساندرسون در مثلث برمودا و نقاط شیطانی دیگر طوفانی در حال وزیدن است شاید هم اگر هواپیماهای ناپدید شده این مسائل را محاسبه کرده بودند امکان گذشتن سالم از چاههای هوایی برایشان ممکن بود و سرنشینهایشان جان سالم بدر می‌بردند.

حادثه‌ای که این لغزش زمانی باعث اتفاق افتادن آن بود حدود پنج سال پیش در فرودگاه میامی اتفاق افتاد يك هواپیمای بوئینگ ۷۲۷ خطوط انترنشنال ایرلا نیز مسافربری برای رسیدن به خشکی از

شمال شرقی توسط رادار پایگاه دیده شد بعداً بمدت ده دقیقه از صفحه رادار ناپدید گردید دوباره دیده شد و هواپیما بدون هیچ حادثه‌ای سالم به زمین نشست جمعیت حاضر در فرودگاه از اینکه سرنشینان آن سالم فرود آمده‌اند غرق در حیرت بود در این هنگام یکی از کارکنان برج مراقبت گفت :

شما بمدت ده دقیقه وجود نداشتید .

در این هنگام سرنشینان هواپیما به ساعت‌های خود نگاه کردند و متوجه شدند که ساعت‌های آنها حدود ده دقیقه از وقت واقعی عقب‌تر است نکته جالب توجه اینجا است که بیست دقیقه قبل از این حادثه هواپیما درست در مسیر برنامه ریزی شده در زمان مشخص پرواز می‌کرده و در آن موقع از نظر زمانی اختلافی دیده نمی‌شده است.

بنظر مانند رسون هیچ چیزی در سیاره ما وجود ندارد که بر روی نیروی الکترومغناطیسی زمین بتواند اثر بگذارد و در این مورد این سؤال را می‌کند .

آیا مثلث برمودا و سایر مناطق ثبت شده مانند يك ماشین بزرگ عمل کرده و نیروی جاذبه‌ای مخصوص خود تولید می‌کنند؟ اگر اینطور باشد کشمکش دو نیرو گردابی بوجود می‌آورد که جانداران و اشیاء بمحض رسیدن به آن به نقطه‌ای در داخل و یا خارج بعد زمان و فضا قرار می‌گیرند زیرا در مقابل حوادث اتفاق افتاده کشفیات زیادی نیز صورت گرفته است اگرچه مقامات رسمی پیدا شدن اشیاء مفقود را تکذیب می‌کنند ولی برعکس گفته آنها کشفیات صورت گرفته پس‌رده از روی ابهامات را برمیدارد .

هیچیک از محققان مثلث برمودا نتوانستند از رویارویی با گزارشانی در مورد بشقاب‌های پرنده اجتناب ورزند از سال ۱۹۴۷ که

ناآرامی‌های پس از صلح بوجود آمد بشقابهای پرنده موضوع هزاران خبر و گزارش و تحقیق در ایالات متحده شده است در دیگر نقاط دنیا نیز چندین گزارش در مورد رویت بشقاب پرنده به مقامات مسئول داده شده است فقط در سال ۱۹۶۶ در این مورد ده هزار گزارش رسیده است .

میلیونها انسان در آمریکا و دیگر نقاط دنیا گفته‌اند که بشقاب پرنده را دیده‌اند حتی گاهی بعضی از دانشمندان و مقامات برجسته ادعای دیدن بشقاب پرنده را نموده‌اند دکتر جی. آلن هاینک مشاور امور بشقاب پرنده‌ها در نیروی هوایی چنین می‌گوید :

بیشتر اشخاصی که بشقاب پرنده را دیده‌اند از اشخاص معمولی بوده‌اند گاهی هم افراد تحصیل کرده مشاهده نموده‌اند ولی تعداد دانشمندان در میان آنها خیلی کم است .

عکسهای از بشقاب پرنده‌ها بشکل‌های مختلف برداشته شده است گاهی هم همراه هواپیما دیده شده‌اند معمولاً هواپیماها با همراه بشقاب پرنده بوده است و یا اینکه آنها را نابود کرده‌اند در پایتخت‌های مهم دنیا مثل واشنگتن و رم نیز بشقاب پرنده‌ها به چشم خورده است . نیروی هوایی و دریایی ایالات متحده آمریکا اغلب مشاهدات را در رابطه با ماه ، ستارگان ، سرابها ، پالونها ، میراژها ، ستارگان - دنباله دار ، شهاب‌ها ، سیاره‌ها (مخصوصاً ونوس) ، هواپیماهای آزمایشی ، بخارهای موشکها ، چراغهای تجسمی ، ستاره شمال ، توپهای آتشین ، و آتش بازی میدانست . بهر حال هنوز هم گزارش رویت بشقاب پرنده میرسد و در این باره کتابهای زیادی منتشر می‌گردد . ماهیت بشقابهای پرنده هنوز مشخص نشده است ولی تا آنجائی که واضح است بشقاب پرنده سلاح مخفی ابر قدرت‌ها نیست زیرا اگر

چنین بود آنها این مسئله را مخفی نگاه نمیداشتند و با سرو صدا قدرت نمایی می نمودند مسئله جالب توجه اینجاست که چون مقامات نیروی هوایی آمریکا نتوانستند وجود بشقاب پرنده را بپذیرند ناگزیر آن را انکار کردند ولی طی دستوری بطور مفصل به خابانان توصیه کردند هنگام مشاهده این مسئله اقدامات لازم را انجام دهند :

مسأله‌ای که در دستور ۱۷-۸۰ نیروی هوایی آمریکا به آن اشاره شده بود و گروه تحقیق به آن افتخار می کرد یا وجود اینکه در گزارشات رسمی وجود بشقاب پرنده انکار شده بود وجود بشقاب پرنده را تأیید می کرد .

درفستی از دستور فوق چنین آمده است :

« در مورد اینکه بشقاب پرنده برای آمریکا تهدیدی خطرناک است باید برای اثبات آن از اطلاعات علمی و تکنیکی استفاده نموده و گزارشات مربوط به بشقاب پرنده باید بطور جدی مورد بررسی قرار گیرد . اغلب گزارشات رسیده در این مورد برای امنیت ما خطر محسوب نمیشود احتمالاً ممالك دیگر در ساختن ماشینهای پرنده پیشرفت‌های زیادی کرده‌اند . »

در این چند جمله عبارات متضاد زیادی به چشم میخورد بطوریکه در جای دیگری از این دستور چنین آمده است .

« مشاهده کنندگان اغلب ادعا کرده‌اند که بشقاب پرنده نوعی هواپیما است اگر بجای بشقاب پرنده هواپیما گزارش شود نباید طبق دستور فوق دستورات امنیتی اجرا گردد . »

بدین ترتیب هر چیزی که در حال پرواز در آسمان دیده شود حتماً بشقاب پرنده نیست در قسمت دیگری از این دستور چنین گفته شده است .

«فرماندهان مرکز نیروی هوایی هر کدام يك گروه تحقيق در مورد بشقاب پرنده تشكيل داده‌اند بمحض رسيدن گزارش تحقيقات لازم صورت می‌گیرد.»

مهمترین قسمت دستور شماره ۱۷-۸۰ در مورد حکم‌داری از بشقاب پرنده است طبق این مقررات اطلاعات جمع‌آوری شده و در صورت اهمیت داشتن در روزنامه‌های محلی منتشر میگردد.

«بمحض مشاهده شدن بشقاب پرنده به نیروی هوایی گزارش میشود بعداً آن را به روزنامه‌ها و مجلات و رسانه‌های گروهی می‌دهند اگر انگیزه این مشاهده تشخیص داده شود آن را با کد CAF - 01 مورد بررسی قرار میدهند نیروی هوایی نتیجه را بررسی کرده و در این مورد تحقيق می‌کند.»

اولین لازمه این دستورات این است که سؤالاتی تقریباً در ۱۲ صفحه با حکم‌های گوناگون به مشاهده‌کننده داده میشود تا به آنها پاسخ داده و گزارش خود را کامل تر بکند بعنوان مثال سؤال شماره ۱۳ چنین است.

«آیا این شیئی در يك خط مستقیم پرواز می‌کرده است؟ با سرعت دور شده است؟ دور داشته است؟ رنگ عوض کرده است؟ شکل و روشنائیش تغییر کرده است؟ از چشم دور شده دوباره دیده شده است؟ صدا داشته است؟»

اخباری که هرروزه از رؤیت بشقاب پرنده در رسانه‌های گروهی منتشر میشد موجب ترس و وحشت مردم میگردد در اکتبر ۱۹۷۳ گزارش مربوط به مشاهدات بشقاب پرنده در شهرهای لوئیس یانا - اوهایو - می‌سی‌سی‌پی - مینه‌سوتا - جورجیا و فلوریدا خیلی افزایش یافت اغلب مشاهده‌کنندگان را افراد متفکر و دانشمند، مقامات پلیس

شناخته شده تشکیل میداد بدین جهت رسانه های گروهی در این مورد به مردم هشدار داد در آن موقع رادیو C. B. S و یک ایستگاه رادیویی دیگر به مردم اطلاع داد که بمحض مشاهده بشقاب پرنده به پلیس دیترویت که در حالت آماده باش بسر می برد اطلاع دهند .

گزارشات رسیده در این مورد در قسمت جنوبی فلوریدا و باهاما از جاهای دیگر بیشتر بود آنها در هوای روشن و دریای آرام وجود بشقاب پرنده را مشاهده کرده بودند و مردم فکر می کردند که ناپدید شدن کشتی ها و هواپیماها مرتبط با بشقاب پرنده ها است یکی از طرفداران این نظریه «جان اسپنسر مؤلف کتاب برزخ گمشده» میباشد که خود در مورد هواپیما معلومات زیادی داشته و حدود ده سال خلبان بوده است در ضمن عضو یک گروه تحقیقاتی در مورد بشقاب پرنده می باشد اسپنسر علاقه زیادی به مثلث برمودا نشان می داد و به آنجا «برزخ گمشده» نام داده بود در آن زمان یک زیردریائی آمریکا موسوم به اسکورپیون گمشده بود و مردم ناپدید شدن اسکورپیون را در ارتباط با مثلث برمودا می دانست ولی سرانجام زیردریائی فوق در منطقه ای واقع در ۴۰۰ مایلی «آزورس» دیده شد .

اسپنسر معتقد بود که در این حادثه روسها نقش داشته اند او متوجه شد که تمامی این حوادث از منطقه کیپ هی واقع در اروپا ادامه داشته تا دریای آنتیل می رسد و تمام قسمت باهاما را شامل میشود ..

سالهای دراز اسپنسر در مورد مسئله ناپدید شدن کشتی ها و هواپیماها مطالعه کرد و بالاخره به این نتیجه رسید که کشتی ها و هواپیما های ناپدید شده با سر نشینان شان از طریق دریا و یا آسمان به نقطه دیگری برده شده اند و چنین گفت :

«چون ناپدید شدن کشتیهای ۵۷۵ فوتی در دریای آرام در منطقه ای

نزدیک ۵۰ مایلی ساحل ویا هواپیماهای تجارتي که سقوط می کنند با استاندارد های کره زمین مطابقت ندارد چنین نتیجه گرفته میشود که آنها از سیاره ما خارج شده اند .»

در نتیجه تحقیقات بعدی اسپنسر بدین باور شد که اشیاء واجسام شناخته نشده دو گروه هستند. گروه اول را بشقاب های پرنده ۸۰ فوئی و نوع بعدی را سفینه های بزرگتر تشکیل میدهند که حدود ۱۲ عدد از بشقاب های پرنده نوع اول را می توانند در خود جا بدهند این سفینه های مادر اغلب بشکل استوانه هستند .

بنظر اسپنسر تمامی این حوادث در داخل مثل برمودا اتفاق افتاده است و این بدلیل ترافیک بیشتر منطقه اقیانوس است او عقیده دارد که مهاجمین از نیروی یک فرکانس رادیوئی پیچیده استفاده می کنند که از باطری کشتی ها ویا هواپیماها شارژ میشود و دلیل خالی شدن باطری کشتی ها و هواپیماها اینست .

البته اشخاص دیگری که در این مورد تحقیقاتی انجام داده اند به نتیجه ای مشابه تئوری اسپنسر رسیده اند طبق قانون احتمالات بنظر می رسد که در منظومه های دیگر کهکشان تمدن های پیشرفته ای وجود دارد مطالعاتی که در مورد مشاهده بشقاب پرنده ها صورت گرفته است این مسئله را بیان می کند که این ماشین های پرنده قبل از اختراع هواپیما هم به چشم خورده اند. . . .

بهر حال در دوران مختلف تاریخ مسئله بشقاب پرنده بنوعی تعبیر و تفسیر شده است اسکندر و ارتش او بنابه اوضاع و احوال کشور شان به آن « سپر های درخشانده نقره ای » نام نهادند ارسطو آنها را دایره های آسمانی نامید مردم هاوایی آن را به ارواح پرنده تشبیه

کردند و ...

در دوران ما نیز، بشقابهای پرتنده اجسام شبیه به سیگار نام می‌نهند در سال ۱۹۷۳ این اجرام در ایوا و بعداً در «مانت رینیر» دیده شد و مردم به آن نام «دیسک» را دادند .

دکتر مانسون والتین که يك اقیانوس‌شناس و جانورشناس است در مورد حوادث مثلث برمودا تحقیقات زیادی انجام داد او میامی ، باهاما و دیگر جزایر را بررسی کرده است و اطلاعات دقیقی در این باره دارد نقاط جالب توجهی در مصاحبه او با «جسوپ» وجود دارد از زبان خود او بشتویم .

سؤال : در مورد مثلث برمودا چند سال مطالعه کرده‌اید ؟

جواب : از سال ۱۹۵۴ که هواپیماهای P.B.M ناپدید شدند شروع به تحقیق کردم حال حدود ۲۸ سال است که در این مورد اطلاعات جمع‌آوری می‌کنم با اشخاصی که از این حوادث جان سالم بدر برده‌اند مصاحبه نموده‌ام .

سؤال : آیا در حال حاضر در آن منطقه یوفو زیاد دیده میشود؟

جواب : آری در این منطقه از هر ناحیه دیگر یوفو بیشتر دیده میشود در گذشته نیز فضانورد هائی دیده شده‌اند آنها هواپیما نبوده‌اند و اشیاء دیده شده در زیر دریا در واقع زیر دریائی نبوده‌اند

آخرین بار کاپیتان دان دلمونیکو در سال ۱۹۷۳ آن را مشاهده

کرد او که يك محقق بی‌سروصدا بود در مورد تحقیقات خود جنجال پیا نکرده و در امواج گلف استریم یعنی در عمیق‌ترین ناحیه گلف استریم متوجه شده بود در هر دو حادثه ساعت حدود چهار بعد از ظهر بوده دریا آرام و هوا صاف و روشن بوده است .

اویك جسم خاکستری رنگك شبیه سیگار با دو طرف گرد را كه

از قایق او گذشته و به زیر دریا رفته بود مشاهده کرده بود کاپیتان دان ادها می کرد که اندازه آن حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ پا بوده و سرعتش تقریباً ۶۰ تا ۷۰ مایل در ساعت بوده است ظاهراً جسم ناشناخته پس از اینکه متوجه کاپیتان دان شده بود به اعماق آب رفته و از چشم ناپدید شده بود در این هنگام هیچ تغییری در وضع دریا مشاهده نشده است جسم مزبور هیچ پروانه و یا نیروی محرکه و یا سوراخی که بشود از بیرون تشخیص داده شود نداشته است .

در آسمان مثلث برمودا بارها «یوفوها» بوسیله خلبان هواپیماها و از طرف سرنشینان کشتی ها دیده شده اند مخصوصاً در دهانه ایانوس بیشتر چشم خورده اند علاوه بر این بشقاب پرنده های چرخنده بارها توسط نگهبان ساحل دیده شده است خود من در سه ناحیه از او کفن اوکی شرامپ شاهد قضیه شده ام یکی از آنها را در مرکز فلوریدا دیدم که نور آبی رنگی از آن خارج میشد و بداخل دریاچه رفت شاید هم در توی آب مشغول مطالعه جانداران دریائی بودند بدلیل خاموشی سرتاسری در فلوریدا در آوریل سال ۱۹۷۳ یکی از آنها دیده شد که نور آبی شبیه به سبز داشت این جسم ناشناخته بداخل آبهای جنوب فلوریدا رفت این حادثه در نزدیکی محل استقرار راکتورهای اتمی فلوریدا اتفاق افتاد .

سؤال : آیا نظریاتی درباره قوه محرکه یوفوها دارید .

جواب : در این مورد چند نظریه هست یکی از آنها که در سیاره زمین میتواند مورد استفاده واقع گردد اینست که این اجسام دایرهائی شکل دارای ژنراتورهای هستند که فقط اشعه «کاند» تولید می کنند و براحتی میتواند با میزان کردن ژنراتورها در مسیرهای که می خواهد حرکت کند موقع حرکت ژنراتورها هوای جلورا تبدیل به «یون»

کرد و خلاء ایجاد نمایند و بدین ترتیب سفینه ها قادر به حرکت می-گردند هوایی که توسط یوفوها تجزیه میگردد امکان دارد بصورت هوای صاف در محیط بوجود آید .

روش دیگر نیروی محرکه شبیه نیروی محرکه « جتها » است البته با ایجاد نور بیشتر و سریعتر رآکتورهای تولید کننده نیرو هسته اتمی را شکافته آنها را باهم ترکیب می کنند و هسته های سنگین تری بوجود می آورند بدین ترتیب با ترکیب عناصر نوری نیروی زیادی ایجاد می کنند برای حرکت این سیستم عناصر قابل ترکیب و آب ضروری است این مسئله میتواند بیرون آمدن یوفوها را از داخل آب و رفتن آن را بداخل آب آشکار سازد يك تئوری دیگر تغییر بعد و زمان است و این بستگی به محدوده الکترومغناطیسی دارد .

سؤال : آیا بنظر دکتراحسوپ رابطه ای بین یوفوها و ماث برمودا وجود داشت .

جواب : بعقیده اونیروی محدود الکترومغناطیسی قادر است مواد را از بعدی به بعد دیگر منتقل کند به این جهت بشقاب های پرنده به زمین آمده واز انسان و اشیاء نمونه هایی را با خود می برند بعدها بدین باور شد که بعضی دیگر از حوادث از اضاة منفی بوسیله یوفو بوجود می آیند آنها ایجاد خلاء کرده و هواپیماها هنگام داخل شدن به آن منهدم میشوند احتمال دارد این حادثه برای مانتل پیش آمده باشد .

در تاریخ ۷ ژانویه ۱۹۴۸ کاپتان توماس مانتل همراه دیگر خلبانان سوار هواپیمای P-51 موسانگ شده و در منطقه گودمن واقع

در پایگاه نا کس بدنبال يك يوفوی عظیم رفتند در این هنگام مانتل مشاهده کرد که نا گهان هواپیمایش متلاشی شد او به بشقاب پرنده خیلی نزدیک شده بود و در میدان یونیزه شده بشقاب پرنده واقع گشته بود به این دلیل هواپیمایش به هزاران قطعه كوچك تقسیم شد هنگام بررسی قطعات هواپیما مشاهده شد که در داخل آنها سوراخهای خیلی كوچك وجود دارد این سوراخها شبیه سوراخهائی بودند که کرمهای خیلی ریز آنها را کننده باشند حادثه شبیه به همین حادثه بر کانستلیشن نیز آمد خلبان ماهر هواپیما باب براش در اواخر اکتبر ۱۹۷۱ در نزدیکی گریت اینا گا واقع در باهاما انفجار کانستلیشن را مشاهده کرد باب يك هواپیمای مدل D - C6 را هدایت می کرد کانستلیشن را در رادار خود دید آن در ارتفاع کم به سختی پوزومی کرد نا گهان شعله آبی عظیم به چشم خورد و متلاشی گردید نور حاصل از انفجار خیلی درخشان بود بطوریکه چشم را کور می کرد بهر حال یوفوها هر چه باشند بنظر میاید که يك میدان مغناطیسی ایجاد می کنند و بدین ترتیب هوا را یونیزه کرده و موجب متلاشی شدن کشتیها و هواپیماها می گردند.

چسوپ قبل از مرگش اعتقاد داشت که در مورد کشف و توجه علمی اتفاقات و حوادث تا يك قدمی واقعیت نزدیک شده است وی آن را بر پایه تئوری میدان متحد انیشتین قابل تشریح می دانست.

سؤال : آیا در مورد تئوری میدان متحد میتوانید مثالی

بدهید.

جواب : این تئوری بر پایه واقعیت استوار است . درك وفهم ما از زمان - فضا ماده و انرژی دارای ماهیت جدا گانه نیست بلکه تأثیر همان شرایط اختلال نیروی الكترومغناطیسی قابل تبدل به يكدیگرند . در واقع تئوری میدان متحد تفسیری است از چگونگی

ناپدید شدن ناگهانی و تجزیه شدن یو فورما است .

این تئوری در عمل مربوط میشود به میدانهای برقی و مغناطیسی بدین صورت که میدان الکتریکی داخل يك سیم هیچ ایجاد يك میدان مغناطیسی می کند که عمود بر صفحه میدان الکتریکی می باشد هر يك از این میدانها صفحه ویژه ای از فضا را به خود اختصاص میدهند در فضا سه صفحه عبارت دیگر سه بعد وجود دارد شاید بعد سوم را میدان جاذبه زمین تشکیل میدهد برای ایجاد يك میدان مغناطیسی ثالث ژنراتورهای الکترومغناطیسی را میزان می کنند شاید سومین میدان بوسیله «رزنانس» یعنی شدت دادن به ارتعاش امواج بوجود می آید بطوریکه چمدوب بمن می گفت بنظر او يك ناوشکن نیروی دریائی آمریکا بنام فلادلفیا اکسپریمنت تصادفاً به این میدان برخورد کرده است .

سؤال : آزمایش فلادلفیا چیست ؟

جواب : بنظر چمدوب تجربه فلادلفیا يك آزمایش مخفی بود و این آزمایش را نیروی دریائی آمریکا در فلادلفیا انجام داد آنها می خواستند تأثیر يك میدان قوی مغناطیسی را بر روی ناوشکن تجربه کنند این کار با ژنراتورهای مغناطیسی انجام گرفت ارتعاش و عدم ارتعاش ژنراتورها در کشتی و اطراف آن يك میدان مغناطیسی مهیب و بسیار بزرگی بوجود می آورد .

اهمیت این مسئله بستگی به ایجاد وحشت در سرنشینان ناو - شکن داشت روی ناوشکن و اطراف آن نور آبی مایل به سبز مثل همان نوری که بازماندگان حوادث برمودا شرح داده بودند همه جا را فرا گرفت نور کشتی را فرا گرفته بود و ناگهان کشتی از جلو چشم اشخاصی که در انگر گاه ایستاده بودند ناپدید شد .

در نارشکی در نورفونک و ویرجینیا ظاهر شد شاید در اثر یک سلسله عملیات ناپدید کننده و پیچیدگیهای فضا. زمان این حادثه اتفاق می افتد یکی از اشخاصی که در این حادثه شرکت داشت اطلاع داد که این آزمایش با موفقیت در دریا انجام گرفته است و منطقه ناپدید شدن کوه ای را به شعاع تقریبی صد یارد تشکیل میداد که فقط بر روی محیط اطراف داخل آب تأثیر می گذاشت و به خود کشی تأثیری نمی کرد. هنگامی که این میدان در پیرامون کشتی ایجاد شد بعضی از سرنشینان کشتی از نظر ناپدید شدنند بالمس کردنشان به وسیله تکبکی مخصوص دوباره ظاهر میشدند برخی از آنها چنان از بعد اصالی خود دور شده بودند که برای دوباره ظاهر شدن آنها از دستگاه های الکترونیکی مخصوصی استفاده میشد.

هنگامی که همفران کشتی نمیتوانستند وجود یکدیگر را لمس کنند احساس غریبی به آنها دست میداد احساس معلق بودن و فرورفتن در خلأ خطر کمی را دنبال نداشت اینطور شایع شده بود که بعضی از سرنشینان برای رهایی از آن حالت مریض شده اند و یا اینکه مرده اند برخی دیگر به ناراحتی های روانی دچار شده اند بهر حال اثرات روحی آن بمراتب بیشتر از اثرات دیگرش بود در حالیکه بسیاری از اشخاص تحت تأثیر ناپدید شدن و ظاهر شدن موقتی قرار گرفته در منزلشان یا در حال قدم زنی در خیابان یا در حال نشستن در سالن غذاخوری در مقابل چشم حیرت زده اشخاصی که در آن محلها وجود داشته اند ناپدید شدند.

سؤال: آیا خود جموپ شاهد این حوادث بوده است؟

جواب: درست نمیدانم تاچه اندازه شاهد این جریانات بوده است ولی اینرا میدانم که آنچه میگفت حقیقت داشت فراموش نکنید

که اویک نویسنده خود رأی ولجوج نبوده است بلکه اویک نویسنده منطقی ویک لضانورد با تجربه بود اومشول بزرگترین دوربینهای «آستروفومی» مجهز به نورشکنهای قوی در نیمکره جنوبی بود در ضمن رئیس چندین پروژه تحقیقاتی درباره کسوف و کاشف ستاره های نه گانه نیز بود گزارشات علمی اوبسیار درخشان است دلیل اینکه به آزمایش فلادلفیا علاقه نشان داد این بود که مردی بنام کارلوس آلد که از حادثه فلادلفیا نجات پیدا کرده بود طی نامه ای که به جسوپ نوشت خاطر نشان ساخت که آزمایش فلادلفیا شبیه موضوع کتاب «علت یوفو» نوشته جسوپ می باشد در آغاز جسوپ برنامه های آلد جواب میداد مدتی پس از این مکاتبات از جسوپ خواسته شد که به اداره تحقیق نیروی دریائی واشنگتن برود اگر در خاطرتان باشد بعلمت سانسور و اختناق بجزیک مقاله كوچك چیزی درباره حادثه فلادلفیا منتشر نشد در اداره تحقیق نیروی دریائی فتو کپی دست نویس کتاب او را به جسوپ نشان دادند که در آن به حمل کسوف بشقاب پرنده و آزمایش فلادلفیا اشاره شده بود بعداً از او پرسیده شد که دست خط خودش را که به امضاء سه شخص مختلف رسیده بود می شناسد یا نه؟ او نوشته آلد را تشخیص داد و نامه های آلد را به اداره تحقیق نیروی دریائی نشان داد بدنبال این جریان بیست و پنج نسخه دیگر از این کتاب را که اضافاتی برنگ قرمز درمورد حادثه فلادلفیا داشت برای تکثیر به قسمت های مختلف نیروی دریائی فرستادند با اینکه مسئولین به این کتابها اهمیت ندادند ولی سی کردند از روی نوشته های آلد آدرس او را بدست آوردند ولی موفق نشدند هیچ يك از بازماندگان ناوشکن فلادلفیا شناسائی نشد.

سؤال: چرا جسوپ خودکشی کرد؟

جواب : اگر قبول کنیم که خود کشی کرده است شاید دلیل اینکار سر خوردگی و پریشانی زیاد او بوده باشد نیروی دریائی از او خواسته بود که در مورد آزمایش فلادلفیا و پروژه های شبیه به آن مطالعات و تحقیقات بیشتری را انجام دهد ولی او این پیشنهاد را نپذیرفته بود و با آنها درگیر بود از این جهت خیلی ناراحت بود در ضمن انتقاد مؤسسات آموزشی و محافل علمی از کتاب او را بسیار مایوس کرده بود .

سؤال : شما گفتید اگر قبول کنیم که خود کشی کرده است آیا دلیلی دارید که او را کشته اند ؟

جواب : در این مورد عقیده های مختلفی وجود دارد که امکان داشت او نجات پیدا بکند .

موقعی که او را پیدا کردند او هنوز زنده بود ولی برای نجات او کاری نکردند و بحال خود گذاشتند نظریه های او بسیار مرقی و پیشرفته بود شاید اشخاص و یا گروه هایی می خواستند مانع گسترش تئوریهای او بشوند .

سؤال : آیا خودش موافق نظریه های جنوب هستید ؟

جواب : بلی کلیه پدیده های مغناطیسی مرموز هستند اگر ما تئوری انیشتین را در مورد میدان متحد کاملتر کنیم مسئله جاذبه زمین و میدان الکترو مغناطیسی را در مورد ابعاد چهار گانه جهان و میدان مغناطیسی پیش خواهد آورد اگر این تئوری متکی به دلایل قوی باشد سبب میشود که انسانها بعد خود را بطور مؤثر تغییر دهند و ناپدید شوند شاید هم جواب معمای مثلث برمودا در این تحولات الکترو مغناطیسی نهفته است و یا مواقع مخصوصی قابل کنترل است این حوادث گاه اتفاق گاهی هم همراه با نشانه و علامتی ظاهر میشود بنظر

می‌آید که بشقاب پرنده بتواند انرژی لازم را برای این پدیده بوجود آورد ؟

سؤال : چرا فکر می‌کنید درمثالت برمودا تمرکز وقایع وجود دارد ؟

جواب : بنظر من امکان دارد که باجمع آوری اطلاعاتی مناطقی که بشقاب پرنده از آن نمونه برداری می‌کند بتوانیم پیدا بکنیم با پیشرفتهای علمی ما در کیپ‌کندی وسائل فضائی این اطلاعات را می‌شود کسب کرد البته باید آنها را به حوادث گذشته ربط بدهیم شاید هم مرکز تولید این انرژی و یا مبدا نیروی فعلا در دریا باشد در سالهای گذشته ما به این نتیجه رسیدیم که در نزدیکی بیمینی و سایر مناطق ناحیه باهاما در اعماق دریا ساختمانهای بزرگی وجود دارد این موضوع میرساند که هزاران سال پیش در این مناطق تمدن عظیمی وجود داشته است جالب اینجاست که تمامی این حوادث در آن منطقه اتفاق افتاده است گذشته از این اغلب بشقاب پرنده ها در این ناحیه مشاهده شده است آنها یا در آسمان بوده‌اند و یا اینکه از قعر اقیانوس بیرون آمده‌اند .

سؤال : چه عملی در مقابل تهدید بشقاب پرنده ها می‌توانیم انجام بدهیم ؟

جواب : در حال حاضر هیچ کاری نمیشود کرد و فکر نمیکنم تمام مسافران آن ناحیه را خطر جدی تهدید بکند شاید هم ناپدید شدن گان در حال حاضر زنده‌اند و در بعدی دیگر بر می‌گردند .

بعقیده من فهمیدن این موضوع بسیار مفید است تا با آمادگی کامل وارد این منطقه شده و ارتباط خودشان را با مرکز قطع نکنند ما خود نیز وقتی برای تحقیق به آن منطقه می‌رویم این کار را می‌کنیم در

واقع. باید کارهایی را که آنها می‌خواهند انجام بدهند پیش‌بینی کرده و مقابله بکنیم شاید مهمان‌هایی که به کره زمین می‌آیند همه از يك سیاره نبوده و نظرات مشترکی نداشته باشند این سفینه‌های ماجراجو و یا کنجکاومستول خاموشیهای نیروی برق هستند ولی تا حال حتی بکنفر هم از این خاموشیها صدمه ندیده است.

بزرگترین خاموشی برق در سال ۱۹۶۵ در منطقه شمال شرقی اتفاق افتاد خاموشی میامی در سال ۱۹۷۳ را نیز به یوفونست میدهند هنگامی که در شمال شرقی آمریکا خاموشی شد در «سیراکوس» يك درختان قرمز رنگ به قطار صدها مشاهده گردید.

در شهرهای نیویورک - فلادلفیا و مناطق دیگری از «ردایلند و ماساچوست» نیز بشقابهای پرنده مشاهده شده است تأثیری که این خاموشیها گذاشته است اغلب از کار افتادن و یا ناقص کردن موتور اتومبیلها، اشکالاتی در دستگاههای الکتریکی و فرستنده رادیویی و غیره بوده است همه این حوادث موقع دیده شدن بوفو اتفاق افتاده است.

خیلی از اشخاص که مسئله خاموشی برق را مورد بررسی قرار داده‌اند به این نتیجه رسیده‌اند که بشقاب پرنده‌ها در میدان مغناطیسی زمین و ارتباطات الکتریکی ایجاد اشکالاتی می‌کنند زیرا درست در موقع حضور آنها وضعیتی پیش می‌آید که بعلم نبودن برق و فرصت کافی کسی نمی‌تواند بطور جدی آنها را بررسی نماید.

وقتی از جانب ایستگاه تقویت برق که مدارهای اصلی در آن کار گذاشته شده است خاموشی برق اعلان گردد بدعلت اصلی این خاموشی ذکر نشد ولی این مسئله که خاموشی برق منطقه یکی از مرموزترین حوادث قرن است اعلام گردید.

تمامی محققین وقایع مثلث برمودا بر این عقیده اند که اگر تفسیری در رابطه با کره زمین در مورد ناپدید شدن گان نباشد دلیل واقعی را باید در خارج از کره زمین جستجو کرد و مسئله ناپدید شدن کشتی‌ها و هواپیماها را باید به عوامل یوفونست داد. گذشته از این اکثر یوفوها هنگام شب بارنگهای گوناگون مشاهده شده‌اند و ناپدید شدن هواپیماها هم همزمان با نورهای غیرعادی صورت گرفته است. این حادثه هنگام ناپدید شدن هواپیماهای پرواز شماره ۱۹ نیز اتفاق افتاده است در مورد استار آیل نیز شبیه همین وضعیت گزارش شده است با آنکه در مورد یوفوها فرضیه‌های گوناگونی وجود دارد ولی تا حال فرضیه‌ای که ثابت کند محل اصلی یوفوها کجاست تشریح نشده است.

همراه میلیونها سیاره قابل اسکان جایی در فضای خارج بنظر میرسد که محل بازدید باشد به غیر از مسافت زمانی که طبق محاسبات واحد سال نوری يك و یا چندین صم طول می کشد.

فاصله کره زمین تا خورشید که نزدیکترین ستاره می باشد بر اساس سال نوری فقط ۸ دقیقه طول می کشد ولی شاید طول يك صم در زمین با سایر سیاره‌ها متفاوت باشد در نظریه‌هایی که در سالهای اخیر وضع شده‌اند در مورد سفر به این سیاره‌ها محدودیت سرعت، سرعت نور، فضای لایتنای و ارتباط زمان با انرژی مطرح شده است.

بنظر بعضی از نویسین‌ها این منابع که مورد بازدید قرار می‌گیرند در مقایسه با زمین به اقیانوسها نزدیکترند.

«ایوان ساندرسون» در کتابش که بنام «ساکنان نامرئی» نوشته است به این نکته اشاره می‌کند که تقریباً سه چهارم زمین را آب

پوشانده است درواقع جانوران هوازی مثل انسان که در ضمن « اقیانوس هوا » زندگی می کنند از جانوران آبرزی که در اعماق اقیانوسها زندگی می کنند به سطح زمین نزدیکترند آنها محدودیت ندارند و قادر به تغییر دادن امکان و تکامل بیشتری هستند و این امکان وجود دارد که :

ویک ویا چندین تمدن در این سیاره در زیر آب وجود دارد که از قرنهای پیش در آنجا اسکان کرده و تکامل یافته است و یا اینکه از مکانی دیگر به این سیاره آمده و مقیم شده اند شاید آنها توجیه میدهند در سطح کره آبی زندگی میکنند و گاهی هم به کره زمین یعنی به سطح کره سنگی آمده و در آنجا عملیاتی را انجام میدهند، مشاهدات او نشاندهنده این نکته بود که اگر در زیر آب تمدنی بوجود آمده باشد با احتمال قوی از تمدن کنونی ما بسیار پیشرفته تر است زیرا آنها بلیونها سال قبل دریا را رها کرده و بطرف خشکی رفته اند اگر در آنجا می ماندند حتماً با زندگی سختی مواجه میشدند و با گذشت زمان با تکامل علم و تکنیک خویش آنجا را محل مناسبی برای زندگی می کردند .

نظریه وجود تکنولوژی قوی در اعماق دریاها و اقیانوسها سبب بخش شایعات و افسانه های زیادی در گذشته و حال شده است در حال حاضر حوادث غیرعادی از هر زمان دیگر بیشتر است شاید این تفسیری باشد از قزو رفتن بشقاب های پرنده در آبهای پیرامون مثلث برمودا وقتی بفکر کشف واقعیت در مورد زندگی آنها می افیم این سوال پیش می آید که آیا ما می خواهیم آنها را کشف کنیم و یا اینکه

خود قطب ها .

با در نظر گرفتن توضیحات محققان که اغلب خیر عادی هستند این مزاح «هالدن» بیاد میافتد که گفت :

«کائنات بیشتر از آنچه ما تصورش را می کنیم شگفت آمیز است حتی بیشتر از آن است که ما قادر به تصورش هستیم» .

در مورد ناپدید شدنهای بدون توضیح با وجود تمامی علل وقایع ما حق انتخاب این موضوع را داریم که پدیده های زمینی را قبول کنیم و یا اینکه پدیده های ماوراء زمین و یا فضائی را . آیا حفره ای در آسمان وجود دارد که هواپیماها داخل آن میشوند ولی قادر نیستند از آن خارج بشوند؟ و یا اینکه در بعد زمان میدان مغناطیسی وجود دارد، آیا گردابه های مغناطیسی هواپیماها را ناپدید میکنند؟ و یا اینکه به بعد دیگری منتقل می کنند .

هیچیک از این تئوریه ها به اندازه این نظریه که عقیده دارد مثلث برمودا باعث انتقال به زمان گذشته و تمدنهای اولیه در اعماق اقیانوس زیر مثلث برمودا می شود حیرت انگیز نیست در این نظریه بطرز اغراق آمیزی ادعا شده است که در حال حاضر وارثان تمدنهای باستانی سبب از بین رفتن هواپیماها و اختلالاتی در دستگاههای مغناطیسی و الکترونیکی و مخابراتی هستند .

بنابراین هواپیماها در این محل در زمان و موقعیتهای معین نا آگاهانه سبب از بین رفتن خودشان میشوند و در رابطه با این تئوری غیر قابل قبول تمام نکاتی که در این قسمت و قسمتهای دیگر کتاب از آنها سخن گفته شده است یعنی پدیده های طبیعی و غیر طبیعی منطقه زیر

سؤال قرار میگیرد برای شرح و چگونگی این تئوری بایده زمانهای گذشته و زمان آفرینش اقیانوسها و تمدنهای انسانی برگشته و آنها را مورد تحقیق و بررسی قرار بدهیم .



(قسمت هفتم)

گذشته اقیانوسها

قسمت بزرگی از خشکیها قبلا در زیر آب بوده است. و قسمت اعظمی از کشف اقیانوسها نیز زمانی خشکی بوده‌اند. این امر زمانی مورد توجه طبیعی‌دانها قرار گرفت که در دشتها فسیل‌هایی پیدا کردند. همچنانکه در لرن حاضر طبیعی‌دانها اسکلت نهنگ را در خشکی مینه. سوتا و حتی کوه‌های هیمالیا پیدا کردند. این شواهد نمایانگر اینست که در زمانهای بسیار دور دست صحرا در زیر آب بوده است. با قبول این فرضیه وقتی در مورد تغییرات مثلث برمودا صحبت میشود مسئله زمان امری بسیار مهم تلقی می‌گردد.

در ادوار یخبندان بخش بزرگی از اقیانوسها منجمد بوده و یخ آنها چندین مایل عمق داشت. این آبهای منجمد بخش بزرگی از نیمکره شمالی را میپوشاند، زمانیکه حدود دوازده هزار سال پیش یخها در اثر تغییرات جوی شروع به ذوب شدن کردند سطح آبهای کره زمین بالا آمد و خشکیها و جزایر را دربر گرفت.

البته علت اصلی این تغییرات جوی هنوز بدرستی برای ما روشن نشده است. سطح آبهای اقیانوس برابر تخمینی که زده‌اند در

سومین دوره بخندان زمین در حدود ۱۰۰۰ قوت یا بیشتر بالاتر رفت . در همان زمان بسیاری از خشکیها در اثر فعالیت آتشفشانها و جریان مواد مذاب بدرون آبها از این سطح نیز پائینتر رفت .

درس نوشت نژادها و قبیله های مختلف جهان حوادثی از قبیل آتش ، سیل ، زمین لرزه ، انفجار یا لرزش تمامی کره زمین وجود داشته که منجر به انهدام شکل موجود زمینی و تبدیل آن باشکال دیگر شده است .

در اکثر این حوادث فقط یکنفر همراه خانواده خود جان سالم بدر برده و همراه دیگر جاندارانیکه زنده مانده بودند به زندگی جدیدی در کره زمین پرداختند . و بدینسان سلسله حیات ادامه پیدا کرده است . یکی از این ماجراها راجع به حضرت نوح است که در اثر جریان آب مردم زمان او از بین رفتند . و او همراه عده ای اندک از بازمانده گان شروع به بنای جدیدی در جهان کرد . بر اساس سنتها و روایات مذهبی یهودی و مسیحی حضرت نوح آشنا ترین چهره بازمانده است : از دیگر نمونه های اینگونه حوادث دکالیون است که بر اساس اسطوره های یونانی زمین را با پخش کردن سنگها قابل سکونی ساخت . فرد دیگری بامبانا است که تنها بازمانده جریان يك سيل بسیار مهیب است این امر از روایات اسطوره ای هندی مهابرات برمی آید که وی پس از این سیل باز بحیات خود ادامه داد .

در افسانه های بابلی جریانی روایت نشده که راجع به (اوت - ناپیش تیم) است که بسیار شبیه جریان حضرت نوح می باشد . از دیگر نمونه ها « کاگس کاگس » از افسانه های قدیم مکزیکی و دیگری « تزیی » قهرمان افسانه ای دیگر مکزیکی است که با جمع آوری انواع دیگر جانوران در يك کشتی باقی ماندند و بحیات خود ادامه دادند . از جمله

افسانه های دیگر راجع به بوجیکا می باشد که در جریان سیل در اثر باز شدن حفره ای در زمین نجات یافت. تاماتدرا داستانی از جنوب آمریکا و داستانهای بسیار دیگری از نقاط مختلف دنیا همه نمونه هایی از چنین جریاناتی هستند. اینگونه داستانها دارای اختلافات بسیار جزئی با یکدیگر هستند و برابرنقل قولهایی که از آنها شده در تمامی موارد جاندارانی که نجات می یافتند همه جفت بودند.

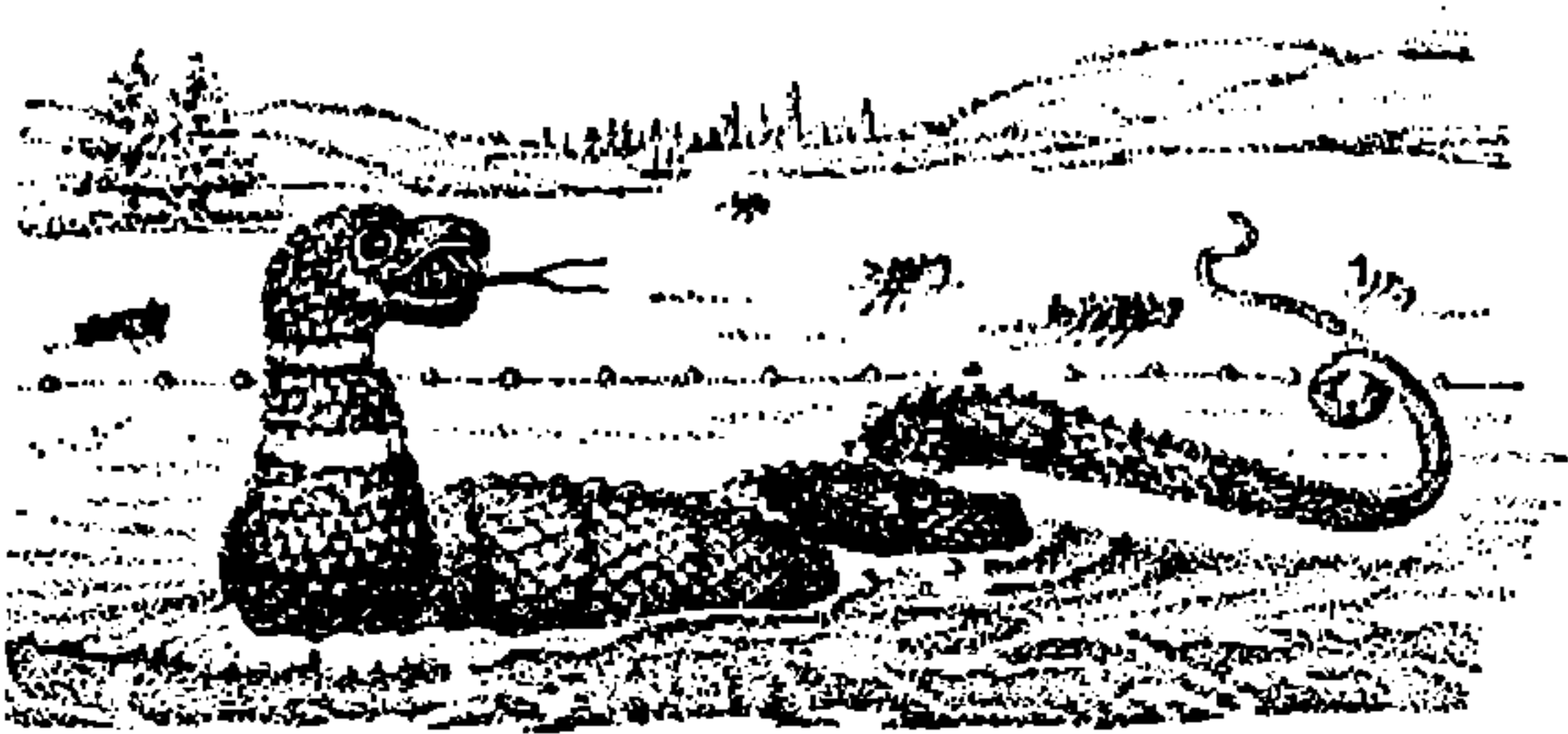
باتوجه به این افسانه ها فرضیه وجود یک دنیای وسیع در زیر آنها امکان پیدا می کند. این افسانه ها در اثر خاطره های کوچکی بوده که سینه بسینه نقل شده و بدست ما رسیده است. اکثر آنها بنحوی با دریا، تغییرات زمین، آب و هوا و سطح آبهای زمین ارتباط پیدا می کند.

خاطره این حوادث اسفناک با وجود دلائلی مثل بالا رفتن سطح آب، فرورفتگیهای زمین، پیچیدگیهای سطح زمین و کناره دریاها، همچون سواحل شنی اطراف جزیره آزورس و گرینلند و شمال کالیفرنیا و پرو این مسئله را قابل قبولتر جلوه گرمی سازد. بر اساس تحقیقات زمین شناسان ظاهراً کوههای آند قبلاً زیر آب بوده اند در عین حال خشکیهای دیگری در جنوب آمریکا زیر اعماق اقیانوسها فرو رفته اند. از نمونه جزایر و شهرهایی که سابقاً در روی آب بوده و سپس بزیر آب فرو رفته اند میتوان از شهر نیاهوآتا کو نام برد. در ضمن اراضی ساحلی آمریکای شمالی در منطقه ناسکادیپ نیز بزیر آب فرو رفته اند. همزمان با این تغییرات، تغییر آب و هوا در دنیا وجود طوفانهای شدید در جهان بوجود آمد.

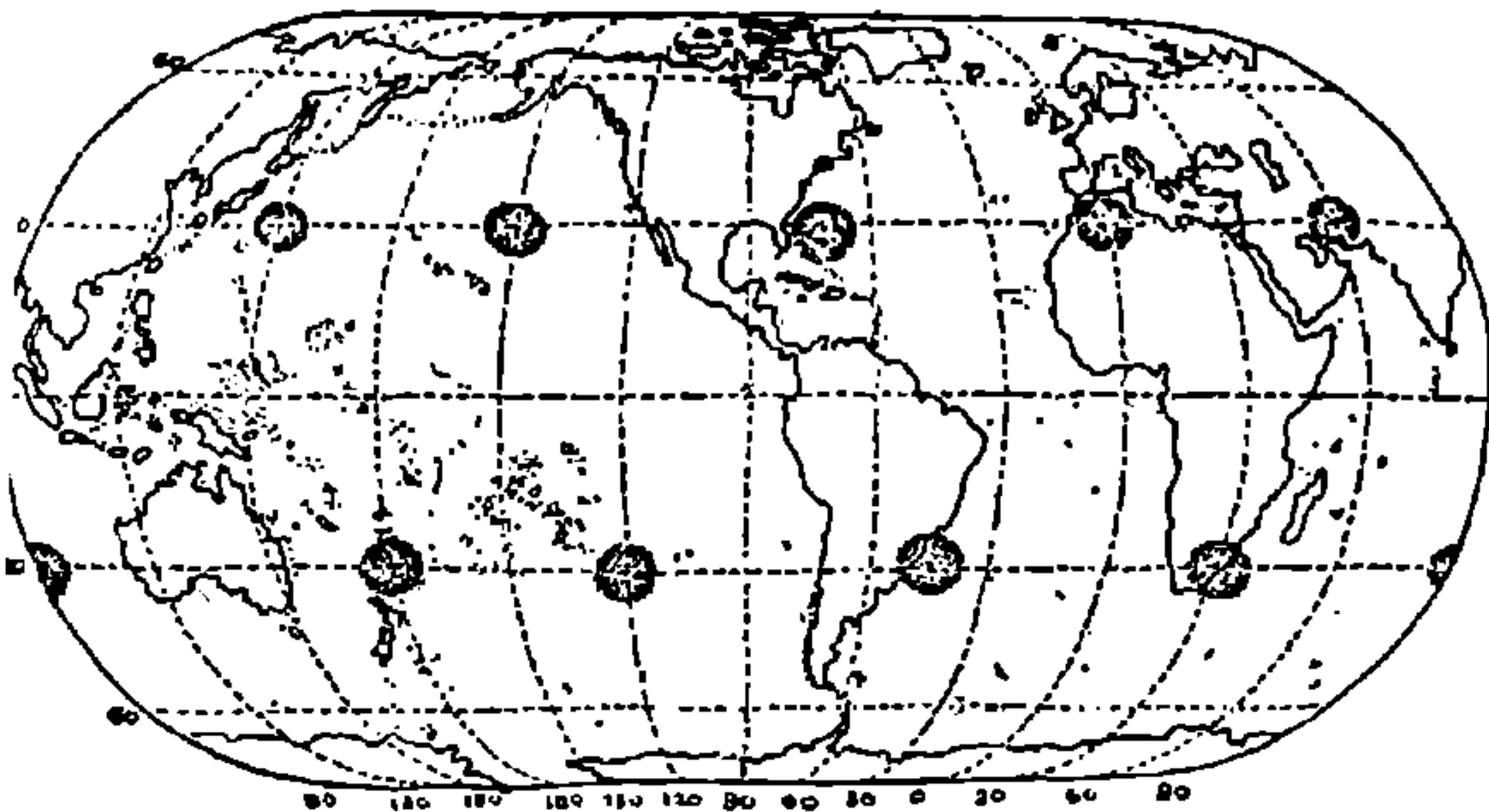
در ناحیه سیبری جسد های یخ زده فیلهای ماموت، کرگدن ها و سایر حیوانات بومی در درون یخها و طغیانها بدام افتادند و چنان بسرعت

تصاویری از شگفتیهای مثلث شیطانی برمودا

این عکسها توسط دانشمندان و محققان
پس از سالها تلاش ، کوشش و تجسس
فرضیه‌های علمی و عملی با مطالعه و تحقیق
صدها نشریه و کتاب تهیه شده است .



مار دریایی گلوستر این مار در تارپنهای مختلف مشاهده شده است.



۱۲ منطقه از دنیا که اشکالات الکترومغناطیسی در آنها مشاهده شده

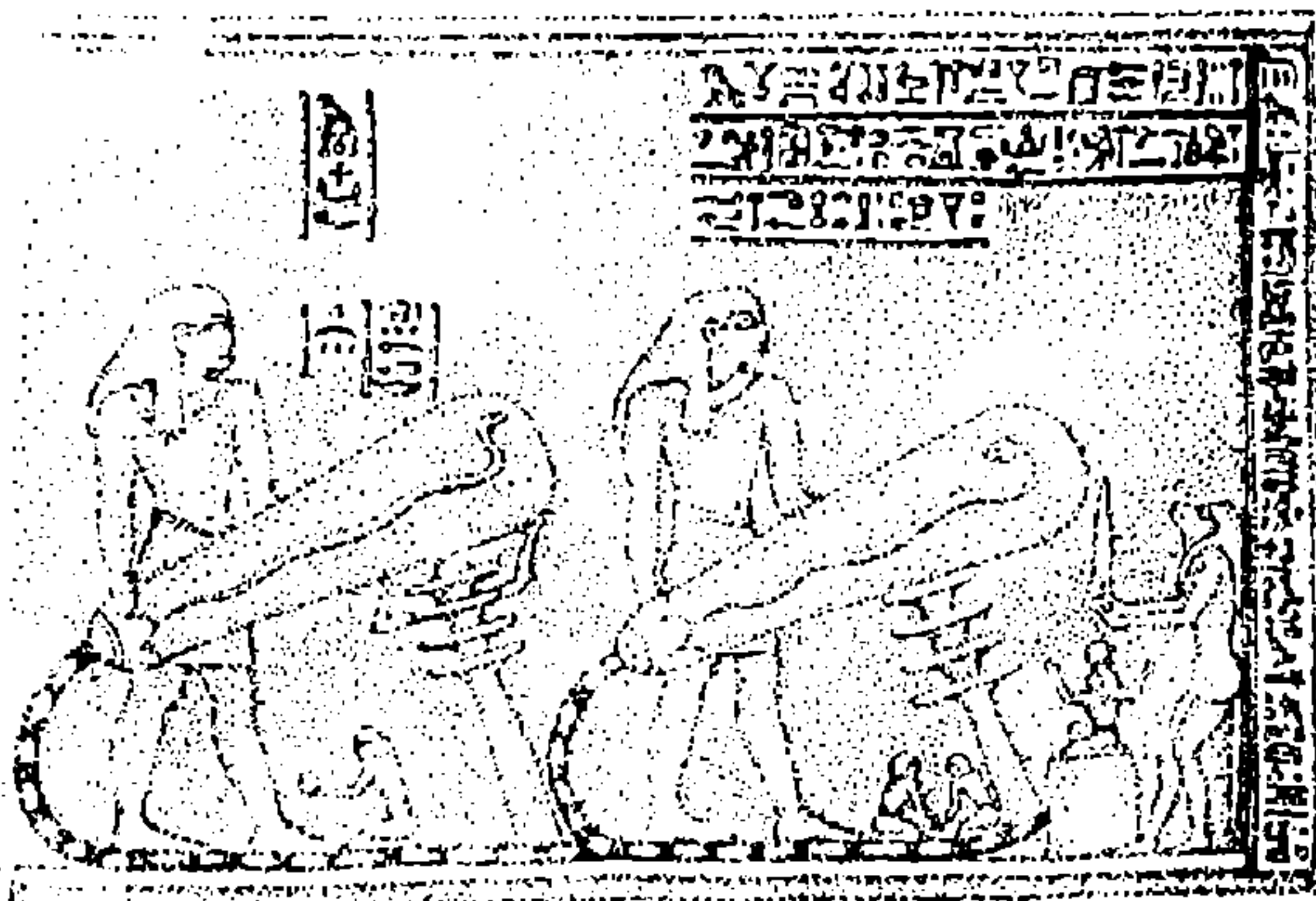
است .



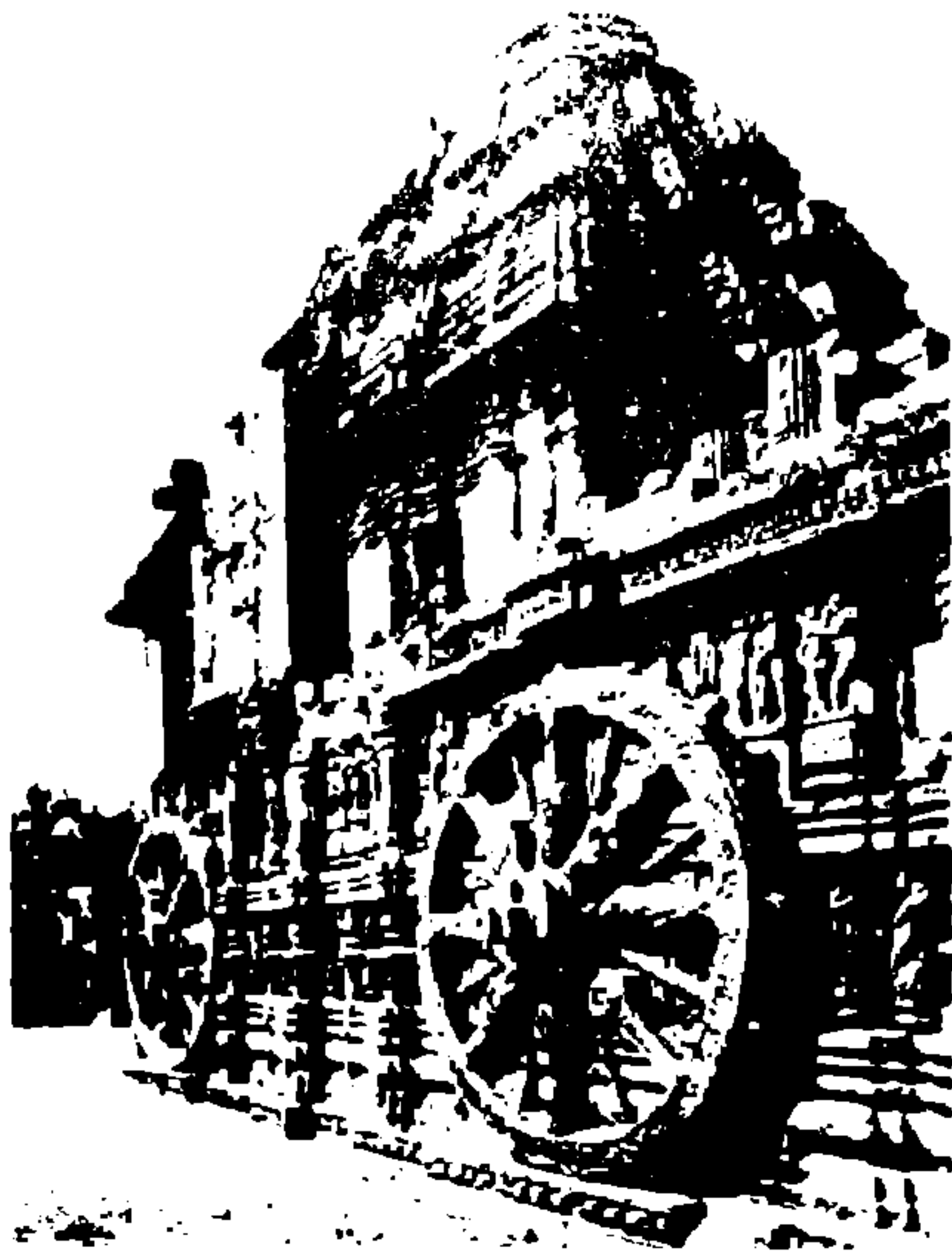
عکس خواصان در آبهای
باهاما در این ناحیه عمق
دریا نامهان زیادتر
میشود و در زیر دریا
صخره‌ها و غارهای
زیادی وجود دارد .



یک شینی طلای مربوط به ۱۸۰۰ سال قبل که در (کامبئی) آمریکای جنوبی پیدا شده است بعضی ها عقیده دارند که این مدل یک هواپیماست .



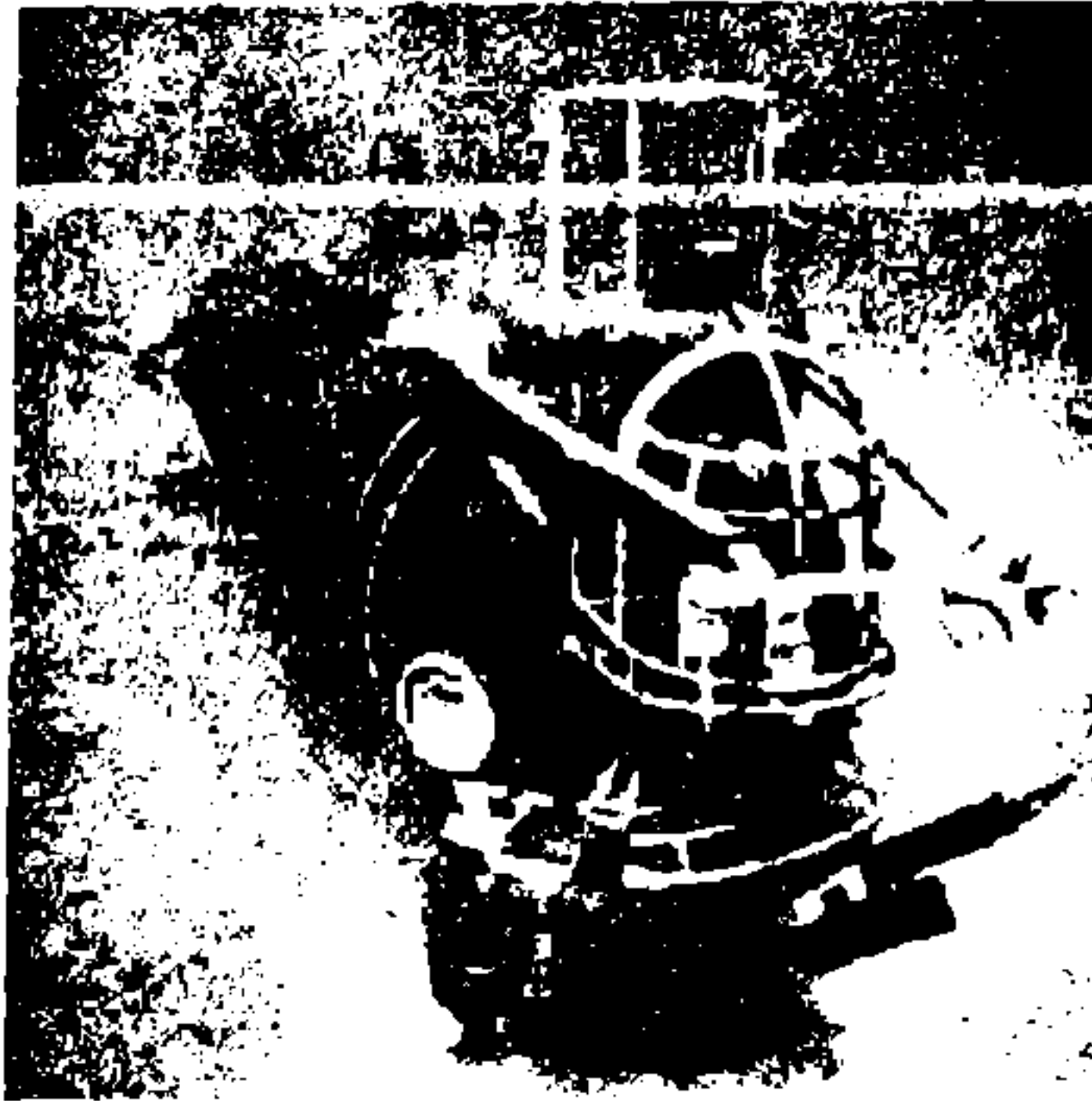
یک نقش دیواری از معبد هاتور مصر احتمال می رود اشیائی که در دست آنها هست یک نوع چراغ الکتریکی است تصور میشود مصریهای قدیم طرز استفاده از نیروهای الکتریک را می دانستند .



معبد سیاه هندوستان ، این ساختمان معماری زیبای دوران گذشته را
نشان می‌دهد تکنیک فرهنگی دوران گذشته هندوستان با دیدگاه علمی امروزی
مطابقت دارد .



سوراخ آبی - غارهای عمق دریا .

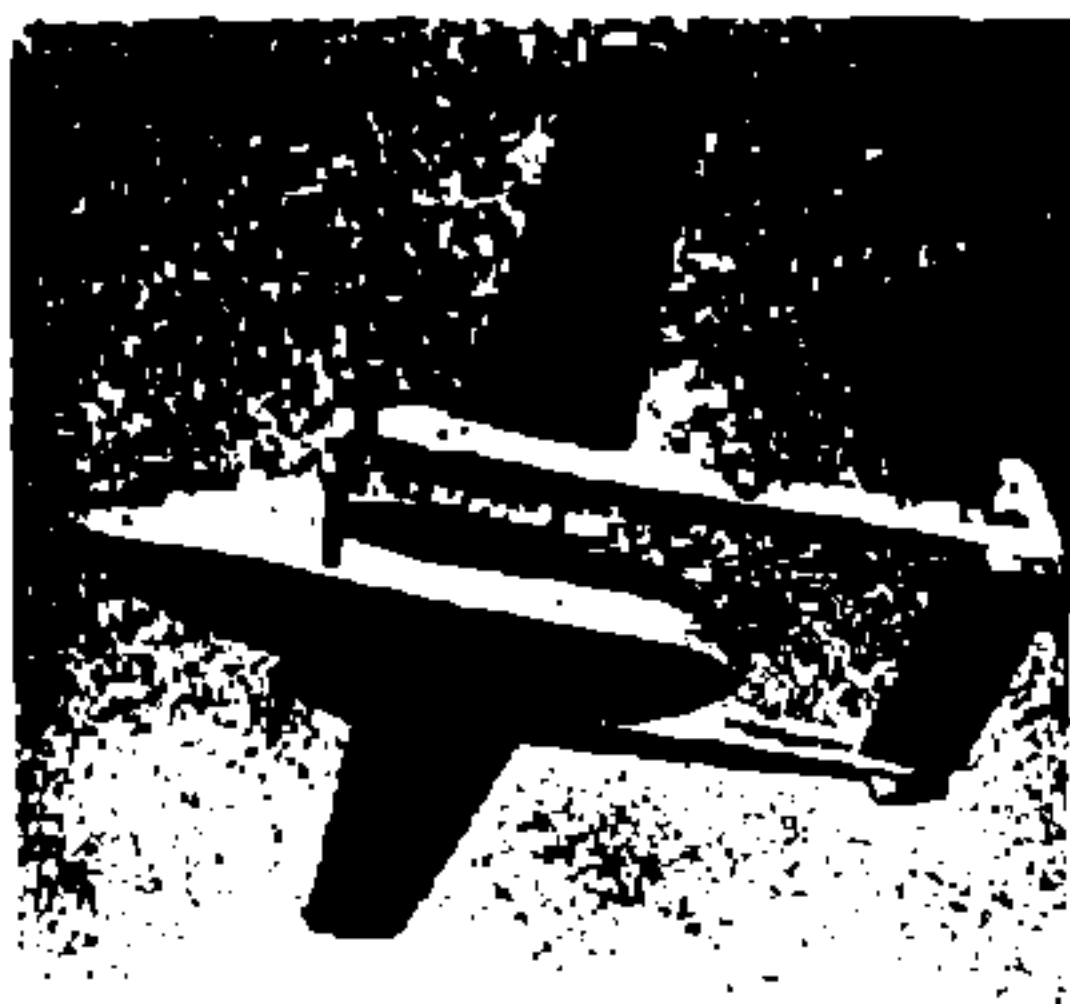


زیر دریایی **Aluminaut** که در تحقیقات زیر دریایی مخصوصاً در منطقه جزایر باهاما مورد استفاده قرار میگیرد و ۷ خدمه دارد





کشی Sulphur Queen در تاریخ ۱۳ بهمن ماه ۱۳۴۲ ناپدید شد و تنها يك پیراهن نجات از آن باقی مانده بود .



هواپیمای C119 که در شرایط
هوای خیلی خوب منطقه ناپدید شد
و تاکنون پرنده مدل KC135 که
در مرداد ماه ۱۳۴۲ ناپدید شد .





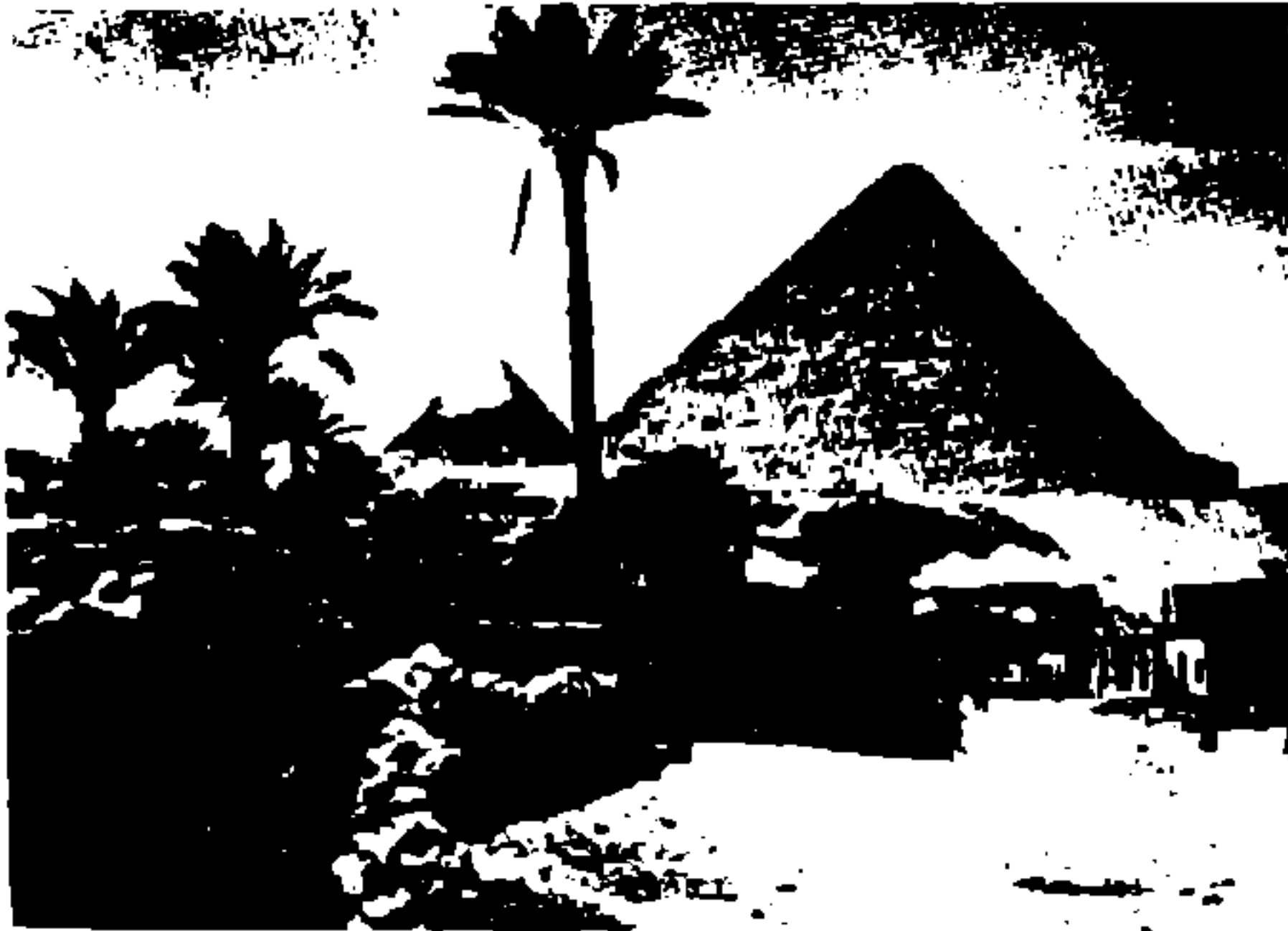
عکس مثلث شیطانی برمودا که توسط سفینه های خبری قبل برداشته شده است .



هواپیماهای T.B.M Avenger که در تاریخ ۱۴ آذرماه ۱۳۲۴ همراه با ۵ خلبان و ۹ خدمه ناپدید شدند .



هواپیمای دریائی مارلین که برای جستجوی هواپیماهای (Avenger) فرستاده شده بود در آن منطقه ناپدید شد و اثری از آن مشاهده نگردید .



اهرام بزرگ مصر . بررسیها نشان میدهد که این هرمها بعنوان هنر
نجومی و لابراتوار ریاضی نجومی مورد استفاده قرار می گرفت .



دیوارهای قلعه‌های دربرو، ساختمان این قلعه معمای هنر معماری است.



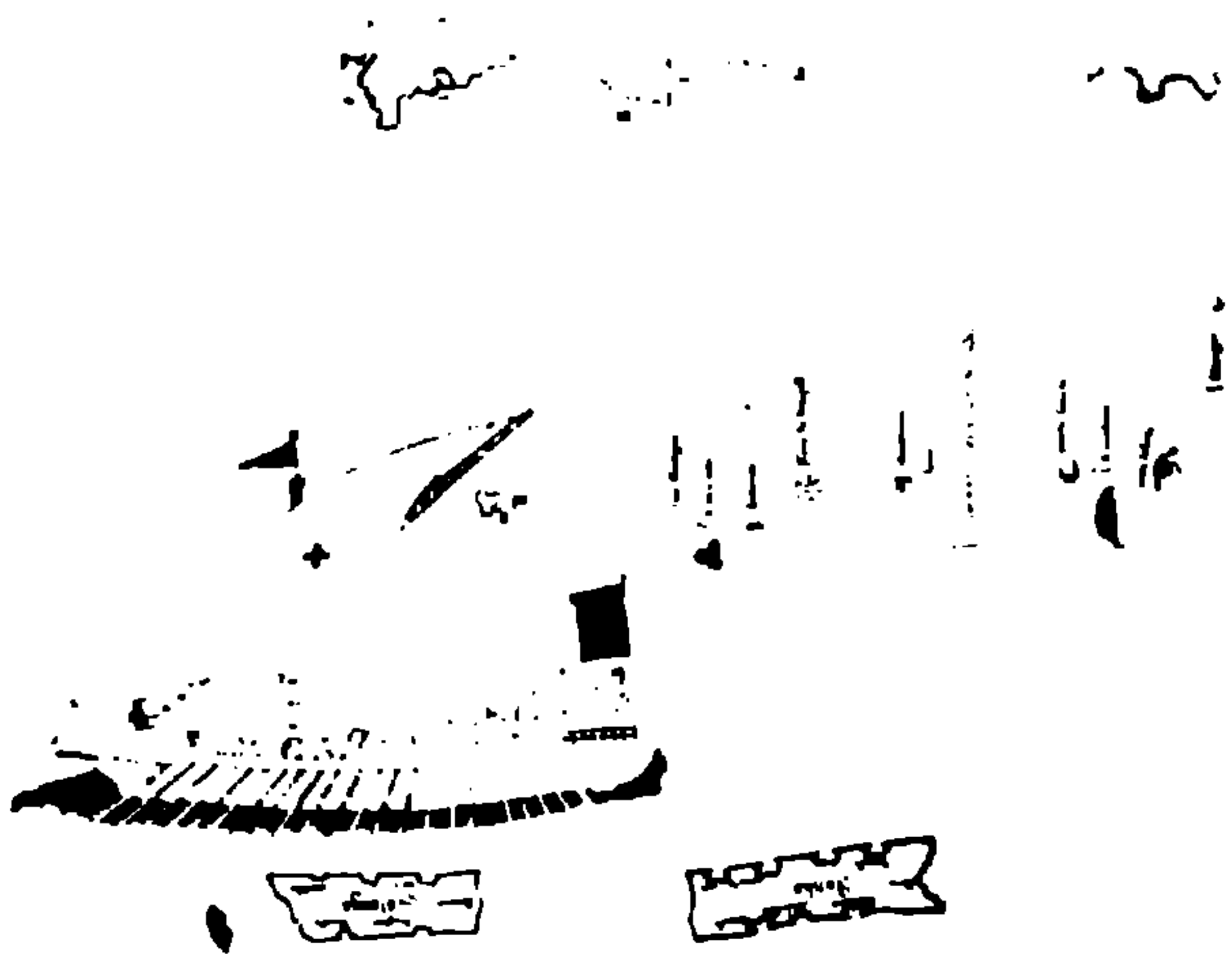
یک نقش برجسته که رهایی از طوفان را نشان می‌دهد و در خرابه‌های
مایا واقع در جوبا پیدا شده است طبق المانه‌های مایالیها از یک طوفان در
دریای شرق نجات پیدا کرده و به آمریکای جنوبی آمده‌اند .



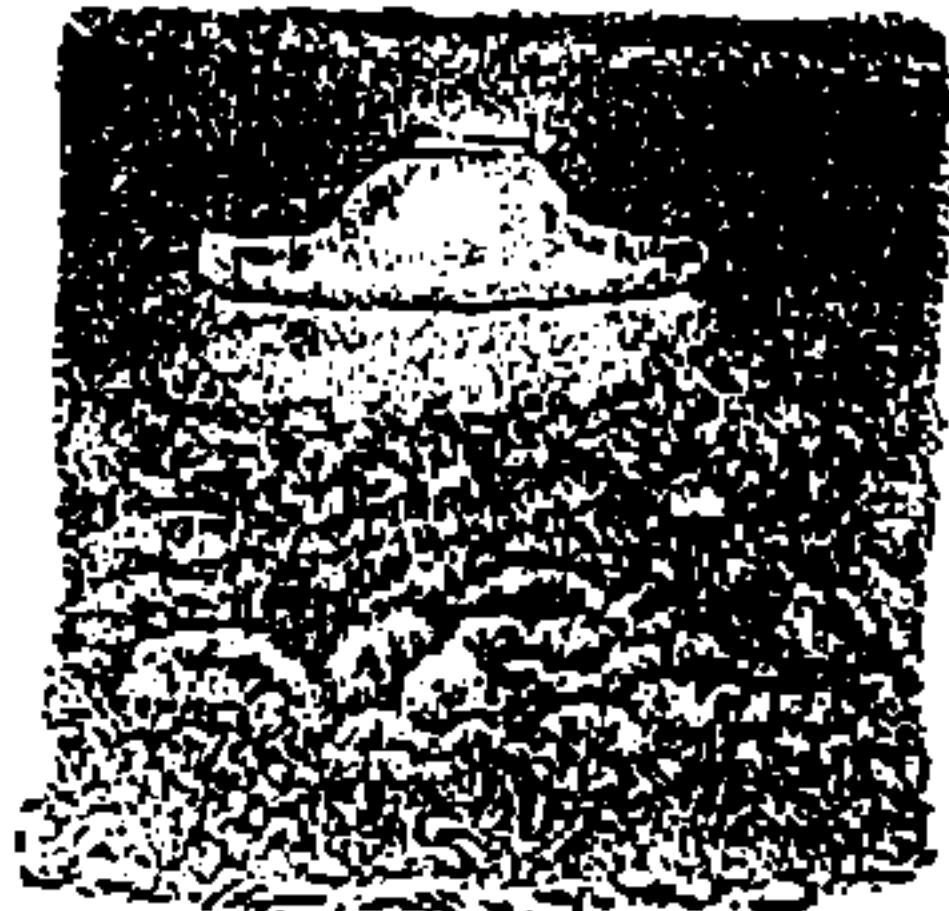
این عکس از منطقه بی‌می‌نی شمالی برداشته شده است در عکس یکی
از لوله‌ها که اغلب مشاهده می‌گردد بچشم می‌خورد .



صخره‌های زیر دریایی Mossele گفته می‌شود که در این منطقه یو فوهای
زیادی مشاهده شده است .



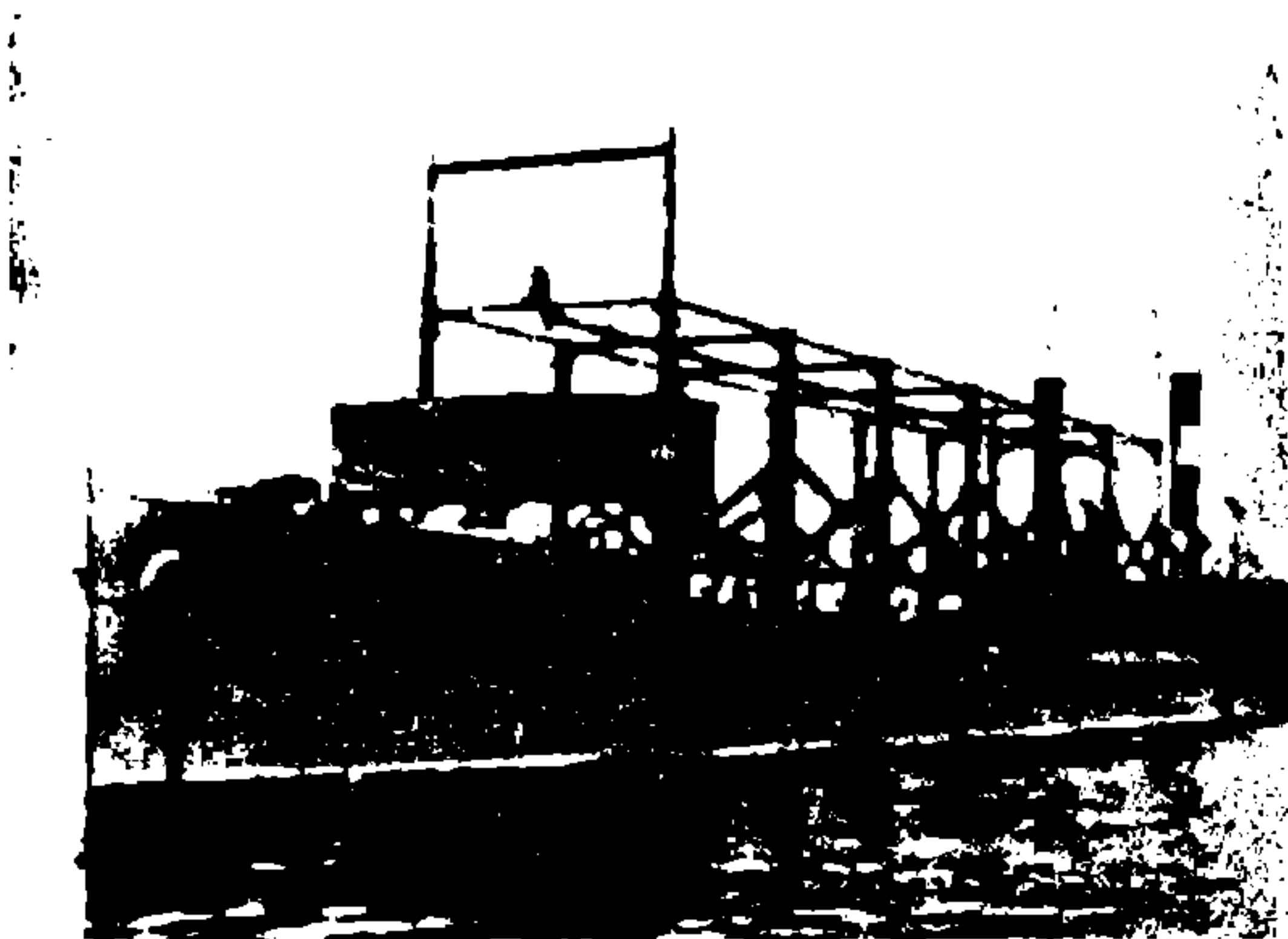
نقشه جغرافیایی به نی جی سا مربوط به سال ۱۴۸۲ میلادی احتمال دارد کریستف کلمب از این نقشه استفاده کرده است .



تصویر خیالی از یوفو هالی که توسط
دکتر والتین مشاهده شده‌اند.

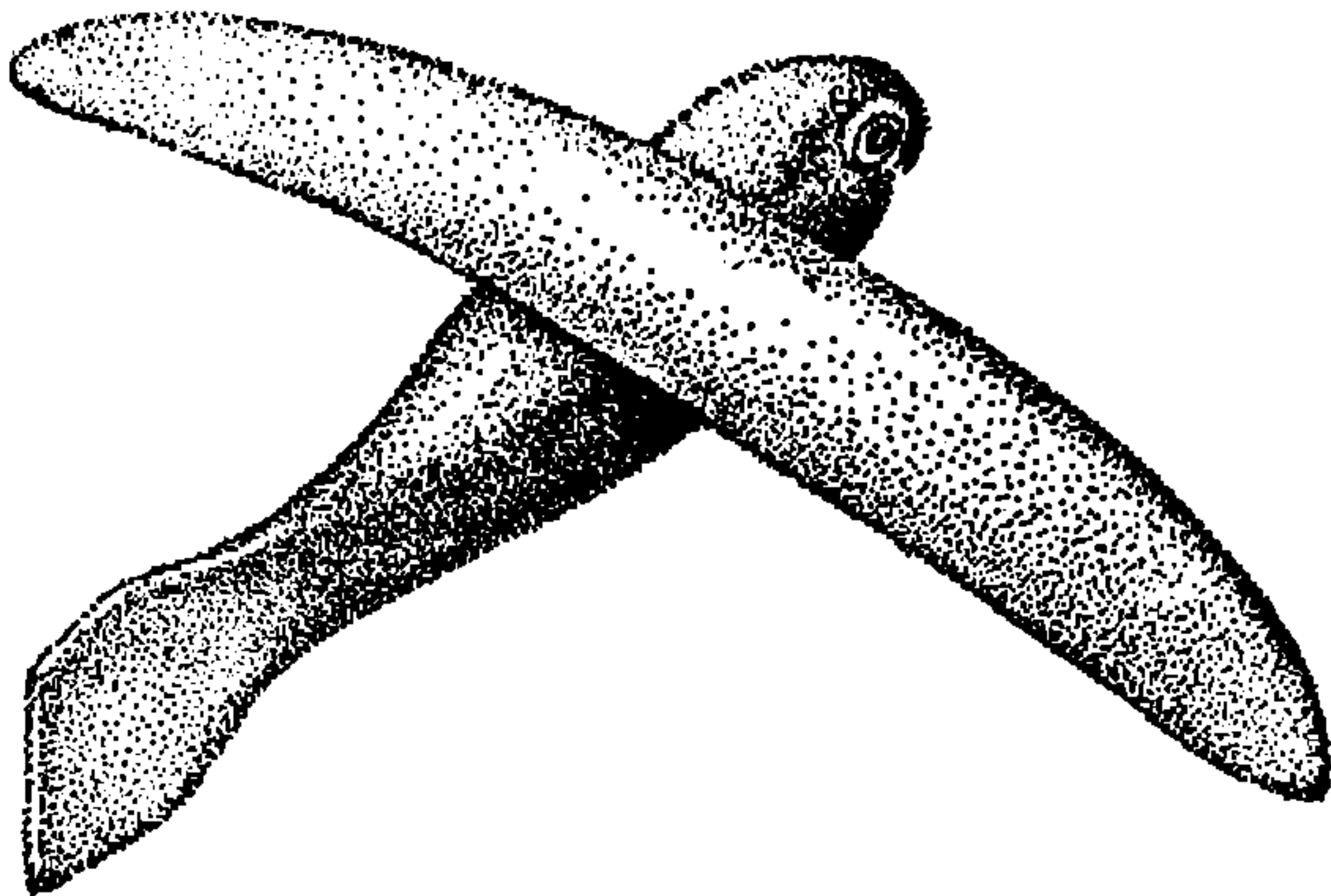


این یوفو در تاریخ ۱۵ آذر ماه ۱۳۴۱ توسط دکتر والتین ثبت
شده است .



کشتی Cyclops همراه با ۴۰۹ سرنشین در تاریخ ۱۳ اسفند ماه ۱۲۹۷ ناپدید شد و اثری از آن مشاهده نگردید (عکس بالا) کشتی انگلیسی Cyclops که در جنگ جهانی دوم ناپدید شد در آرشیو دریایی آلمان مدرکی مبنی بر غرق شدن این کشتی بدست نیامده است (عکس پایین)





یك مدل پلانو که از يك قبرستان قدیمی مصر پیدا شده است
بطوریکه معلوم است مصریهای قدیم پلانورهای شبیه پرناگان درست کرده و
استفاده میکردند .

بخ زدند که پس از یافته شدن گوشت آنها ابتدا توسط سگها خورده شد و سپس دانشمندان روسی با خوردن آزمایشی آنها پی بردند که هنوز گوشت این حیوانات قابل خوردن است . در ناحیه سبیری حیوانات دیگری یافت شده اند که الزاماً جزو حیوانات منطقه سبیری نبوده اند دلیل آن اینست که هنوز غذای گیاهی آنها که بصورت هضم نشده در معده شان یافت شده سالم مانده و این نوع گیاهان در منطقه سبیری نمی روئید .

در بخشی از شمال سبیری که شامل آلاسکا و کانادا می شد استخوانهای حیوانات بزرگی یافت می شود که نسلشان بناگاه منقرض شد . از اینگونه علائم و نشانه ها در جاهای دیگر جهان منجمه شمال اروپا مرکز آسیا و چین نیز یافت شده اند که نمایانگر همین تغییرات جوی می باشند ؛ در نیمکره دیگر نیز بنحوی دیگر اینگونه بقایای حیات جانوران پیدا شده است . وجود اسکلت عظیم فیلها و جانوران که در زیر زمین و در اعماق دریاها پیدا شده حاکی از اینست که حدود ۱۲۰۰۰ سال قبل چنان تغییرات ناگهانی در آب و هوا پدید آمده که در نتیجه اسکلت و بقایای این حیوانات در محلهای غیر از محل طبیعی زندگی آنها یافت میشود .

خشکیهای آن دوره فعلا در زیر آبها قرار دارند و شامل قسمتی از دریای مدیترانه ، سواحل افریقا و سبیل ، بخش بزرگی از دریای شمال ، سواحل ایرلند ، فرانسه ، شبه جزیره اسپانیا ، اطراف آژورس جزایر قناری ، سواحل جبل الطارق ، شمال و جنوب آمریکا و بخصوص سواحل باهاما می باشد . سطح این مناطق هزاران مایل مربع را تشکیل می دهد .

دلایل متعددی حاکی از اینست که مناطق فوق الذکر قبلا خشکی

بوده‌اند . يك هيئت اکتشافی روسی اخیراً صخره‌ای را در اعماق ۶۶۰۰ پایی دریا واقع در شمال آزورس پیدا کرده‌اند که در اثر فشار جوی حدود هفده هزار سال قبل بوجود آمده بود .

سایر اکتشافات نمایانگر اینست که زمان تقریبی این تحولات حدود دوازده هزار سال پیش بوده است . در نتیجه این تحولات اراضی وسیع خشکی در دوران سوم یخبندان در نتیجه بالا آمدن سطح آب بعمق اقیانوس اطلس فرو رفته است .

در سال ۱۹۵۶ دکتر آر . مالیزو د کترپی کولب از موزه استکهلم پیشنهاد نمودند که دیوتامه‌های آبهای شیرین که توسط دکتر کولب بعنوان نمونه آورده شده قبل از خشکی بوده‌اند . این دیاتومه‌ها مربوط به ۱۰۰۰۰ تا ۱۲۰۰۰ سال پیش بوده‌اند ، در مورد جزیره آتلانتیس نیز وضع به همین قرار می‌باشد .

شواهدی در دست است حاکی از اینکه بخش بزرگی از غرب آتلانتیک قبل از روی آب بوده‌اند . بعنوان مثال می‌توان یاد آورد که در اطراف آزورس بسیار دیده شده که سواحل شنی به اعماق دریاها فرو رفته‌اند . رودخانه‌هایی که بصورت تنگه در خشکیها قرار دارند همچون تنگه رودخانه هورسن صدها مایل بطرف دریا پیشروی داشته‌اند .

بهمراه استخوانهای پستانداران عظیم الجثه و انسانها در زیر دریای شمال ابزار عصر حجر و دوره‌های بعد نیز پیدا شده‌اند این ابزار نشانگر پیشرفت و کمال فرهنگی در دوره پلیستوسن بود . عجیب‌تر از همه اینها وجود ساختمانها و دیوارهاییست که در سواحل غربی اروپا و جنوب افریقا و ضمناً سواحل جنوب شرقی شمال آمریکا پیدا شده است . در شمال آمریکا در عمق آبها از این نمونه‌ها و نمونه‌های دیگر

مثل جاده های سنگی پیدا شده که از شرق سواحل پاکتان تا هندوراس ادامه پیدا کرده و باقیمانده شهرهای زیر آب را بهم پیوند می دهند .
در این ناحیه دیواری به ارتفاع ۳۰۰ فوت و طول صد مایل یافت شده که تا اقیانوس ونزوئلا در نزدیکی دهانه اودینو کو امتداد دارد . در ابتدا تصور میشد که این دیوار طبیعی است بعدها در اثر مشاهده آن از نزدیک و تشخیص مصالحی که در ساختمان آن بکار رفته اثبات شد که این دیوار ساخته دست بشر است .

از وجود آثار زیادی که در دریای کارائیب یافت شده پی میبریم که زمانی يك کشور بزرگ با تمدنی پیشرفته در این ناحیه وجود داشت کوههای آنتیل مطمئناً رشته کوه های عظیمی را در این کشور غرق شده تشکیل می دادند .

در سال ۱۹۶۹ يك هیئت تحقیقی از دانشگاه دوف برای مطالعه اعماق دریای کارائیب بسیاری از مناطق رودخانه ایوز را که در قسمت شرقی ابگیر ونزوئلا بین ونزوئلا و جزائر ویرجینی امتداد دارد مورد مطالعه قرار دادند . آن پنجاه نمونه از صخره های گرانیتی را بسطح آب آوردند . این صخره ها معمولاً در اروپا یافت میشوند . دکتر بروس هیزن يك اقیانوس شناس مشهور در مورد این نمونه ها چنین اظهار نظر کرده است :

« جغرافیدانان معولا تا امروز معتقد بودند که گرانیت های سبك و یا صخره های آذرین فقط منجر به قاره ها می باشند و پوسته زمین در زیر دریا دارای نوع سنگین تر و پررنگ تر صخره های بازالتيك است . بر اساس این اعتقاد وجود این صخره های گرانیتی و کم رنگ این فرضیه قدیمی را که لبلا در این ناحیه قاره و کشوری وجود داشته تأیید می نماید . »

در عمق آبهای فلات باهاما که اکثر حوادث مثلث برمودا نیز در آن اتفاق افتاده جالبترین و بهترین آثار باقیمانده از تمدنهای قدیم پیدا شده است. ستونهای منبت کاری بسیار زیبا که در سواحل باهاما یافت شده مربوط به ۱۲۰۰۰ سال پیش می باشند. این منطقه شامل دریاچه ها و رودخانه های داخلی است و در زیر آبهای اطراف آنجا تمدن تاریخی و کهنی نهفته است.

پس از سال ۱۹۶۸ کشفیات دیگری نیز بوقوع پیوسته که نمونه آن یافته شدن ستونهای سنگی محکمی است که در نزدیکی بیمینی یافت شده است. این سنگها شباهت زیادی به سنگ کاریهای کشور پزو و یا سنگ کاریهای دیوارهای سیکلوپین یونان دارد. عمر این سنگها معلوم نیست اما ریشه فسیل شده گیاهی که در درون سنگها رشد کرده و تولید کربن ۱۴ می نموده مربوط به ۱۲۰۰۰ سال پیش می باشد.

مشهورترین و جالبترین این آثار راه بیمینی یا دیوار بیمینی است. در سال ۱۹۶۸ دکتر مانسون والتین با کمک خواصانی بنامهای ژاک. مایول، هارولد کلجو، رابرت آنگو آنرا کشف کردند. در آغاز در شرایطی که هوا صاف و دریا آرام بود این دیوار بانگهای از درون قابض سطح آب دیده شد. دکتر والتین بهنگام دیدن آن چنین گفت:

«در زیر دریا پیاده روی با سنگهای مستطیلی شکل و چند ضلعی با اندازه ها و ضخامتهای مختلف که با دقت و ظرافت پهلوی هم چیده شده اند دیده میشود. مسلماً این دیوار قرنهایست که در آنجا وجود دارد. زیرا لبه های بزرگترین آنها سائیده شده و گرد گشته و گاهی تبدیل به يك دایره گشته است. بزرگترین قطعات که در حدود ده تا پانزده پا طول دارند اغلب بصورتی موازی کنار هم

قرا گرفته‌اند و پهنای خیابان را تشکیل می‌دهند . در صورتیکه قطعات کوچکتر که از موزائیک می‌باشند پیاده روی آن را تشکیل می‌دهند .

اولین کشفیالیکه در زیر آبهای بیمینی بدست آمد در نتیجه هجوم جغرافی شناسان و باستانشناسان به این منطقه بود، یکی از کاشفان احساس خود را در اینمورد چنین بیان می‌دارد .

«وجود این سنگها نمی‌تواند هنوز نشاندۀ يك دیوار، جاده و یا يك بندرستانی باشد . زیرا هنوز این امر معلوم نیست که به غیر از بستر صخره ها زیر آن چه چیز وجود دارد. اما تحقیقات اخیر در منطقه‌های عمیق تر حداقل در يك ناحیه ساختمانهای بیشتری را نمایان ساخته این آثار نمایانگر اینست که انسان اولیه بجای استفاده از مواد مصنوع دست خود از مواد طبیعی استفاده می - کرده است . آثار باستانی مشخص چون میدان گلاستون بری که پیرامونی حدود ۳۰ مایل دارد وستونهایی در دشت ناسکا که در پرو یافت شده‌اند بعزت عظمت و شکوهشان که حتی با معماری قرن حاضر نمی‌توان مشابه آنها را ساخت برای نمایش به خشکی منتقل شده‌اند .»

از سال ۱۹۶۸ پروازهای مختلف اکتشافی بر فراز این منطقه آثار خارق العاده دیگری از ساخته‌های دست بشر را در سواحل باهاما در اعماق دریای نزدیک کوبا ، هائیتی و سانتودومینیکو بدست داده است این آثار دارای شکل هرمی بوده و گنبد عظیمی دارند . در آبهای کوبا با شمار زیادی از آنها وجود دارد که فقط خواصان کوبایی اجازه کشف آنها را دادند .

باب برایش و تریگ آدامز دو خلبان هواپیماهائی می‌باشند که

در سال ۱۹۶۸ در طی پروازی بر روی سواحل آندروس هکسهایبی را از يك ديوار مستطیلی شکل برداشتند . این دیوار ساخته شده از سنگ بود ؛ بعدها خواصان این دیوار را پیدا کردند . طبق تحقیقات قبلا هیچ اسپانیولی و یا نژاد دیگری در آن سامان نمی زیسته و این احتمال وجود دارد که زمانی این منطقه بر روی سطح آب بوده و جزو خشکی بوده اند . کاپیتان ژر-رهوت و ستوان ژرالد دوفر و برویل گزارش داده اند که این کشفیات که در شمال پورتوریکو قرار دارند . احتمالا شامل طبقه ای از صخره های متعلق به ۱۲۰۰۰ سال قبل می باشند .

در سواحل تاکانان واقع در مرکزیکو تعداد زیادی جاده وجود دارد که در خطی مستقیم از ساحل بسوی آبهای ناشناخته ادامه دارند . خطوط ارتباطی این جاده ها بعلمت وجود جنگل از میان رفته اند اما امتداد آنها در زیر آب همچنان باقیمانده است . بخشی از این جاده ها در زیر آب به وسیله جریانات و طوفانها پوشیده شده اند .

در سال ۱۹۶۷ در هنگام بازگشت يك زیر دریایی از ماموریتی در فلوریدا ، جورجیا و جنوب کارولینا جاده ای در زیر آب مشاهده شد که از اکسید منگنز سنگفرش شده است . این جاده تا اعماق زیاد آب ادامه دارد و دارای سطحی بسیار وسیع است . دکتر بزوس هیزن از مرکز تحقیقات لامونت طی خواصی تا اعماق بسیار زیاد آب آنرا بسیار قابل توجه یافته بود .

در میان مصنوعات بشری که در برمودا یافت شده برخی آشکار و عده ای از آنها در اعماق آب مدفون هستند . کارهای سنگی بر دیوارهای سنگی که در اثر زلزله و یا سیلها مدفون شده اند بتدریج بعلمت رویش هلف و سایر گیاهان تغییر شکل داده اند . در بسیاری از مناطق در اثر کشفیات مناطق جالبی که نمایانگر تمدنهای پیشرفته گذشته بوده بدست

آمده است مثل کمپهای رومیها در انگلستان ، تمدن بابلیها و آشوریها در ایران و قسمت مرکزی آسیا و غیره . . شهر قدیمی آتروریا در ایتالیا چنان کامل مانده بود که ساختمانها ، دیوارها ، جاده های آن پس از خارج شدن از زیر زمین بوضوح قابل تشخیص بود ؛

ممکن است پرسیده شود که چرا قبلاً در صدد کشف این آثار بر نیامده بودند . يك جواب باین سوال اینست که تابحال کسی فکر نمیکرده است که شاید در سواحل باهاما تمدن غرق شده ای موجود باشد کاوشهای زیر آب در باهاما و سواحل فلوریدا در ابتدا برای یافتن کشتیهای حامل خزائن اسپانیائی شروع شد که نتیجتاً به کشف آثار باستانی انجامید . برخی از این یافته ها برای اثبات وجود آنها در معرض دید مردم قرار گرفته است . ممکن است این آثار باستانی پس از پیدا شدن باز در اثر امواج و طوفانهای دریایی دوباره مدفون شوند . با وجودیکه از سال ۱۹۶۸ کشفیات زیادی در سواحل باهاما شده است اما رد پای چیزهایی که در عکسهای قبلی قابل تشخیص نبود اینک پیدا شده است . منجمه يك ساختمان سنگی بزرگ بطول ۱۰۰ پا و بشکل يك پیکان که در بین شمال و جنوب بندرکات می باشد و دیگری در جنوب شرقی کیکوس پیدا شده است .

برخی دیگر از کشفیات وجود دارند که در اثر امواج حاصل از جزرومد ظاهر شده اند . دکتر جیمز تورن اقیانوس شناس ، خواص و طبیعی دان که در مورد فرضیه تمدنهای گمشده بسیار مشکوک بود اخیراً با آزمایش بعضی از ستونهای ضخیم دیوار بیمینی معتقد شده است که بسیاری از کشفیات اطراف باهاما ساخته دست بشر است . گروهی از خواصان که دکلهای يك کشتی غرق شده اسپانیولی را کشف کردند به این نکته پی بردند که کشتی بروی يك کف موزائیکی

قرار دارد که متعلق به هزاران سال پیش است .

هرزمان که کشفی تازه از تمدنهای غرق شده بدست می آید روزنامه ها ، مجلات و کتب طبق معمول خود طی مقالاتی آنها را به قاره گمشده آتلانتیس نسبت می دهند . آتلانتیس از زمانهای بسیار قدیم منبع الهام انسانها بوده . پلاتو در مقاله جالب خود از آن بعنوان سرزمین قرون طلایی انسان یاد کرده و می نویسد که این دنیای امپرا - طوریه ها و شگفتیهای دریای آتلانتیک در اثر زلزله مهیب وسیلی که پیامد بارش بی وقفه يك شبانه روز بود در احمق دریا مدفون شد و بهمین علت است که دریا در این منطقه غیر قابل نفوذ است .

آتلانتیس بعلمت وجود خرابه های مدفون شده اش در آبهای اطراف باهاما مشهور است . پلوتو نامی ترین سخنور باستانی آنها در جلوی ستون هو کول می دانست . این منطقه افروزه بنام تنگه جبل - الطارق در اقیانوس آتلانتیک می باشد . در نوشته پلوتو در مورد امپراطوری آتلانتایی صحبت شده و گویا این امپراطوری از مجموع جزایری تشکیل می یافته که همه تابع حکومت مرکزی بودند پلوتو چنین می نویسد :

«در آن روزگار یعنی حدود ۱۱۵۰۰ سال قبل دریای آتلانتیک محل عبور کشتیها بود . در آن دریا جزیره ای روبروی ستون هو کول وجود داشت . این جزیره مساحتی بیشتر از مجموع مساحت لیبی و آسیا را دارا بود ؛ جزیره مذکور گذرگاهی بود که از آنجا به دیگر جزایر و سپس به قاره روبرو که توسط يك اقیانوس احاطه شده بود میرفتند . دریایی که در میانه تنگه واقع است فقط دارای يك گذرگاه است و دارای مدخلی بسیار باریک است . در آنسوی دیگر دریائی وجود دارد که يك قاره آنها را احاطه نموده

است . ۴

منظور پلوتو از کلمه لیبی عبارتست از آفریقا و آسیا . وی زمانیکه از کلمه قاره استفاده می کند اشاره به قاره ایست که در مغرب واقع بوده و مقرر حکومت آتلانتایی بشمار میرفت .

آثاری از تمدن که در اعماق آبهای بیمنی یافت میشود به مسافران اولیه دریا که شامل ، فنیقی ها ، کارتاژیها ، اهالی جزیره کرت ، یونانیها ، مایائیها ، مصریها و آتلانتائیها نسبت داده میشود . معلماً نژاد امریکائیهای امروزی در ساختن این آثار تاریخی نقش نداشته اند . اشاره پلوتوبه وجود قاره ای در اطراف دیگر اقیانوس اغلب بعنوان مدرکی دال بر وجود شمال آمریکا در گزارشات قدیمی بکار میرود . این مسئله موجب دلگرمی کریستف کلمب بود . گفته میشود که کریستف کلمب نقشه ای همراه خود داشت که قاره آتلانتیس و خشکیهای فراسوی آنرا در بر میگرفته است . پلوتو اشاره می کند که آتلانتائیها در قسمت غرب اقیانوس آتلانتیک میزیستند . این ناحیه احتمالاً شامل جزیره های کنونی سواحیل باهاما نیز میشده است که امروزه بخش اعظم آن ناحیه در زیر آب قرار دارد .

باتوجه به عمق امروزی قسمت غرب اقیانوس آتلانتیک متوجه میشویم که اگر سطح دریا کمتر از ۶۰۰ الی ۸۰۰ پا بوده باشد محل جزایر بزرگ آتلانتیس می بایست در محل فعلی جزائر کوچک بوده باشد . جالب توجه است که بالا آمدن آب در عرض ۱۱۰۰۰ یا ۱۲۰۰۰ سال گذشته بوده است .

محققان مختلفی محل آتلانتیس را منتسب به دریای مازنداران ، اقیانوس اطلس ، دریای اژه ، دریای سوئد ، صحرا ، عربستان ، دریای شمال غرب آفریقا ، اسپانیا ، تانزانیا یا آلمان مکزیک ، یاکاتان ،

ونزوئلا ، آژورس ، جزائر قناری ، برزیل ، ایرلند ، سیلان و حتی
الیانوس هند کرده‌اند و این امر بیشتر بخاطر کسب افتخارات ملی این
محققین می‌باشد .

پس از سال ۱۹۶۸ طی تحقیقات و کشفیات گوناگونی که در
قسمت خزایی مثلث برمودا صورت گرفته محل آتلانتیس را در این
ناحیه دانسته‌اند ؛ دکتر ادگار کایس که يك روانپزشك بود و در سال
۱۹۲۵ در ویرجینیا فوت كرد به این امر معتقد است . وی در کتاب
خود تحت عنوان « نصاب پزشکی » مطالبی جالبی ارائه می‌دارد ؛
صرفنظر از دستورات معالجاتی و قدرت تله پاتی وی آنچه در اینجا
حائز اهمیت است پیشگویی غیرعادی وی می‌باشد که توجه باستان‌شناسان
را جلب کرده است .

بین سالهای ۱۹۲۳ و ۱۹۴۲ کایس در عالم خلسه با صدها نفر
مصاحبه کرده است و در این مصاحبه اظهار داشت که پوزیریا که بخشی
از آتلانتیس بود در طی سالهای ۱۹۶۸ یا ۱۹۶۹ دوباره شناسایی
خواهد شد . وی و معتقدانش باور دارند که در زندگی پیشین خود در
قاره آتلانتیس میزیسته‌اند . جالب توجه است که در شرایط معمولی او
هیچ علاقه‌ای نسبت به قاره آتلانتیس ابراز نمی‌کرد و از اینکه در عالم
خلسه نام آتلانتیس را برده بود اظهار تعجب می‌نمود .

پیش‌گویی کایس در سال ۱۹۶۸ و پس از آن بواقعیت پیوست و
موجب تحقیقات و مطالعاتی در مورد فرضیه کایس پیرامون جزیره گم
شده آتلانتیس گردید . با فرض صحت پیشگویی کایس انسان مواجه
با آثار باقیمانده تمدنهای پیشرفته گذشتگان میگردد . این احتمال

داده میشود که تحولات الکترونیکی، مغناطیسی و جاذبه‌ای مثلث
برمودا میراثی از ادوار زمین هستند که هرچند بصورتی منفی ردهایی
از خود باقی گذاشته و اینک ذهن ما را تحت نفوذ خود درمی آورد.

(قسمت هشتم)

شگفتی‌های رشد تمدن بشری در قرون گذشته

بعقیده برخی از محققان احتمال دارد جاسوسان سایر کرات پیشرفته ما را در شکافتن هسته اتمی ، تهدیدی برای نابودی تمدن در کسره زمین و در نتیجه انهدام سایر کرات بدانند . در سیاره ما دوره تکامل بشر به ۴۰ تا ۵۰ هزار سال قبل می‌رسد . بنابراین اگر دوره تکاملی يك تمدن ده هزار سال هم باشد ، این مدت برای پیشرفت تکنولوژی و فرهنگ يك جامعه کافی است . حتی اگر رشد تکنولوژی باعث نابودی آن تمدن گردد ، باز آنقدر وقت باقی خواهد بود تا آن تمدن دوباره تجدید حیات نماید، زمانیکه يك تمدن به مرحله شکافتن هسته اتمی میرسد ، بایستی تصمیم یگیرد که یا تکامل خود را کنترل نماید و یا خود را به مخاطره اندازد . اگر چنین تمدنی زمانی وجود داشت که بعدها موجب نابودی خود شده است ، شاید در افسانه‌ها باقی مانده یا بوسیله تاریخ نویسان کاذب زمان وقوع آن جابجا شده و یا بعنوان یکی از بزرگترین حوادث تاریخ نوشته شده است . اینها فرضیه‌هایی هستند که ممکن است در مورد مثلث برمودا صدق نماید .

ادگار کایس در نوشته خود راجع به جزیره گم شده آنلانئیس به نیروی منابع اتمی اشاره کرده و آنرا به منابع انرژی اتمی تشبیه ساخته است . نظریات او بر اساس گزارشات محققان دیگر و مشاهدات خود وی از این منطقه می باشد و با نتایج علمی امروزه تطبیق می نماید اما اینکه چگونه سی و پنج سال پیش از تکامل تکنولوژی اتمی ادگار کایس توانسته آنرا پیش بینی کند ، قابل توضیح نیست . وی در نوشته هایش چنین می گوید :

« این منابع بصورت ژنراتورهائی نیروی لازم جهت حرکت سفینه های دریائی و هوائی را تأمین می کنند . آنها علاوه بر تولید گرما ، نور و ارتباط قادرند دستگاههائی چون رادیو و تلویزیون را بکار انداخته و از مسافتهای دور عکسبرداری کنند . همچنین میتوان آنها را جهت تغییر داد بافت های حیاتی و جوان کردن آنها از جمله نسج های « قربکار برد » .

کایس و دیگر افسانه های تمدنهای باستانی جهان چنین عقیده دارند که تمدن پیشرفته ساکنان جزیره آنلانئیس ناشی از سوء استفاده از نیروهای طبیعی تکامل یافته بود و آنها نمی توانستند قدرتهای تخریب کننده را کنترل نمایند . بنظر کایس :

« نوری را که در یک منبع نیروی عظیم دیده میشود ، میتوان بعنوان وسیله ای جهت ارتباط با نیروهای خارجی بکار برد . در آینده از آن انرژی تشعشع نموده و بعنوان مرکز هدایت رادیو اکتیو تیه که نوعی از انتقال نیروست ، مورد بهره برداری قرار خواهد گرفت . »

بر طبق نوشته ای که در سال ۱۹۲۳ بدست آمد ، وی در مورد حمل و نقل اجسام سنگین چنین اظهار نظر می کند .

«استفاده از گازهایی که اخیراً کشف شده است ، حمل و نقل یا بلند کردن اجسام بسیار سنگین یا تغییر نیروی طبیعی آسان گردیده است .»

از نقطه نظر باستانشناسی این مسئله که انسانهای اولیه در دوران ماقبل تاریخ سنگهای عظیم را که حتی بعد از گذشت چندین هزار سال برجای مانده ، چگونه جابجا میکردند ، هنوز روشن نشده است . این سنگها بسیار بزرگتر و سنگین تر از سنگهایی بود که نسلهای آینده با استفاده از وسایل حمل و نقل ، جابجا می کردند، برای مثال میتوان سنگهای ۲۰۰ تنی اولان تی تامپو و اولان تی پارو بو را در پرو نام برد. این سنگها را مسافتها حمل کرد و بر بالای صخره های ۱۵۰۰ پائی قرار داده اند .

سنگهای عظیم ۱۰۰ تنی تیا هو آنا کو در بولیوی که بر روی آنها ساختمانهای زیادی بنا شده نیز از جمله سنگهایی هستند که چگونگی حمل و نقل آنها مشخص نیست .

اظهار نظر در مورد چگونگی بنای این ساختمانها و حمل این سنگها بسیار مشکل است و در مواردی با معیارهای علمی امروز قابل توجیه نیست . بنظر برخی از باستان شناسان بنای این ساختمانها مستلزم تمدنی پیشرفته تر از تمدن فعلی ماست :

در سال ۱۹۳۵ ادگار ایونس کایس پسر کایس مقاله ای درباره یکی از منابع نیرو و منتشر ساخت . وی ضمن تأکید نظریه پدر خود در مورد وقایع ماقبل تاریخ ، عقیده دارد که تاریخ علمی ما سالها قبل نوشته شده است . خود کایس در سال ۱۹۳۲ درباره ساختمانی نوشت که در آن سنگهای آتشین یا کریستال نگهداری میشد و نیروی مورد نیاز سیستم های وابسته منتشر میشد .

« در مر كز يك ساختمان ، يك سنگ غير عادى بخشى را هابق کرده بود . از اين سنگ به نامهاى تجارى گوناگون در انگلستان ساخته ميشود. اين بخش ساختمان بيضى يا گنبدى شكل بود كه قابليت چرخش داشت . تمر كز انرژى توسط منشورها طورى انجام مى گرفت كه بر روى وسائلى تعبیه شده تأثير كرده و طريقت انتقال آنها را با كنترل از راه دور عملى سازد . هر چند نيروئى كه از سنگ سرچشمه ميگرفت قوه محرکه وسائلى را در خود . شان بوجود مى آورد ، ليكن از راه دور قابل انتقال بود .

ساختمان را به گونه اى ساخته بودند كه وقتى گنبد به عقب مى چرخد ، مانعى در كاربرد مستقيم نيرو در سفينه هاى كه در حال حركتند ، ايجاد نكردد . البته محل سفينه زياد مهم نبود. ماهيت اين سنگ تنها براى كسانيكه تشعشع را هدايت مى كردند روشن بود ، با توجه به اينكه اين تابش قابل ديدن نبود . »

بعقیده كاپس علت انهدام تمدنهاى تكامل يافته گذشته ، سوء استفاده از نيروى عظيمى بود كه در نتيجه پيشرفته هاى علمى خود بدان دست يافته بودند . در اينصورت اين منبع نيروى عظيم همراه با ديگر شهرهاى بزرگ و ساختمانهاى آنلانتيس در قعر دريا فرو رفته است . نكنه جالب توجه اينكه اين مناطق دقيقاً نقاطى هستند در مثلث برمودا كه بوسيله انحرافات نيروى الكتر و مغناطيسى ناپديد شدن آنها در آن روى داده است .

از طرف ديگر وضعيت مرموز آبهاى سفيد به عمل كرد نيروى ياد شده ارتباط دارد . مسيريك يا دومابلى اين آبها در آغاز بسيار درهم بوده و كم كم مشخص ميشوند ، گوئى گازهاى با فشار زياد از اين مجارى بيرون مى آيند .

از کار افتادن قطب نما و دیگر وسائل الکتریکی شاید به علت وجود فلزات مرموز در اعماق دریا باشد . البته نظیر این مورد در قسمت های مختلف جهان مشاهده شده است .

چنانچه در منطقه ای در زیر آب آهن وجود داشته باشد ، قطب نماها در آن منحرف میشوند . توده های موجود در عمق آبها نیز میتواند در سطح آب دریا هم تأثیر بگذارد : در مورد مثلث برمودا میتوان چنین اظهار نظر کرد که منابع منهدم شده هنوز مقداری از انرژی خود را حفظ کرده و در مواقعی از آن استفاده می کنند . این امر موجب تغییر میدان های مغناطیسی و الکترونیکی و ایجاد «پالس» های الکتریکی و طوفانهای مغناطیسی می شود . البته این فرضیه که بسیار غیر عادی بنظر میرسد ، توسط کایس نیز پیش گوئی شده بود .

با وجود اینکه کایس گزارشات خود را يك «تصور زنده» بیان میکرد ، هیچ دلیل علمی برای تأیید آنها وجود ندارد . البته بعضی از منابع نیروئی که وی ۳۵ سال پیش در نوشته هایش پیش گوئی کرده بود هنوز کشف نشده است . کایس يك فیزیکدان یا تاریخ نویس نبود بلکه يك طبیب و يك پیش گو بود که اظهاراتش بطور باور نکردنی صحت پیدا کردند .

برداشت کایس از این مسائل بر پایه حافظه کسانی استوار است که در گذشته زندگی می کردند و این خود مبتنی بر اصل تناسخ است . در برخی از آثار مذهبی و فلسفی هند باستان اشاراتی به آگاهی کیهانی شده است . آگاهی کیهانی بدین معنی است که در اذهان ما تداوم وقایع و حوادث گذشته باقی است .

مطالعات در این زمینه نه تنها در زمین بلکه بعنوان يك وسیله ارتباطی در فضا نیز مورد تحقیق قرار گرفته است و ابر قدرت تحقیقات

فضائی یعنی آمریکا و شوروی ، در این مورد تجربیاتی کسب کرده اند .
 بعقیده برخی از این محققان ، داستان های تخیلی بایستی به عنوان حقایق
 علمی آینده مورد بررسی قرار گیرند . بخصوص این حقیقت را
 نبایستی از نظر دور داشت که افرادی مستعد ناخود آگاه می توانند افکار
 دیگران را در زمان حال بخوانند . شاید روزی برسد که حافظه آنها
 درباره وقایع گذشته نیز مورد کاوش قرار گیرد . در این صورت ممکن
 است وقایع گذشته از طریق تورات بما منتقل شده اند زیرا که کروموز-
 و مهای ناقل حافظه بخشی از این وراثت را تشکیل میدهند . از طرفی
 مغز انسان قادر است بخش بزرگی از وقایع گذشته را در خود حفظ
 نماید . بدین ترتیب میتوان حافظه ناقص يك فرد را توضیح داد، مثلاً
 اینکه گاهی فکر می کنیم کسی را قبلاً دیده ایم یا با او آشنائیم در
 حالیکه این موضوع مربوط به زندگی مان در زمان حال نیست و یا
 اینکه تحت شرایط هیپنوتیزم جزئیات زندگی افراد در گذشته بیان
 میشود که غالباً از نقطه نظر تاریخی دقیق و مستدل است .

در مذاهب بودائی ، هندو معتقد است که تنها راه دستیابی بر
 حوادث گذشته حافظه موروثی است . البته این بهیروز احضار ارواح
 پیشینیان است . البته اینکه آیا ادگار کایس با ارواح پیشینیان ارتباط
 داشته و یا از حافظه انتقال یافته آنها استفاده مکرده ، در کل قضیه تغیری
 نمی دهد و از توجه به آن لائتیس مدفون نمی گاهد .

بعقیده برخی از محققان ، فرهنگهای بسیار قدیمی در روی کره
 زمین وجود داشته که به ماشینهای پیچیده ای نیز دسترسی داشتند .
 کشف صنایع دستی و هنری اخیر همراه با گزارشات صحیح و مستدل
 آشکار نمود که آنها با مکانیسم هواپیما یا مسافرت های هوایی آشنا
 بودند ، البته بسیار پیش از زمانیکه در بین تاریخ نویسان به « طلوع -

تاریخ معروف است :

براساس این گزارشات آنان با اصول آئرو دینامیک آشنا بوده و مسائلی چون اصول بلند شدن از زمین ، ترمز و فرود آمدن و نیروی محرکه لازم را بخوبی رعایت می کردند .

بعنوان مثال در کلمبیا يك مدل طلایی شبیه پرنده یا پروانه و یا نوعی ماهی کشف شد . صراحت این اشیاء عتیقه به ۱۸۰۰ سال قبل تخمین زده میشوند . بعقیده ایوان ساندرسون این نمونه نه يك ارگانسم زنده بلکه يك هواپیما با بالهای «دلتایی شکل» است . محفظه موتور ، شیشه های جلو ، کابین هدایت ، همه در جای صحیح خود قرار گرفته و درست شبیه هواپیماهای مدرن و رعایت گردیده است . حتی با لکهای متغیر یا با الك های بالابره که برای کنترل دقیق و مانور بیشتر در هواپیماهای مدرن بکار میرود ، نیز بر روی این نمونه مشاهده می شود .

در نمونه های دیگری دوجفت بال از گورهای دیگر کشف شده است . شاید مدلهای مکانیکی عجیبی در ادوار ماقبل تاریخ ساخته شده است که وقتی مهاجمین اسپانیولی تمامی نمونه های کوچک دست ساز طلایی را ذوب کرده و تبدیل به شمش نمودند ، نابود گردیدند .

نمونه های تصویری از آنچه که هواپیما یا راکت بنظر میرسد در فرهنگ کهن آمریکا کشف و شناسائی شده اند . از آنجائیکه تمامی گزارشات تصویری و خطی در مورد ملل متمدن بدست اسپانیایی ها نابود شده ، برخی از این آثار بطرق دیگری حفظ شده اند ، برخی بر روی ظروف فلزی حک شده و یا روی گلدان نقاشی شده است . برخی دیگر از این آثار نیز بصورت بافته های روی پارچه یا حکاکی بر روی

سنگ ها و لوحه ها باقی مانده اند . برای نمونه میتوان تصویر يك مايا را در حالت نیمه خم که بر روی يك تابوت سنگی حکاکی شده نام برد .

بعقیده الکساندر کازانتسوف محقق ونویسنده روسی چهره خم شده مايا بدین معنی است که در يك سفینه فضائی قرار گرفته است . البته کلیه سیستم های هدایت سفینه پاراکت را می توان کاملاً تشخیص داد . برپایه این شواهد و نمونه های میتوان حدس زد که در آن زمان تمدن پیشرفته تری از تمدن امروزه ما وجود داشت .

دراوت ۱۹۷۳ به قضانووردان اسکای لب ۲ : زمانی که در مدار فضائی خود قرار گرفتند مأموریت داده شد تا در صورت امکان از خطوط مرموز ناسکا واقع در دره ناسکا در پرو و حکبرداری کنند . پس از حکبرداری مشاهده شد که این خطوط يك سری خطوط مستقیم بشکل اشکال هندسی و تصاویر بسیار بزرگ حیوانات و چندین منطقه شبیه باند فرود هواپیما بودند که تنها از فضا و از فاصله دور قابل رویت بودند . هیچ افسانه محلی برای پدیدهای فوق وجود ندارد ، این خطوط و اشکال بزرگ فقط بخشی از دره ناسکا را که ۶۰ مایل طول و ۱۰ مایل عرض دارد بخود اختصاص داده اند . گاهی کوه کوچکی این خطوط را قطع کرده لیکن از طرف دیگر کوه در همان مسیر مستقیم امتداد یافته اند . برپایه يك فرضیه مستدل کسانی این خطوط را طراحی کرده اند که وسایل بسیار مدرن و پیچیده ای داشتند و تنها بمنظور تشخیص از آسمان پدید آمده اند .

در محل های گوناگون آمریکا ، خطوط هندسی دیگری نیز که تنها از آسمان قابل رویت است ، دیده میشوند ، از آن جمله شکل آدم های بزرگ در صحرای تاراپاکای شیلی ، ناواجومیر کالیفرنیا و

واشکال فیل و مار در ویسکانسین را شمرده که غالباً قابل توضیح نیستند. موزه بزرگ باستانشناسی قراغه مصر اخیراً مطالب باورنکردنی در مورد پروازهای با اصطلاح «سنگین از هوا» منتشر ساخت. این هواپیماهای چوبی که در آب و هوای خشک مصر سالم باقی مانده‌اند، شبیه گلاید ریا هواپیمای بدون موتور می‌باشند.

دکتر خلیل مسیحاً یک نمونه از این مدلها را که در موزه عتیقه‌های مصر نگهداری میشود، مورد مطالعه قرار داده است. این مدل مشخصات هواپیماهای تک موتوره امروزی را داراست از جمله دم هواپیما راست و عمودی بوده و بدنه آن دارای بخش‌های آئزوفویل است.

تصاویر هواپیماها، مدلها، زاکت‌ها و پروازهای فضائی همگی بیانگر پیشرفت گسترده علمی است که به اثبات نرسیده است. بهر حال هواپیماها و آثار باستانی پس از کشف مورد مطالعه دانشمندان قرار میگیرند.

«ستاره کامپیوتر» آنتی کیترا مثال گویائی در این مورد است. این ستاره یک شیئی برنزی کوچک است که هفتاد سال پیش در کف دریای اژه همراه با دهها مجسمه و عتیقه جات دیگر کشف شد. چند دهه بعد در یک دوسولاپرایس و جزج استامایزر، این شیئی را در حمام‌های اسیدی ویژه قرار دادند. سپس ایندو باستانشناس مشاهده کردند که آن یک ستاره یاب است که مداز گردش سیارات را معین می‌نماید. این وسیله جهت نائید صحت موقعیت کشتی‌ها در شب بکار برده میشد. برپایه این امر، آگاهی پیشینیان از هدایت کشتی با استفاده از وضعیت ستاره‌ها به اثبات می‌رسد.

ممکن است در بین اشیاء مذهبی طبقه بندی شده، اسباب بازی

بچه‌ها و یا اشیاء طبقه بندی نشده موزه‌ها ، اطلاعات فنی جالبی نهفته باشد. يك باستانشناس آلمانی بنام ویلهم کونیگ که قبل از شروع جنگ جهانی دوم منطقه‌ای به قدمت ۷۰۰۰ سال را در عراق حفاری میکرد ، بعضی از نمونه‌های دست ساز از جمله يك سيلندر را کشف کرد که با نوعی اسفالت یا قیر عایق شده پوشیده شده و يك درپوش فلزی داشت . این شیئی به نوعی باتری خشک بدون الکترولیت شبیه است که اگر حتی مایعی نیز درونش بوده باشد ، طی مرور زمان بخار شده است . نمونه‌های دیگری نیز از این باتریها کشف شدند که با داخل کردن مایع الکترولیت مثل سولفات مس نیروی آنها احیاء شد و بکار افتادند :

ظاهراً از این باتریها جهت مصارف آبکاری سطح فلزات استفاده میکردند ، اما آشنایی مردمان قدیم به استفاده از نیروی الکتریسته در آبکاری جالب توجه است . شاید اینهم میراث پیشینیان باشد که تا قرن ۱۸ فراموش شده و بعد از آن دوباره مورد بهره برداری قرار گرفت . شاید در زمانهای قدیم این باتریها را در مواردی بغیر از آبکاری فلزات مورد استفاده قرار میدادند .

بر روی دیوار معبد هاتور واقع در دندرای مصر يك كنده کاری از مصر باستان باقی مانده است که سالهای سال بعنوان يك مغمای قدیمی بشمار میرفت . این كنده کاری نشانگر صحنه‌ای است که دو نفر لامپ های بسیار بزرگی را حمل می کنند . فیلامان درون این لامپها شبیه مار است که توسط کابل هایی به جعبه تقسیم متصل است . ظاهراً این لامپ ها به عایقهای برق فشار قوی متکی هستند . دکتر جان هریس استاد دانشگاه آکسفورد درباره این کابلها چنین نظرمیدهد :

«کابل ها دقیقاً شبیه تصویرهای مهندسی امروزی هستند. درون

این کابل‌های سنگین و مخطط به‌جای يك کابل ضخیم رشته‌های عایق شده مختلفی وجود دارد .

در یادداشت‌هایی که از نژادهای قدیم برجای مانده اطلاعاتی درمورد تقویم ستاره‌شناسی و گاهنمایی بدست آمده که درعین‌هجیب بودن ، صحیح نیز هستند . البته ما می‌دانیم که آنها وسیله‌ای چون تلسکوپ کوچک یا بزرگ نداشته‌اند تا چنین اطلاعات دقیقی را بدست آورند . قبلاً می‌دانستند که مریخ دارای دوماه است و از بعد فاصله بین دوماه نیز مطلع بودند . یا اینکه می‌دانستند زحل هفت‌ماه مشتری ۴ماه و زهره ماههای مختلفی دارد . حتی ستاره‌های دور دست را مورد بررسی قرارمیدادند ، صورت فلکی عقرب را چنین نامگذاری کرده بودند زیرا که می‌دانستند يك دم و يك دنباله در داخل صورت فلکی دارد . حتی مابای آمریکای مرکزی که در آنطرف اقیانوس می-زیست ، نیز این صورت فلکی را عقرب نامیده است .

شاید اهرام مصر را غیرهادی ترین موردی دانست که از هزاران سال پیش برجای مانده است . کپت‌ها که اقلیتی از زادگان مصریان قدیمند چنین نقل می‌کنند که اهرام ثلاثه مصر در واقع ترکیبی از دانش خدای خدایان و يك کتاب سنگی است که بوسیله یکی از پادشاهان مصری بنام سورید قبل از سیل عظیمی که باعث انهدام کامل این تمدن گشت ، تألیف شده است .

در زمان استیلای ناپلئون بر مصر ، مهندسین فرانسوی که هرم بزرگ را برای مساحی مثلث‌بندی میکردند ، دریافتند که اضلاع هرم دقیقاً چهارجهت اصلی را تعیین نموده ، بطوریکه نصف النهار طولی از رأس هرم می‌گذرد . چنانچه خط وتوی را که از رأس بگذرد بسوی شمال امتداد دهیم ، دلتای زودنیل را به دو بخش مساوی تقسیم

خواهد کرد و از خطی از نقاط تلاقی قطره‌های قاعده به سوی شمال بکشیم ، از فاصله چهارمایدی قطب شمال می‌گذرد. البته ممکن است قطب شمال از قرن‌ها پیش تا کنون جابجا شده باشد . بنابراین میتوان گفت که خط مذکور زمانی درست از قطب شمال می‌گذشت .

امروزه روش اندازه‌گیری بر پایه متر است که در حقیقت يك ده میلیونم یکی از نصف النهار است کره زمین می‌باشد . فرانسویان کمی قبل از تسلط خود بر مصر این روش را اختراع کردند . مع هذا واحدی که مصریان قدیم هزاران سال قبل از فرانسویان در اندازه‌گیری اهرام بکار برده‌اند ، تقریباً يك متر است ، حتی سیستم آنها دقیق‌تر از سیستم متری فرانسویان بود ، زیرا که این واحد را از اندازه‌گیری طول محور قطبی بدست آورده بودند . لیکن طول یکی از نصف النهار است زمین با وجود پستی و بلندی موجود در سطح زمین نمیتواند دقیق باشد .

بر طبق اندازه‌گیریهای معینی که از هرم بزرگ بحسب واحد کویت یا ذراع قدیمی شده است ، مصریان قدیم بطور عجیبی به اطلاعات وسیعی درباره کره زمین دسترسی داشته و حتی محل صحیح آنرا در منظومه شمسی میدانستند . مثلاً محیط قاعده هرم برابر روزهای سال (۳۶۵/۲۴) است . چنانچه این مقدار دو برابر شد ، برابر يك درجه و يك دقیقه از خط استوا می‌شود. اگر ارتفاع هرم را در ۱۰ بتوان ضرب کنیم تقریباً فاصله زمین تا خورشید بدست می‌آید و اگر محیط قاعده هرم را بر دو برابر ارتفاع هرم تقسیم کنیم عدد پی ۳/۱۴۱۶ حاصل میشود. با اندازه‌گیری اطاق فرعون که در درون هرم قرار دارد،

ابعاد اصلی مثلث فیثاغورث یعنی ۳ - ۴ - ۵ و ۲ - ۵ - ۳ بدست می‌آید . البته هرم بزرگ هزاران سال قبل از دوره فیثاغورث بنا شده است . اینها قسمتی از ارقامی هستند که اتفاقاً از اندازه گیریهای ابعاد هرم بزرگ مصر بدست آمده است .

درحالیکه دانشمندان سعی می‌کنند اسرار رموز درون اطاقهای غیر قابل نفوذ اهرام مصر را روشن سازند، باقیمانده تکنیک‌های الکترو مغناطیسی قرون گذشته هنوز از آنها حفاظت می‌نمایند . چند سال پیش دکتر امر گوهد استاد دانشگاه عین شمس قاهره پروژه‌ای را سرپرستی می‌کرد که میخواست با ثبت نفوذ پرتوهای کیهانی بر روی توده‌های سنگی هرم جفرن واقع در گیزا بدرون ساختمان داخلی آن راه یابد . آنها در این عملیات نفوذی از سیستم‌های مدرن از جمله دستگاه کامپیوتر IBM-1130 استفاده میکردند . با اینکه کلیه آزمایشات بدقت انجام گرفت ، اما نتایج ثبت شده در یک روز با روز دیگر متفاوت بود . بعقیده دکتر گوهد :

«در اهرام کلیه قانونهای علوم و الکترونیک بکار گرفته شده لیکن راه یافتن بدرون آن از نظر علمی غیر ممکن است . بنظر من نیروهای عجیب و ناشناخته‌ای در هرم وجود دارد که کلیه قوانین علمی معاصر را خنثی می‌نماید .»

البته علت این شکست عدم آشنایی ما به قوانین دیگر و کاربرد های آنهاست . تغییراتی که وجود نیروهای رموز در درون اهرام را به اثبات می‌رساند نه تنها در زمین بلکه در شرایط مشابهی در سیارات ، خورشید ، ماه و دیگر ستارگان نیز مصداق پیدا می‌کند .

با پیدایش کربن ۱۲ ، آرگون پتاسیم ، توریم اورانیوم و تکنیک‌های داندروکرونولوژی بیان تئوریهای مادی دربارۀ تعیین تاریخ تمدن متزلزل گشت : هرچه بیشتر در اعماق زمین جستجو می‌کنیم ، شواهد مستدلی از تمدنی کهن‌تر از تمدن لعلی خود پیدا می‌نماییم . اثر کفش به قدمت پانزده میلیون سال در یک معدن ذغال سنگ در فیشرکانیون نوادا کشف شده است . یک مورد نادر از رد پای فسیل شده نیز در کنار دلتای یوتا کشف گردیده که دارای تریلوبیت بود . ممکن است تریلوبیتها به قدمت دویست میلیون سال که جانداران دریایی مشخص دوران پالئوزوئیک هستند پس از ایجاد ردپا بدان چسبیده‌اند . در سال ۱۹۵۹ اسکلت فسیل شدهٔ انسان به قدمت چندین میلیون سال دریکی از معادن ایتالیا کشف گردید .

اکنون دیگر حوادث سالهای ۱۸۸۰ در خلال جنگ جهانی اول برای ما معما جلوه نمی‌کند . نوشتهٔ زیر دربارهٔ یک جنگ قدیمی است که هزاران سال قبل اتفاق افتاده است :

«سلاح پرتاب شده تمام نیروهای جهان را داشت . ستونی بود از آتش و دود که ده هزار برابر خورشید می‌درخشید . آن سلاح ناشناخته بسیار وحشتناک بود ، صاعقه‌ای از آهن و آتش که تمام نژاد وریشنس و آنداکاس را بجاک و خون کشید . اجساد سوخته شده قابل تشخیص نبودند . حتی موها و ناخنهایشان ریخته بود . ظروف سفالی بی هیچ دلیلی می‌شکستند و رنگگ پرندگان ناگهان سفید میشد . چند ساعت بعد تمام مواد غذایی فاسد شدند ... برای فرار از این جهنم آتش سربازان به درون آب می‌رفتند تا خود و سلاحشان را بشویند . این سلاح عجیب

هرچه سزاهش بود نساود میکرد ، سوارکاران و جنگجویان
همگی از بین می‌رفتند و همچون یزگ زرد درختان بهنگام
وزش باد پاکیزی از روی اسبها به زمین فرو می‌ریختند ،

(قسمت نهم)

تماشاچیها ، محافظان ، مهاجمین یا شاهدان بی تفاوت

اگر ربودن هواپیماها و افراد مخصوصاً از مثلث برمودا توسط بشقاب پرنده ها و یا سایر وسایل درست بوده باشد باید پیش از همه در جستجوی دلیل یا دلائل ممکن و موثر بود . برخی از محققین معتقدند که موجودات باهوشی که از زمین ، فاصله ای بمیزان سالهای نوری دارند قرنهای متمادی شاهد پیشرفت ما بوده و در صدد این هستند که ما سیاره خود را منهدم نمائیم .

از طرف دیگر وجود جاذبه مغناطیسی برمودا یا سایر نقاط جهان احتمالاً دریچه ایست که به بعد دیگری از زمان و مکان باز میشود . بدینمعنی که این نقاط همچون معبر یکطرفه ای هستند که هر کس وارد شود خروج او غیر ممکن بوده و برگشت ناپذیر است . این معبر برای افراد «خودی» امکان خروج و ورود سهلی را به دنیای خاکی ما هدید می آورد . کشتی ها و وسایل نقلیه دیگری که در این نقطه با تمامی خدمه

و سرشناسان بکلی ناپدید شده‌اند این امر را مسجل می‌سازد. ظاهراً این ربه‌دنها برای تکمیل و نمایش ادوار مختلف پیشرفت و تمدن ما انجام می‌پذیرد ،

تصور د کتر «ماتسون والتین» چنین است که انواع گوناگونی و گاهی خصمانه‌ای در میان مهاجمان فضایی وجود دارند که از طریق فضا ، اعماق اقیانوسها و یا بعدها ی دیگر وارد کره خاکی ما میشوند که شاید خویشاوند انسان باشند . مثلاً امکان دارد آنها هموزاده‌های بشر در هزاران سال پیش باشند . این مهاجمان دارای تمدنی پیشرفته هستند که قادر به محافظت از ما و سیاره زمین می‌باشند و یا اینکه متعصبانه زمین را از آن خود می‌دانند .

از این جهت چنین بنظر می‌آید که زمین و ساکنانش در معرض خطری جدی هستند . این خطر احتمالاً در طی هزاران سال گذشته با کیفیت‌های گوناگونی به وقوع پیوسته است . اما زمین هیچگاه مانند دیگر سیارات و ماههای منظومه شمسی غیر مسکونی نبوده است . در میان قبایل باستانی خاطراتی نقل میشود که به سرانجام مصیبت بار زمین مربوط می‌شود .

از نقطه نظر این روایات تاریخی زمین بارها با این حوادث مصیبت بار روبرو شده . قبایل سرخپوست آمریکای مرکزی معتقدند که زمین سه بار کاملاً منهدم شده و ما چهارمین سرنوشت شوم زمین را پیش رو داریم. یکی از قبایل سرخپوست بنام هوپی گزارشات عجیبی از این حوادث را نقل می‌کنند . بعقیده آنها جهان سه بار زیر و رو شده است . یکی از این سه مورد بوسیله طغیان آتشفشانها ، دیگری

توسط زلزله و سومین بار در اثر سیلی عظیم بوده است . دیگر اطلاعاتی که از يك قبیله سرخپوستی بدست آمده راجع به انحراف زمین از جهت خود و چرخش آن در محوری خیراز محور اصلی زمین است . این نشوری بعدها توسط هاگگ اچینکلوس براون تکمیل یافت . وی دلیل انحراف این محور چرخش را افزایش وزن یخهای یکی از قطبین می‌داند .

در افسانه‌های قدیمی هند خبر از ۷ بحران زمین آمده است . در دیگر تمدنهای باستانی نیز این بحرانها با اندك اختلافی در تعداد آنها پیش بینی شده است . پلاتو از زبان یکی از روحانیون مصری نقل کرده است که فرمانروای آتنی ها پس از بازدید مصر چنین گفت :

« حوادث زیادی در اثر هلال گوناگون برای انهدام نوع بشر

پیش آمده است و بدفعات نیز پیش خواهد آمد : »

این فرمانروا که سولون نام داشت پس از شنیدن برخی از این

حوادث که در خاطر مصریان باقی مانده بود چنین جواب داد .

« پس از آن از آسمان بلائی نازل شد مانند يك طاعون

اینچنین می‌شود که می‌باید همه چیز را همچون کودکان از نو

آغاز کرد . . . شما تنها یکی از این بلاها را در خاطر دارید در

حالیکه نظیر آن بارها اتفاق افتاده است .

این حوادث اسفناك و از بین رفتن تمدنهای گذشته در ادوار

گوناگونان حلل مختلفی داشته که هم اکنون نیز بشر با بسیاری از

آنها روبروست . یکی از دلائل این پیشامدهای رشد بیش از حد

جمعیت است .

این موضوع غیر از مهارت درجای دیگری از تمدنهای دوران باستان مطرح نشده است. شاید هندیها نیز در دوران باستان مانند بشر امروزی با معمای خامص ازدیاد جمعیت روبرو بوده‌اند ؛ استفاده از سلاحهای اتمی از جمله مسائلی می‌باشد که بوسیله پیشینیان نیز بدان اشاره شده است . این تسلیحات خود پیامدهایی نظیر از میان رفتن مردم ، اثر گذاشتن در نسلهای بعدی دارد . اگر همدت فعل و انفعالات اتمی زیاد باشد منجر به زمین لرزه ها و سیل‌های وحشتناک در اثر آب شدن کوه‌های یخی قطب می‌گردد .

در سیاره ما حوادث مصیبت باری در شرف تکوین است که گرچه به نقل و انفعالات اتمی مربوط نیست لیکن بستگی تمام به پیشرفت تکنولوژی دارد . نتیجه این پیشرفت بهرور زمان معلوم می‌شود . امروزه بشر بغیر از آزمایشات اتمی و زباله‌های هسته‌ای با آلودگی آب و هوای محیط زیست و عدم موازنه اکولوژی از طرق مختلف دیگر خود را درگیر تجربه‌ای تلخ نموده است .

دکتر کلمبوس آبلین مدیر سابق انستیتوی تحقیقاتی ایوانوس شناس وودز هول طی مطالعاتی پیرامون افزایش اکسید کربن در اتمسفر زمین می‌گوید :

«افزایش سوختهای فسیلی در صد سال گذشته توسط جوامع صنعتی در جهان منجر به تولید حدود ۱۷۰۰ میلیارد تن اکسید کربن گردیده . ۷۰ درصد از مقدار مزبور اکنون در جو موجود است . گرچه دوسوم این مقدار توسط دریا جذب می‌شود افزایش

حدود ۲۰ درصد اکسید کربن در جو را باید انتظار داشت .
 دخالت انسان در ذوب یخهای قطبی که نهایتاً به ایجاد جزرو-
 مد و سرازیر شدن آبها بسواحل را منجر می شود افسانه های باستانی را
 پیرامون طغیان آب در سراسر جهان را بیاد می آورد . اگر مواد نفتی
 از تانکرهای اقیانوس پیمانشست کند و یا آسیبی به یکی از اوله های
 نفت در قطب شمال وارد شود مسلماً باعث ذوب یخهای قطب در میزانی
 بسیار زیاد شده و نتایج غیر قابل پیش بینی باز خواهد آورد .

از بین رفتن نسل برخی از حیوانات نیز تأثیر غیر قابل پیش بینی
 خواهد داشت . این واقعه یادآور داستان حضرت نوح است که هفت
 جفت از انواع حیوانات مفید و یک جفت از دیگر حیوانات را در کشتی
 خود جای داد . احتمال دارد که خروج از بربریت و یافتن آگاهی
 پیرامون شکستن هسته اتم غیر از کره زمین در سایر کرات نیز اتفاق افتاده
 باشد .

همانطوریکه والتین ، ساندرسون و برخی دیگر از دانشمندان
 پیشنهاد کرده اند شاید در کرات دیگر سیستمهای تمدنی باشند که ما
 را از طرفی مثل مثلث یزموذا تحت نظر دارند تا بشر را از نابودی
 خود محافظت نمایند . این فرض بدین معنی است که آنان نیز مانند
 ما فکر می کنند .

با قبول این فرضیه باید روشن ساخت که چرا آنها این نقطه
 از زمین را برای کار خود انتخاب کرده اند. مشاهده اشیاء پرنده فضایی
 در گذشته که اکثراً در مکانهایی که از لحاظ فرهنگ و تکنولوژی
 پیشرفت زیادی صورت گرفته دیده شده اند این موضوع را ثابت می.

کند که آنها هربار که از طرف بشر پیشرفتی مشاهده کرده‌اند آنرا هشدار می‌تلفی کرده و در صدد این بوده‌اند که امکان خطر این پیشرفت‌ها را برای آنها مورد بررسی قرار دهند .

گزارشات مختلفی از گذشته پیرامون این بازدید کنندگان فضایی وجود دارد . اولین این گزارشات در مصر و در زمان تالموس سوم بیان شده است . در کتاب «سفر فضای آتنا» تألیف از کیل نیز از این نمونه‌ها یافت می‌شود در این کتاب می‌خوانیم که در طول نوزده سال زمین چهار بار توسط موجودات فضایی بازدید شده است . در يك مورد دو نفر از موجودات فضایی مشاهده شده است . در افسانه های هندی راجع به سفینه های فضایی صحبت شده و در داستانهای آمریکای باستان در مورد خدایانی که بوسیله ماشینهای پرنده زمین را مورد بازدید قرار می‌دهند اشاره شده است ؛

گزارشات زیادی که اینک از یونان ، رم ، اروپای دوره رنسانس و زمان خود ، در دست است افزایش مشاهده این موارد را در مثلث برمودا بیانگر می‌باشند و این نشان می‌دهد که موجودات فضایی هلاک‌مند پیشرفت تکنولوژی ما می‌باشند .

در جنگ دوم جهانی و کره وجود فوایتزها برای مردم هادی این فوایتزها نور یا اشیاء ناشناخته‌ای بودند که بمب افکن‌ها یا جنگنده های هکازی را همراهی می‌کردند. گزارشات امروزی حاکی از حضور این نوع اشیاء ناشناخته در مناطق سفرهای فضاییست، معلوم نیست که این امر بخاطر هلاک آنها به تمدن و پیشرفت ماست یا به جهت ترس آنها از بمخاطره افتادن سیستم منظومه شمسی و سایر کرات بوسیله آنها است.

بر اساس پیشنهاد ایوان ساندرسون احتمالاً افزایش خطر محیط زیست اقیانوسهای کره زمین بین ما و اشکال تکامل یافته حیات دورن اقیانوسها مشترك است . مشاهده چندین مورد عجیب یوفو توسط نیروی دریائی در ضمن عملیاتی تأیید و پیگیری شد. طبق معمول بدلیل ماهیت سری این امر منتشر نگردید. یکی از انواع این حوادث دیده شدن ردپای يك ماشین زیر دریایی بود که با سرعت ۱۵۰ گره حرکت می کرد و توسط يك زیر دریایی آمریکائی مشاهده شد . ابتدا يك همب الفکن و سپس يك زیر دریائی در سال ۱۹۶۳ آنرا در جنوب شرقی پورتوریکو در لبه غربی مثلث برمودا پیگیری کردند: بنظر میرسد که این شبی همچون دیگر دریا پیمای نمرینی دزمانور حرکت میکرد. در عرض چهار روز مانور این شبی عجیب همراه آنها بود ولی هرگز بهایت آن پی برده نشد .

در گزارشات قبلی یوفوها بمیدان عمل نزدیک نمیشدند. ولی گزارش اخیر که از مانور سال ۱۹۶۳ داده شد آنها آنقدر بمیدان مانور نزدیک شدند که امکان مشاهده و ردیابی آنها بوجود آمد .

اگر وجود شکل پیشرفته ای از حیات در زیر آب مورد قبول قرار گیرد باید گفت که این موجودات طی هزاران سال کاری به توانایی فنی ما نداشتند ولی اینك مداخله آن در پدیده برمودا متجلی شده است .

وجود احتمالی سیستم های لیزری کریستال در کف دریای سارگاسو شاید با ایجاد ارتعاشات الکترومغناطیسی خود باعث از کار افتادن هواپیماها و کشتی هاییکه از این نواحی عبور می کنند میشود .

البته برای رسیدن به اهداف موجودات فضایی ناگزیریم که دلائل بازدید آنها را بشناسیم ولی احتمال دارد که آنها برای محافظت ما از خودمان کوشش می کنند . برخی از دانشمندان معتقدند که موجودات فضایی نه برای مراقبت از ما بلکه برای جمع آوری نمونه ها سراغ ما می آیند . با در نظر گرفتن تعداد کشتیها و هواپیمای ناپدید شده در مثلث برمودا این نظریه منطقی تر بنظر می رسد .

دکتر جان هارد ریکی از کارشنگران یوفو و پروفیسور رشته مهندسی دانشگاه برکلی در اکتبر ۱۹۷۳ تئوری بسیار عجیبی را مطرح ساخت بر اساس تئوری وی کره زمین همچون يك باغ وحش کیهانی می باشد که از کهکشانها دور شده و اکنون نگهبانان این باغ - وحش برای کنترل موجودات آن نمونه برداری می کنند .

دانشمندان دیگر عقیده دارند که زندگی بشر به مهمانان فضایی اهمیتی ندارد و آنها برای اهداف خود دست باین اعمال می زنند . این قبیل تئوریهها مدت ها زینت بخش صفحات روزنامه ها بوده و بر سر آن جنجالها پیاپی می کردند . وجود اشعه لیزری که بتواند هواپیما را منهدم کند امری قابل قبول است لیکن تصور وجود اشعه لیزر بسیار قوی که در قعر دریا بتواند پس از هزاران سال عمل نماید امری مسخره بنظر می رسد .

وجوه مشترکی در بین حوادث مثلث برمودا وجود دارد . گرچه برای عده ای از آنها بتوان دلائلی از قبیل شرایط غیرعادی هوا اشتباهات انسان و غیره مطرح کرد ولی حوادثی که در هوایی آرام و نزدیک بندر اتفاق افتاده اند با فرضیه های کنونی قابل تفسیر نیستند .

تاریخ حوادث برمودا افسانه‌های قدیمی و جدید را تحت الشعاع خود قرار می‌دهند. انحرافات نیروهای طبیعی و تئوریهای فیزیکی نیز هنوز این موضوع را تفسیر نکرده‌اند. حوادث مثلث برمودا ما را بیاد خشکیهای گمشده یا غرق شده، تمدنهای فراموش شده، میهمانان فضایی که هنوز هدفشان معلوم نشده و غیره هدایت می‌کنند. ارائه تئوریهای مختلف پیرامون حوادث غیرقابل توصیف برمودا چنان مسئله را مشکل ساخته که بهتر است باسادگی تمام بگوئیم که این مثلث جز در عالم خیال و خرافات وجود ندارد. یکی از معتقدان به این امر که حوادث مثلث برمودا جز یکسری حوادث اتفاقی و متقارن نیستند چنین می‌گوید:

«کسانی که می‌گویند مثلث برمودا زائیده حوادث مرموز است حتماً به مارعظیم الجثه دریایی نیز اعتقاد دارند!»

البته اعتقاد به اینکه اگر یکی از آنها وجود داشته باشد دیگری هم وجود دارد فرضیه عاقلانه‌ای نیست. معمولاً مردم با برخی از مسائل روبرو می‌گردند که قادر به تفسیر منطقی آن نیستند. برای آسایش و راحتی خیال می‌توان چنین مسائل را ندیده انگاشت ولی چنین ساده انگاریها با تحقیق تئوری اتم در صبح روز شانزدهم ژوئیه ۱۹۴۵ در آلموگوردو و نیومکزیکو دیگر بخاک سپرده شده است.

قرن ما قرن تکامل علم است. زمانی اختراعات امروزی بشر در تخیل نیز نمی‌گنجید. امروزه بیولوژیست‌ها توانسته‌اند گونه‌ای از حیات را پدید بیاورند. آنها اکنون قادرند که بشرزنده را با منجمد کردن جسمش نگهدارند. انتقال افکار توسط تصویر امروزه با ثبات

رسیده است؛ مسئلهٔ پسکو کنسیس که بمعنی جابجایی اجسام بوسیلهٔ تمرکز افکار است دیگر امر عجیبی نیست. ارتباط فضایی بوسیله تله-هائی تجزیه شده است. رویاهای کیمیا گران در مورد تغییر ماهیت عناصر بحقیقت پیوسته و تنها ایراد تغییر ماهیت سزب به طلا گران بودن آن است.

امکان وجود ضد ماده، انحناى زمان و فضا، مفاهیم جدید تیزوی جاذبه و میدان مغناطیسی، نزدیکی در وجود سیارات تازیك در سیستم منظومه شمسی، خورشیدهای در حال انفجار، ستارگان نو و ذرات موادی که وزنشان از يك سیاره بیشتر است و فضای لایتناهی که بمیزان قدرت تلسکوپهای مورد استفاده میلیونها کهکشان ناپیدا را ظاهر میسازد، اینها همه مظاهر دانشی است که همچنان ما را بسوی رازهای ناشناخته پیش میبرد.

گرچه این منطقه آشنا بروی کره زمین یعنی مثلث برمودا هنوز بانیروهائیکه فعلا بر ایمان ناشناخته است و بزودی شناخته خواهد شد بنظر مرموز می آید با اینحال نمی توان از تحقیق و تلاش برای پی بردن به ماهیت واقعی آن چه مربوط به این دنیا و چه فراسوی آن دست برداشت.

پایان

اخيراً از طرف انتشارات تلاش منتشر شده است .

دائرة المعارف تلاش

مجموعه اطلاعات عمومی

این دائرة المعارف با بهره گیری از جدیدترین و علمی ترین اصول پس از سالها تلاش و کوشش تهیه و تدوین گردیده است . مسائل سیاسی و اجتماعی جهان تا سال ۱۹۸۲ در این مجموعه مورد تحقیق و بررسی قرار گرفته است . این مجموعه با همکاری و نظرسنهاکن از نویسندگان و اساتید تهیه شده است .

سر بلند شاهکار جان اشتاین بک

این رمان جاودانه انسانی نویسنده بزرگ ادبیات امریکا
جان اشتاین بک با ترجمه سلیس و روان محمد معینی منتشر شده است.
در این کتاب ایمان و مبارزه کشاورزان بر علیه هر طبیعت و خشکسالی
تصویر گردیده است .

تهیدستان جک لندن

در این اثر بزرگ جک لندن شما را به دیداری از اعماق
جامعه به اصطلاح بریتانیای کبیر میبرد و زاغه نشینان و محرومان
کشوری را که جهان را غارت میکند ولی بغل گواش یعنی محله .
ایست فقر و بیکاری و ... بیداد می کند .

عصیان ویکتور هوگو

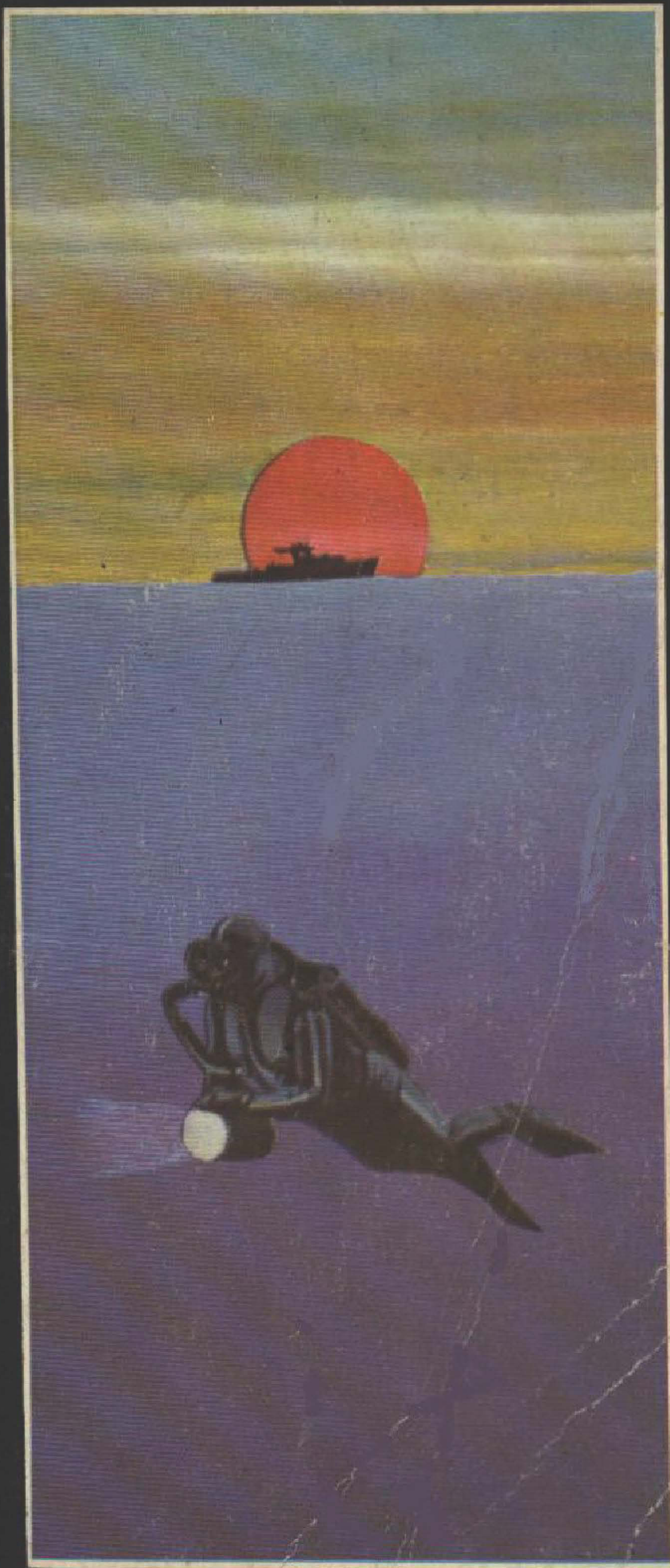
ویکتور هوگو نویسنده بزرگ و معروف فرانسوی در این اثر بزرگ زوال و الحطاط امپراطوری اسپانیا را به زبانی شیرین تصویر می کند . این کتاب همانند آثار دیگر نویسنده خواننده را در دنیایی اسرارآمیز و پرتضاد قرار میدهد. این کتاب ادعا نامه ای بر علیه دربار اسپانیا است .

بازماندگان ژول ورن

این رمان تخیلی همانند آثار دیگر ژول ورن نویسنده بزرگ فرانسوی شما را به اعجاب و شگفتی وامیدارد. جزیره‌ای متروک با دنیایی مبهم ، دو کودک ماجراجو و کنجکاو در اسرار این منطقه شیطانی قرار می‌گیرند تا اینکه . . .

آموزش زبان ترکی استانبولی

این کتاب با توجه به جدیدترین اصول آموزشی توسط استاد زبان استانبولی آقای محمد کاظم زاده آزاد نوشته شده است . مطالعه این کتاب برای علاقمندان توصیه میشود .



۳۰۰ ریال