

اثر: چارلز برلیستز

مشکل برمودا

ترجمه: محمد گاظم زاده آزاد



مثلث برمودا

چارلز برلیتزر

پرفروش ترین کتاب علمی جهان

ترجمه: مهندس محمد کاظم زاده آزاد



مؤسسه انتشارات تلاش
کبریز · چهارراه شریعتی بازار اردک

- ملث برمودا
- چاراز بر لینز
- ترجمه محمد کاظم زاده آزاد
- چاپ چهارم
- چاپ نابش
- تهرماز ۵۰۰۰ جلد
- حق چاپ محفوظ و مخصوص التشارات تلاش است

(قسمت اول)

«مثلث شیطانی بر مودا»

رازی ناشناخته در هوا و دریا

مثلث بر مودا، در غرب اقیانوس آنلاتیک، کار سواحل جنوب شرقی ایالات متحده واقع شده است. این مثلث در شمال از بر مودا آغاز شده و تا جنوب فلوریدا و بطرف شرق وسعت بالته است. از باهاما و پورتوريکو گذشت و تقریباً نا-۴۰ درجه غربی ادامه بالته و میان بار دیگر به بر مودا رسیده است. در این ناحیه نیرومندی مغرب و غیرقابل تصور وجود دارد که از جمله رازهای غیرقابل توضیح جهانی است. غالباً مثلث بر مودا را چنین توصیف می‌کنند: ناحیه‌ای که بیش از صد ها هوایی و کشنی در هوای تیره و به آلود نابود شده‌اند. اکثر این حوادث بعد از سال ۱۹۲۵ بوقوع پیوسته و بیش از هزار تن در طی ۳۵ گذشت در آنجا جان باخته‌اند، بی‌آنکه حتی جسد یک نفر و یا قطعه‌ای از کشته‌ها یا هوایی‌های مفروض شده، بر جای مانده باشد. علی‌غم اینکه مسافرت‌های دریائی و هوائی به نسبت گذشت بیشتر شده و تحقیقات

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

اکثر هوایپماها زمانی مفقود شده‌اند که تا لحظه نابودی ارتباط رادیوئی با مرکز یا مقصد نهائی خود داشته و در آن لحظات پیامهای هنگفت آوری مخابره کرده‌اند. این پیامها اجمالاً بدین معنی است که ناگهان دستگاههای دقیق و حساس ناومری از کترول آنها خارج شده و عقربه قطب نمایهایشان مرتب بدور خسود می‌چرخد. آسمان صاف ناگهان تیره و مهآلود شده و افیانوسی که تا نزدیکی آنجا صاف بود، ناگهان متلاطم شده است، بی‌آنکه کوچکترین تغییری برای توضیح این حوادث وجود داشته باشد.

از جمله این حوادث گروهی مشکل از هنچ جنگده T.B.M بدنال مأموریتی از پایگاه نظامی هوا دریائی فورت لادردیل در ۵ دسامبر ۱۹۴۵ ناپدید شده‌اند. هواپیمای مارتین مارتیز، یکی از پرقدرت ترین هواپیماهای نجات دهنده در موافق اورڈانس که برای نجات آنها فرستاده شد، نیز ناپدید گشت و هیچ نشانی از آن بر جای نماند. سایر هواپیماها از جمله هواپیماهای مسافربری که در آن محل پرواز کرده‌اند نیز تفریباً بهمان طریق ازین رفتند. بنظرمی رسد که گونی ناگهان در یک چاه هزاری سقوط می‌کنند. قایقهای کوچک و ایزرج گ نیز بدون اینکه نشانی از خود باقی گذراند، نابود شده‌اند. گونی که آنها با تمام سرنشیان خود بدبندی دیگری منتقل گشته‌اند. کشتهای بزرگی منجمله مارین - سولفور کوئین که ۱۲۸ متر طول اداشت و بوس اس سایکلوپس گه ۰.۹ هزار تن وزن و ۳۰۹ سرفشین داشت همگی در این ناحیه بکلی ناپدید شده‌اند. گاهی تنها چند حیوان مثل سگ یا قناری بر جای می‌ماند که قادر به دادن اطلاعات نبود و بقیه مسافران طعمه این دام هولناک

می‌شدن .

اکنون نیز مثلث بر مودا بسیاری از کشتهای، هوایپماها و مسافران را در خود می‌بلعد و این راز هنوز لابنحال باقی مانده است : بر اساس گزارشات واصله هیچ هوایپما و کشتی‌ای 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 پدیده‌هایی که در گذشته و حال روی داده به اطلاع عموم برساند . چنین تصور می‌شود که این جریان هشداری است برای مردم مبنی بر اینکه در این ناحیه نیروئی مرموز و ماوراء طبیعی وجود دارد. گزارشات هوایپماها و قایقهایی که در این ناحیه زابود شده‌اند حاکی از تجربیات باور نکردنی آنها در مثلث بر موداست . این اطلاعات بصورت حکایات و افسانه‌هایی از دریا درآمده و با اینحال راز پنهان این ناحیه همچنان پابرجاست .

علل مختلفی برای این ناپدید شدنها تصور شده ، بعضی‌ها آنرا ناشی از تقدیر و دست سرفوشت میدانند. برخی معتقدند امواج جزو و مد ناگهانی در باکه بوسیله زلزله و گوی‌های آتش‌شانی ویا حمله هیولا-های دریائی ایجاد می‌شود، کشتی و هوایپماها را از مسیر خود خارج ساخته و منهدم می‌نماید. ویا بوسیله بشقابهای پرنده سایبر کرات که برای تحقیق درمورد چگونگی حیات به کره زمین آمده‌اند ، دستگیر و ربوده شده‌اند. یکی از عجیب‌ترین این فرضیات بوسیله ادگار کایس، پیشگو و روانکاری که در سال ۱۹۴۴ در گذشت، بیان شد. وی اظهار داشت دهها هزار سال قبل از کشف اشعه لیزر ، بیان این منطقه از کریستال بعنوان یک منبع انرژی استفاده می‌کردند و در منطقه یعنی و در اندر وس واقع در دهانه اقیانوس آتلانتیک یعنی در بام اما ، محلی که این ناپدید

شدنهای روی میله‌های خود داشت. بر طبق این نظریه منبعی از بیک نیروی غیرقابل کنترل در اعماق دریاکه از هزار آن سال قبل ممکن است وجود داشته، علت از کارافتادن دستگاههای الکترونیکی کشته‌ها و هوایی‌ها می‌شود.

در هر صورت راه حل این راز پراهم که در حال حاضر بکی از اسرار آمیز ترین پدیده‌های است که بشر با آن مواجه است، بدربای مربوط می‌شود. هر چند که امروزه بشرطوانسته بسیاری از اسرار فضای کشف نماید و جهان هستی را تا حدودی در اختیار گیرد و بر بسیاری از وازهای گیتی دست یابد، با اینحال هنوز هم سه پنجم کره زمین یعنی اعماق دریا همچون آتشفشنایی کرده ماه برایش ناشناخته است. البته ما نقشه جغرافیائی کامل اعماق دریا را در دسترس داریم که به وسیله صونداز مکانیکی و پیش از آن بادستگاه ردیاب صوتی کشف زیر دریائیها و دوربین مائی که در اعماق بسیار کارزیاد 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 علی رغم خطر استفاده از آنها همچنانکه در مورد نیروی دریائی فرانسه در دریای مدیترانه و نیروی دریائی آمریکا در اقیانوس آتلانتیک تجربه ند، اگر همراه با معلومات بشری از اعماق دریاها بگذر 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 فواحی همیق دریاها و دره‌های متصل بهم آن، جایگاه جانوران و هیولاهاي عجیب و غیرقابل نصور باشد همچون ماهی کولانت، یک

ماهی فرضی ماقبل تاریخ که دارای برخی اعضاه تکامل نیافته است و در سال ۱۹۳۸ در آقیانوس هند کشف هد و هنوز هم زنده است . این ماهی چهار پاره‌ای آبی در ۰.۶ میلیون سال پیش می‌زیسته و آخرین نمونه فیل هده آن به ۱۸ میلیون سال قبل از میلاد مسیح مربوط می‌شود . تمام جزئیات این گزارهات توسط مشاهده کنندگان تصدیق شده است بیاری از آنها مدت‌ها برای تهیه گزاره‌ی درباره اژدهای دریائی پژولی دریافت نکرده‌اند بلکه منضر رفیز شده‌اند . بنظر آنان برخی از این جانوران شبیه موافوسوروس یا ایکتیوسوروس و یا دورپلیوسن بوده‌اند و هنوز هم در اعمق بسیار زیاد اقیانوسها زندگی می‌کنند . چندین باز مسیر این هیولاها توسط سرنوشت‌نیان قایقهایی که از تاسانیا به ماساچوست می‌رفتند ، مشاهده شده‌اند . هیولای لوچنس که اسکان‌لندیهای بومی بدان نسی می‌گویند و هکسی نیز از آن گرفته‌اند ، نوع کوچکی از این ماهی دریائی خول پیکراست که نام بونانی اش یعنی ایکتیوسوروس نیز بدین معنی است .

اقیانوس فناس دانمارکی ، آتنون برون ، در داخل تور ماہیگیری یک صیاد ، بچه غورباغه‌ای را دید که صدو هشتاد سانتی‌متر درازا داشت و طبیه مار ماهی بود . طول بدن نمونه بالغ آن مطمئناً به بیست و دو متر می‌رسد .

علیرغم اینکه هیچ نمونه واقعی از مار ماهی‌های غول پیکر بدرست نیاورده ولیکن از مشاهدات چنین برمی‌آید که اکنون نیز این ماهیها درست بهمان بزرگی دوران ماقبل تاریخ وجود دارند . عده زیادی نیز بیطان دریا را بچشم دیده‌اند . طول بدن این غولهای دریائی را میتوان از روی اسکلت آنها تخمین زد .

هر چند نه اطلاعات بشری در مورد حیات در اعمق دریا بسیار

زیاد است ، با امتحان اکثر مشاهدات و اکتشافات ما از این نمونه‌ها، اتفاقی بوده است ، مانند اینکه کائفان کرات دیگر بشتاب پرنده‌های را جهت فناخت کره زمین اعزام نمایند و آنها نیز از هر سرزمینی که بطور اتفاقی مشاهده کنند ، گزارشی نوشتند و آنرا نمونه‌ای ارزش‌گی در دوی کره زمین بدانند واضح است که این راه صحیح تحقیق علمی نمیتواند باشد .

در حال حاضر درمورد نحوه مهاجرت و تولید مثل جانوران فناخته شده دریاها نیز ابهاماتی وجود دارد، برای مثال، مارماهی‌های سواحل اروپا و آمریکا که برای جفت‌گیری همیگر را در دریای سار گاسو ملاقات می‌نمایند . تنها مارماهی‌های جوان خود را به نقطه شروع سافت والدین خود می‌رسانند . ماهی تن که مهاجرت خود را از سواحل بزرگ آغاز و نانو و اسکوتیا رفته و خود را به اروپا می‌رسانند و در آنجا برخی به مهاجرت خود ادامه داده و تا دریای مدیترانه پیش می‌روند . و خرچگهای دریائی که در اعماق دریاها تا مناطق ناشناخته پیش می‌روند ، همه و همه برای ما ابهاماتی هستند که تنها معلومات ناچیزی درمورد نحوه زندگی آنها داریم .

حنی گودالها و شکافهای بزرگ اعماق اقیانوسها که زرفای تقریبی آنها به ۷ مایل می‌رسد و جانوران عجیبی که در آنجانهت فشار بسیار زیاد زندگی می‌کنند همگی برای ما ناشناخته است. دیگر موارد ناشناخته جریانات اقیانوسی و رودخانه‌ای است که بدربیان منتهی می‌شوند گاهی جریان سطحی آب آنها با مسیر جریان آب در اعماق آن متفاوت است و گاه نیز مسیر جریان آب در همی چند صدمتری درست مخالف جریان سطحی آنهاست . نمونه‌ای از این قبل که جریان کرامول خوانده مبشرود در اقیانوس آرام دیده مبشرود که چند سال پیش در سطح

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

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

گرد پادهای دریایی 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 ناهم از جابجا شدن سطوح زیرآب و یا زنزلهای است که در سطح زمین نمایان نشده و هوای ناسانان نیز قادر به پیش‌بینی 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 ، درجهان اینگونه تأثیر بسزایی خواهد داشت . حفاظت دریا بعنه حفظ خزان 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 هایلی ، ستونهای مثبت کاری پیدا شد که متعلق به یک ساختمان بود . بر اساس تحقیقات انجام شده ، معلوم شد که این ستونها مربوط به شهری متعدد بوده که اکنون در آب فرورفته است . از تمدنها که در اعماق اقیانوسها یافت میشود ، داستانهای زیادی نقل شده از افسانه آتلانتیس در میان اقیانوس آتلانتیک گرفته تا باهم در شرق دریای مدیترانه و اسرار جزیره شرقی و دیگر

تمدن‌های مدفون شده در اقیانوس آرام. حتی مسکن است قبل از جایجا
شدن لطیف تهدتی در اعماق بخشای قطب جنوب وجود داشته باشد.
ظاهرآ برخی از قسمتهای کف دریاها جایجا می‌شوند، در ماه مه
۱۹۷۳ این بخشی از بوتین ترنج که در فردیکی ژاپن واقع است ۰۰۰۶ فوت
بالا آمد. امکان دارد هلت اصلی ناپدید هدن جزیره آتلانتیس، زلزله-
های بی‌دریایی 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 ویا دیگر جانوران در بالی
باشد. تعداد آنها بقدری زیاد است که اصوات سطحی محکم ظاهر
می‌شوند و دستگاه ردیاب صوئی امواجی مشکوکی از آنان دریافت
می‌نماید. یکی دیگر از رازهای دریا جریان آب گرم‌وسفید گلف استریم
است. فرضیه‌های مختلفی در مورد آن داده شده است. یقینه پاره‌ای
از دانشمندان هبور دسته عظیمی از ماهیهای منور باعث بوجود آمدن
چنین جریانی است و برخی نیز معتقدند این جریان آب مسکن است
ناهی از حرکت توده خواکی که در اثر هبور ماهیها با آب مخلوط می‌شود
ویا رادیو اکتیویتی خود آب بوجود آمده باشد؛ بهر ترتیب این جریان
شگفت‌آور آنقدر اهمیت داشت که پنج فرن پیش کلمبوس درباره آن
به اظهار نظر پرداخت. نوری که از این آبهای ساطع می‌شود آخرین نوری
است که فضانور دان از زمین مشاهده کردند. وبالاخره راز دیگر توری
 جدا شدن قاره‌ها از محل اصلی همان تشکیل یک قاره بزرگ است.
این توری در حال حاضر پذیرفته شده و حرکت وضعی زمین و حالات
گوناگون دیگر آن بوسیله این توری قابل توضیح است.

البته بین این ابهامات و مسئله مثلث بر مودا که منطقه‌ای خطرناک
برای مسافران است وجود دارد. ناگفته نهاند، روزانه هواهیهای

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

بنظر بسیاری از مقامات رسمی هواپیمایی و دریانوردی گم شدن یک کشتی با هواپیما در منطقه‌ای که تردد زیاد دریائی و هوائی دارد. امری بسیار طبیعی است و علت آن میتواند طوفانهای ناگهانی با یک اشتباه و تصادف باشد. ولی جریان مثلث برمودا با بقیه این موادر متفاوت است. خلبانانی که از این منطقه عبور می‌کنند پاره‌ای آنرا باور دارند و پاره‌ای از وجود چنین مثلثی اهریمنی زیاد هم مطمئن نیستند. آنهاشی که بدآن عقیده ندارند از یک لحاظ حق دارند زیرا که این ناحیه را یک مثلث نیست و شباهت بیشتری به یک بیضی دارد و با میتوان آنرا بخش بزرگی از یک دایره داشت که رأس آن در برمودا و قسمت منحنی زیر آن از پائین فلوریدا شروع شده، از پورنوریکو گذشته و از جنوب بطرف هرق 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 موافقند با وجود اینکه هنوز این طرح به اثبات نرسیده است. ایوان ساندرسن که مطالعات زیادی در این زمینه داشت، در کتاب خود بنام «ماکنین نامه‌ی» و دیگر مقالاتش اظهار نظر کرده است که این محدوده بصورت یک بیضی بالو زی است که دارای دوازده هانخه وابسته دیگر در نقاط مختلف جهان است که

در رای شیطان واقع در زاهن 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 همیش روود، آنگاه خلیج مکزیک را دور زده، از جزائر کارائیب گذشته و به برمودا میرسد. وینست گادیس، نویسنده کتاب «افق گمشده» در مقاله ای در مجله آرگوسی درمورد شکل مثلث برمودا که این نام را خود دی به این منطقه گذاشته است چنین مینویسد: «.... یک ضلع مثلث از فلوریدا تا برمودا، ضلع دیگر از برمودا تا پورتوريکو 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 در رای هودویک مربع کامل میباشد که محدوده اش شامل برمودا و ساحل ویرجینیاست و ضلع جنوبی آنرا جزائر کوبا، هیسپانیولا و پورتوريکو تشکیل میدهد، گارد ساحلی آمریکا که به مثلث برمودا هیچگونه اعتقادی نداشت، هر وع به مناسائی محدوده این منطقه اسرار آمیز کرد و نتیجه تحقیقات خود را چنین بیان کرد:

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

اغلب هواشناسان درباره این مثلث چنین نظر داده اند این: «آن توسط دو خط که یکی از شمال برمودا به نیویورک و دیگری از جنوب آن به جزائر ویرجینیا میرسد، در این منطقه موجهای بزرگ با حرکت بسوی مغرب حلقه ای با طول موج ۷۵ درجه را تشکیل میدهد.»

با پیدا کردن نقاط دقیق ناپدیدشدن کشتیها و هوایپیماها ووصل آین نقاط بیکدیگر میتوان شکل حقیقی این منطقه را بدست آورد . در تاریخ دریانوردی ، از مدنها 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 می باشد . شاید علت آین امر عدم گزارش ناپدید شدن کشتیها در سالهای پیش از آن بوده است . اغلب این گزارشات مربوط به سالهای بعد از جنگهای داخلی است . چندماه پس از جنگ جهانی دوم بود که گزارشاتی حاکی از اینکه هوایپیماها نیز بهمان صورت کشتیها در این منطقه دچار میشوند ، داده شد و علت اشتهر مثلث برخودا ناگفی از این حوادث می باشد .

مثلث برمودا زمانی معارض شد که دشنه‌ها پیمای نبروی دریایی در پنجم دسامبر ۱۹۲۵ در این منطقه ناپدید شدند. این پنج هواپیما که بنظر می‌رسید همزمان ناپدید شده باشند، از پایگاه نظامی هوا دریائی فورت لادر دبل فلوریدا مأموریت داشتند تا بک هرواز آموزشی در ناحیه برمودا داشته باشند، در منطقه‌ای بشکل مثلث که بک ضلع آن ۱۶ مایل بطرف شرق، ضلع دیگر ۴۰ مایل بطرف شمال و ضلع سوم آن مسافتی از برمودا تا پایگاه هوانی بود. در آن‌زمان برمودا را «مثلث اهریمنی»، «مثلث مرگ»، «دریای هودو»، «آرامگاه افیاموس آنلانتیک» و دیگر نامها می‌خواند. از آنجاییکه برمودا شعاعی ترین منطقه‌ای بود که هواپیماها در آن ناپدید شده بودند، این گروه آنجا را رأس مثلث شخص دادند. معهدها دیچ حادنهای «جهون ناپدید شدن جمعی این هواپیماهای جنگی و بخصوص هواپیماهای خول پیکر مارتبین هارینر با ۱۳ خدمه که برای نجات آنها فرستاده شده بود، قابل توجه نبود.

اسم رمز این گروه بدشانس، هرواز هماره ۱۹ بود که بعد از ظهر

پنجم دسامبر ۱۹۴۵ پایگاه فورت لادردیل را ترک کردند. این هواپیماها را هنچ افسر خلبان هدایت میکردند و ۹ دانشجوی خلبانی که هر دونفر. آنها توسط یک افسر آموزش می دیدند. در هر یک از هواپیماها آنها را همراهی میکردند. البته هیچیک از دانشجویان نحایلی به این پرواز نداشتند. هواپیماها از نوع تگرومن TBM او نجر نور پد و بودند: هواپیماهای جنگی بعب افکن نیروی دریائی که برای پرواز بیش از هزار مایل ذخیره سوختی داشتند. درجه حرارت هوا ۶۵ درجه فارنهایت بود. ابرها بصورت پراکنده‌ای در آسمان دیده میشدند و آفتاب می درخشید. خلبان هواپیمای جلوتر هوا را به بیارخوب و ماسب گزارش کرد. مدت پرواز دو ساعت تعیین شده بود. هواپیماها رأس ساعت ۲ بعد از ظهر از زمین بلند شدند و همگی در ساعت ۲ و دو دقیقه در حال پرواز بودند. ستوان دریائی بنام چارلز تیلور، خلبان هواپیمای جلویی که دارای ۲۵۰۰ ساعت تجربه پرواز بود، هواپیمایش را بطرف چیکن هاول واقع در همال بیمبی نی هدایت کرد. برای اولین بار بود که او و دیگر خلبانان در این منطقه پرواز میکردند. هیچ دلیلی برای نگرانی از پدیده‌های طبیعی وجودی و دیگر اتفاقات ممکن برای آنها وجود نداشت، چرا که خلبان و همراهش بیارکار کشته و مجبوب بودند. اما اتفاق هولناکی در شرف نکوین بود. حدود ساعت سه و نیم بعد از ظهر، بعد از اینکه هواپیماها نمرین بعب اندازی را پاسخان داده و بسوی مشرق در حال پرواز بودند، مسئول مخابرات برج مراقبت در پایگاه نظامی فورت لادردیل که در انتظار گرفتن پیامی درباره زمان تغیریی فرود بود، پیامی بدین مضمون از فرمانده تک رو و پرواز دریافت کرد:

از هواپیمای پیشو (سوان چارلز تیلور) به برج مراقبت: بلک

و ضعیت اضطراری. ظاهراً ما داریم از مسیر خود خارج می‌شویم، زمین را نمی‌بینیم، تکرار می‌کنم زمین را نمی‌بینیم.

برج مراقبت: موقعیت همچا چیست؟

هوایپیمای پیشرو: محل خود را دقیقاً نمی‌دانیم. اصلاح نمی‌دانم کجا هستیم... مثل اینکه گم شده‌ایم.

برج مراقبت: بطرف غرب بروید.

هوایپیمای پیشرو: جهت غرب را تشخیص نمی‌دهم. همه چیز عجیب و دردهم ریخته است... حتی اقیانوس هم بخوبی دیده نمی‌شود.

حدود ساعت سو نیم استاد خلبان پروازهای آموزشی در پایگاه فورت لادردیل، 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 نمی‌دانم. ما در آخرین چرخش، گم شدیم. هر دو قطب نماهای ما از کار افناهه‌اند. من می‌خواهم پایگاه فورت لادردیل را پیدا کنم... مطمئنم که در مسیر هستیم ولی تا چه اندازه نمی‌دانم... «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... » دئیس بخش آموزشی خلبانی مطمئن شد که هوایپیماها از مسیر خود خارج شده‌اند زیرا غیر اینصورت بایستی خشکی را میدیدند.

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

صدای گفتگوی آنها را با یکدیگر می‌شنید. آنها می‌گفتند سوختشان فقط برای ۷۵ مایل کافی است و سرعت بادهم ۷۵ مایل در ساعت است و تمام قطب نماهای پنج هواپیما نیز از کار افتداده است. در طول این لحظات نگران گشته، مشغول بی‌سیم پایگاه فورت لادردیل، می‌داشت با هر یک از پنج هواپیماها ارتباط برقرار کند.

خبر موقعیت اضطراری هواپیماها بگوش هم رسیده بود. در میان پرسنل پایگاه هنگامه عجیبی برپا بود. همه فکر می‌کردند که دشمن حمله کرده است. از گروه نجات درخواست شد که فوراً خود را به محل حادثه برسانند. هواپیمای نجات مارتین مارینر با ۱۳ سرنشیون و خدمه از پایگاه هوادریائی رودخانه نبانا واژ روی یک کشی پرواز درآمد.

در ساعت ۴ بعد از ظهر ستوان تبلور، بطور غیرمنتظره‌ای توانست با خلبان ارشد دریائی تماس برقرار کند. صدا ضعیف ولی قابل شنید بود. ستوان تبلور می‌گفت: «ما موقعیت خود را دقیقاً نمی‌دانیم... شاید در ۲۲۵ مایلی شمال شرقی مرکز باشیم... حتماً از فلوریدا گذشته و در خلیج مکزیک هستیم.» ظاهرآ او می‌خواست هواپیما را ۱۸۰ درجه تغییر جهت دهد، شاید که بتواند به فلوریدا برسد. ولی درست در حالیکه می‌چرخد ارتباطش ضعیف تر و ضعیف تر شد و چنین بنظر رسید که اشتباهآ بطرف مشرق پرواز کرده و از ساحل فلوریدا فاصله گرفته است. آخرین کلمات او چنین بود: «ظاهرآ داخل آبهای سفید شده‌ایم، ما کاملاً گم شده‌ایم...»

در همان دقایق، برج مرائب پیامی را از هواپیمای نجات مارتین مارینر که چند لحظه پیش به هر واژ درآمده بود، دریافت کرد. متن پیام چنین بود: «طوفان شدیدی در ارتفاع ۴۰۰۰ پائی می‌وزد.» این

در واقع آخرین پیام بود که از هوایما نجات دریافت شد . دفایقی بعداز دریافت پیام گروه تحقیق متوجه شد که این هوایما نجات نیز با ۱۳ خدمه خود همراه با پنج هوایما جنگی دیگر نیروی دریائی ناپدید شده‌اند .

بعداز آن دیگر هیچگونه پیامی چه از هوایماهای پرواز شماره ۱۹ و چه از هوایما نجات مارینر دریافت نشد . ساعتی بعد در حدود ساعت ۷ بعداز ظهر پایگاه هوا دریائی اوپالوکا واقع در میانی پیام بسیار ضعیفی بدین شرح دریافت کرد : «اف . تی ... اف . تی ...» این قسمتی از نام یکی از این پنج هوایما بود . زیرا هوایما استاد خلبان از نوع اف . تی ۲۸ بود . اگر این پیام واقعاً از هوایما مذکور فرماده شده بود ساعت دریافت آن دو ساعت بعداز اتمام شدن سوت هوایما بود .

هوایماهایی 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 یک گروه کاوش بمحض طلوع صبح جستجو پرداخت باوج - ود اینکه گروه مذکور یکی از بزرگترین گروههای جستجو گر بود، هیچگونه نشانه‌ای از این سانحه بدست نیاوردند . این گروه شامل ۲۴۰ هوایما از پایگاه دریائی، ۷۶ هوایما از نیروی هوائی، ۴ بمباکن، چند زیر دریائی، ۱۸ قایق گارد ساحلی، قایقهای مختلف جستجو، صدها هوایما شخصی، قایقهای کشتی‌ها، و هوایماهای پیام پایگاه هوا دریائی رو دخانه نبانا همراه با جنگده‌های آر . او اف خود و نیروی دریائی سلطنتی که از باها ما به کمک آنها آمده بودند بود .

بطود متوسط هر روز ۱۸۰ هوایما در ارتفاع ۳۰۰ پائی آب

پرواز میکردند. حدود ۳۸۰۰۰ مایل مربع شامل خشکی و دریا که از آفیانوس آتلانتیک، دریای کارائیب و قسمی از خالیج مکزیک و فلوریدا و دیگر جزایر اطراف تشکیل میشد، مورد جستجو قرار گرفت ساعات تحقیق هواپیماها بالغ بر ۲۱۰۰ ساعت بودند 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 باهاها منتظر بودند تا مگر آب نشانه‌ای یا قطعه‌ای را با خود به ساحل آورد ولیکن تمام احتمالات ممکن مورد بررسی قرار گرفت. یک گزارش حاکی از این بود که یک هواپیمای تجاری روز و قوع حادثه شعله قرمزنگی را در آن ناجی 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. یک کشتی بازرگانی در این مورد چنین گزارش داد که در حدود ساعت هفت وسی دقيقه روز حادثه انفجاری را در آسان مشاهده کرده است. این انفجار چنانچه مربوط به پنج هواپیمای باد شده بود می باشد آنها پس آزادی از اتمام سوختشان هر چنان به پرواز خود ادامه داده باشند زاین قابل قبول نبود. مدتی بعد برای توجیه این مسئله که چرا هیچ اثری از هواپیماها بجا نمایده است چنین گفته شد که شاید آنها بعد از قطع ارتباط با یکدیگر برخورد کرده و منفجر شده‌اند. مطابق قابل توجه این بود که هیچگونه پیامی حاکی از تفاضای کمک از طرف پرواز شماره ۱۹ و یا هواپیمای مارتین مارینر فرستاده نشده بود. هواپیماهای ناجده می توانستند در آب فرود آیند و حدود ۹۰ ثانیه روی آب شناور بمانند و سرنشیزان آن نیز قادر بودند در طی ۶۰ ثانیه آنرا ترک گویند. آنها حتی می توانستند از فایقهای نجات نیز استفاده نمایند. از طرفی هر گونه فرودی قایقهای نجات در آب شناور می‌ماند و میتوانست آنها

را نجات دهد. بعضی از کاوشگران درین جستجو متوجه موجهای بزرگی شدند. البته فاصله موجها از هم زیاد بود و هوای پیماها میتوانستند بسادگی از میان آنها گذته 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 غلظی باشد که گاهی اوقات تا روی آب پائین می‌آید و موجب کم شدن دید و دیده نشدن خورشید می‌شود. اما این امر لطمه‌ای بکار قطب نماها وزیر و سکوب نمی‌زند. در ضمن بین فلوریدا و باهاما نقطه کوری است که امکان ارتباط با هوای پیما در آن ناحیه وجود ندارد، اما سانحه هوایی قبل از ورود به این ناحیه روی داده بود.

یک گروه تحقیق از نیروی دریائی در یک دادگاه نظامی افسر مستول کنترل و بازدید دستگاهها را مورد بازجوئی قرار داد و س్تالات بسیاری از او نمود و تمام شواهد و مدارک را بررسی کرد، اما هیچ چیز را نگردید و همچنان مبهم باقی ماند. وقتیکه ثابت شد که تمام دستگاهها وابزار دقیق هوای پیماها بطور کامل بررسی شده و مالم بودند، افسر مد کور نیز تبرئه گشت. در قسمتی از گزارشات آمده است: یک پیام رادیوئی نشاندهنده گم شدن هوای پیماها و از کار افتادن قطب نماها بود.^{۲۰} کاپیتان دبایوبسی وینگارد، یک افسر گزارش دهنده در یک مصاحبه چنین اظهار داشت: «اعضاء گروه تحقیق نتوانست حتی یک حدس قابل قبول در مورد آنچه اتفاق افتاده است بزند.» عضو دیگر این گروه اعلام کرد: «آنها چنان گم شده‌اند که گویی به مریخ رفته‌اند.» در نتیجه این اظهار نظر گمان مسافرت فضائی یا ربوه شدن آنها توسط یک سفينة فضائی از جمله افسانه‌های مثار برخداشد. از متخصصین اقیانوس شناس درخواست گردید که جلسه‌ای ترتیب داده و چگونگی

نایپدید شدن اینهمه کشته‌ی رهاپیما و خلبان و سرنشین را بدون باقی گذاشتند حتی کوچکترین ردپا مورد بررسی و تحقیق قرار دهند. سوان آر. اج. ویرشنگ یک افسر با تجربه در مرکز هوا دربائی پایگاه فورت لادردیل، اظهار داشت که کلمه نایپدید شدن عامل اصلی در توجیه سرنوشت سرنشینان پرواز شماره ۱۹ بود. وی اضافه کرد به او الهام شده است که آنها درجهاتی از این فضای بی‌انتها زنده‌اند. دکتر مانسون والنتین، دانشمندی که سالها بر روی این منطقه تحقیق کرده بود و در روزنامه میامی چنین نوشت:

«آنها هنوز زنده‌اند، اما درجهاتی دیگر و همراه با پدیده‌های مغناطیسی دیگر و احتمالاً توسط یک بشتاب پرنده و یا سفینه فضایی ربوده شده‌اند.»

یک افسر گارد ساحلی و عضو گروه تحقیق باصرایحت تمام در این باره چنین اظهار داشت: «ما نمی‌دانیم در آن جهنم چه انفاقی افتاده است.» آخرین تفسیر از افسر دیگری از گروه تحقیق بود که گفت: «بنظر میرسد که این حادثه بی‌سابقه عجیب‌ترین و مبهم‌ترین حادثه‌ای است که در تاریخ دریانوردی روی داده است.»

غالباً حوادث عجیب و مصیبت بار بخصوص حوادث دربائی دارای ۶۰ اول متفاوتی هستند بعنوان مثل هنگامی که کشته بازبری استکهلم با کشته مسافر بری آندزیادوریا تصادف کرد، کابین دختر جوانی که تنها اسپانیولی بلد بود بوسیله دماغه کشته استکهلم آندزیادوریا جدا شد و در نزدیکی کابین دریانوردی که تنها فرد اسپانیولی زبان کشته این بود، افتاد. گم شدن پرواز شماره ۱۹ نیز از این فاعده مستثنی نبود.

فرمانده ویرشنگ که بعنوان افسر کارآموز در پایگاه فورت-

لادر دیل انجام وظیفه میکرد. آنروز افسر کشیک بود. وی بخاطر آورد که صبح روز حادثه یک پرواز آموزشی دیگرانیز که وضعیتی غیرهادی 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 دو تا از اعضای پرواز شماره ۱۹ قبل از پرواز الهام شده بود. یکی از این دو تن خود مشغول آموزش پرواز بود. او در ساعت یک و پانزده دقیقه بعد از ظهر زمانی که مأkmی تأخیر برای بازدیدهای قبل از پرواز آمده بود از افسر کشیک تقاضا کرد که در این پرواز شرکت نکند. وی هیچگونه دلیل قانع کننده‌ای 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 نقضایش مورد موافقت قرار نگرفت.

فرد دیگر این دو تن سرجوخه دریائی آلان کوسنار نام داشت. ستوان ویرشینگ خود شاهد ماجرای وی بود و هماره به آن اشاره می‌کرد. درجه دار مذکور که می‌باشد 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 نمی‌توانم بیان کنم چون من در نتیجه یک احساس کاملاعجیب و مبهم حاضر به شرکت در مأموریت نشم.»

ستوان ویرشینگ در این مرد عقبه داشت که سرجوخه که یک نظامی کهنه کار گادال کانال بود قبل از انفصال از خدمت فقط چهار ماه به پابان 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 برداشت ستوان ویرشینگ به سر بازان داوطلب مراجعت کرد. اولین نفری که در این مرور با ظهار نظر پرداخت سرجونخه بود که گفت: «بیاد می آورید که شما بمن گفتید که به پزشک مسئول پرواز مراجعت 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 کار کنان 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 پر ابهام خود شروع کرده بودند. گزارش کامل وداع از جمله نکات مهم ناپدید شدن هوایما بود که بیست و نه سال بعد از این ماجرا کشف شد.

آرت فوود یکی از گزارشگران، نویسنده گان و سخنرانان که از سال ۱۹۴۵ در تعقیب این ماجرا بود در طی یک برنامه تلویزیونی بعبارتی که ستوان تیلور مخابرہ کرده بود اشاره کرد. «مرا تعقیب نکنید... بنظرمیرسد که آنها از فضا با کره دیگری آمده‌اند.» فورد درباره این پیام اظهار داشت که آن توسط مسئول مخابرات یکی از شهرها دریافت شده بود. این مسئول اهمیتی بدأن نداده بود و این اشتباه در نتیجه بی توجهی حاصل از گذاشتن یک مسئول بی تجربه در پشت دستگاه مخابراتی بوجود آمد.

در نتیجه پاکشاری والدین سرنشینان گم شده هوایما فوراً در تحقیقاتش به پیامهای غیرعادی دیگری که هوایماها به برج مراقبت ارسال داشته بودند پی برداشته بسیار سری و غیرقابل پنهان بود . او پیشتر روی هیارت «مرا تعقیب نکنید» تکیه داشت این ابهام و هیارت «از جهانی دیگر» در پیامها در مورد بسیاری دیگر از حوادث ناپدیدشدن هوایما نیز توجیه شد .

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

بعد از حادثه پرواز شماره ۱۹ متوجه شدند که ناپدید شدن بدون توجیه هوایماهای تجاری ، خصوصی و ارتضی نیز به تعداد زیادی از کشتیهای بزرگ و کوچکی که در طی دهها سال در مثلث بر مودا نابود شده وامری طبیعی تلقی شده بود افزوده شده است . اما اکنون با وجود گروههای نجات هوایی و دریایی با سیستم ارتباط رادیویی با مرکز سیستم‌های جدید ناوبری و نقشه‌های تجسسی مردمی همچنانه‌ای در مورد عمل ناپدید شدن هر کدام از این حوادث صورت می‌گیرد . در سوم ژوئیه سال ۱۹۴۷ بک هوایما ارتضی آمریکا C - ۵۴ با شش سرنشین خود در حالیکه از بر مودا به یک پایگاه نظامی بنام موریسون واقع در پام بیج میرفت در محلی بین بر مودا و پام بیج ناپدید شد . آخرین موقعیت او در ضد مایلی بر مودا گزارش شده بود . بک گروه

تحقیق هوا دریابی نیروی دریابی و گارد ساحلی منطقه‌ای بسویت صدهزار مایل مربع از دریا را جستجو کردند اما غیراز قسمتی از تشكیل ویک کپسول اکسیژن نشان دیگری از لاشه هواپیما و یا حتی قطراهای از مواد سوختی بر روی آب پیدا نکردند.

همچنانکه اینگونه حوادث ادامه می‌یافتد مردم جهان متوجه شدند که بیشتر آنها در هنگام فصل گردش و جمع شدن تو ریستها در منطقه یعنی مابین ماههای نوامبر تا فوریه اتفاق می‌افتد. کشف عجیب دیگراین بود که اکثر این حوادث چند هفته قبل از آغاز کریسمس روی می‌دادند. یک هواپیمای مسافربری چهارموتوره خطوط هواپیمای بریتانیا - جنوب آمریکا از نوع تئودورها که تبدیل به یک بمب افکن لانکاستر شده بود وزام استارتایگر با آن نهاده بودند از آزورس بطرف بر مودا پرواز می‌کرد. در تاریخ ۲۹ ژانویه سال ۱۹۴۸ این هواپیما همزاه خدمه و ۲۵ سرفشین منجمله سرآرنور کانینکهام که یک تیمسار نیروی هوایی انگلستان در جنگ دوم جهانی و فرمانده سابق و دمین عملیات نیروی دریابی انگلستان نیز بود. ناپدید شد. استارتایگر می‌باشد در ساعت دو و نیم بعد از ظهر به کیندلی فیلد در بر مودا بر سد. مدت کوتاهی قبل از ساعت تعیین شده پیامی از جانب خلبان به برج هراقبت 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 بر مودا گزارش شده بود.

از آن بعد پیام دیگری از استارتایگر گزارش نشد. اما هرگز بمقصدم نرسید. هیچگونه پیام تقاضای کمک و یا اعلام موقعیت اضطراری و شرائط غیرعادی پرواز داده نشده بود. نصف شب نام استارتایگر نیز به لیست هواپیماهای ناپدید شده افزوده شد. روز سی ام ژانویه یک

گرره نجات و تحقیق که شامل سی هواپیما وده کشته بود چندین روز متوالی منطقه را دقیقاً جستجو کردند اما بدون هیچگونه موقتی ها زنگشتند. تنها چند جعبه و بشکه خالی روضن دو همای خوبی بر مودا روز ۳۱ ژانویه مشاهده شد. اما اگر اینها به هواپیمای مذکور تعلق داشت می بایست استارتاپگر صدها مایل خارج از مسیر خود پرواز کرده باشد . باید بخاطر پیام 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 موقتی حاصل نگردید. چندین مسئول مخابراتی ایستگاههای فرعی در اطراف سواحل اقیانوس آتلانتیک و جزائر دورتر پیامهای نامفهومی را دریافت کردند که بواسطه خط و نقطه والبای مدرس مخابره شده بود و شبیه پیامی بود که توسط فردی بی اطلاع از کدهای آنلبای مدرس مخابره شده باشد. رمزی که مخابره شده بود کلمه تایگر را تشکیل می داد . پیام دیگری نیز از گارد ساحلی در پایگاه نیوفاندلند رسید که فردی بک پیام صوتی را با کلمه G-A-H-N-P تلفظ نموده بود. خبرت انگیز اینکه این حروف رمز هواپیمای گم شده استارتاپگر بود.

مخابره اینگونه پیامهای گوناگون ظاهرآ بعنوان نوعی شوخی از طرف افراد ناشناخته که از پیگیری فاجعه ها لذت می برند ، تلقی می شود. پیامهای که در مورد پرواز شماره ۱۹ نیز دریافت شد ، همچون پیامی که شخصی در میامی ساعتها پس از ناپدید شدن هواپیما دریافت کرد، چنین حائزی داشتند . این پیامها شامل حروف رمز پرواز یا متعلق بفاصله زمانی یا مکانی بسیار دورتر از محدوده پرواز هواپیما بودند .

از مارف وزاره‌ها پیمانی غیر نظامی بریتانیا، گروهی از دادگاه تحقیق بر پرستی لرد مک‌فلان برای تحقیق پیرامون گم شدن استار-تاپگر اهتزام شدند. گزارشات آنها هشت ماه پس از ناپدید شدن هوایپمای مذکور انتشار یافت. گزارش آنها حاکی از این بود که هیچ احتمالی وجود ندارد که هوایپمای استارتاپگر علت قطع ارتباط مخابراتی، نقص فنی، که بود سوخت، گم کردن سیر و مقصد، اختلالات جوی یا اشتباهات منجعش ارتفاع و یا حوادثی از این قبیل سقوط کرده باشد. با توجه به اینکه در طرح و ساخت هوایپمای استارتاپگر که از نوع تشوردوریم بود هیچ‌گونه ایجاد و نقصی پیدا نشد عقیده نهائی این گروه پیرامون ناپدید شدن هوایپماها بدین صورت بود:

این واقعیت ملموس است که هیچ مشکل عده‌ای در مسر تحقیقات وجود نداشته است . . . در هر حادثه ناپدید شدن نظیر که در مرد استارتاپگر پیش آمد دولت تنها توانست امکاناتی جهت جستجو و تحقیق ونهایتاً دادن چند پیشنهاد فراهم آورد . در حالیکه هیچ‌گدام از این پیشنهادات حتی در حد یک احتمال نیز نمی‌توانست صحت داشته باشد . در تمامی این فعالیتها انسان و ماشین هردو حضور داشتند، دو عنصری که دارای ویژگی‌های منضادی هستند و از قسم این نیز تبعیت می‌کنند . این پیچیدگی موضوع احتمالاً بیکی از ایند و عوامل یعنی انسان با ماشین و یا هر دو آنها مربوط می‌سود . خلاصه علت هرچه بوده باشد همچنان مبهم و ناشناخته باقی مانده است .

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

بروازی یعن بر مودا و جامائیکا در دوز ۱۷ ژانویه سال ۱۹۴۹ ناپدید شد. مسیر این پرواز ده ساعت از لندن به سنتیاگو، شیلی و سپس توافق کوتاه در بر مودا بمنظور ساخت گیری بود. استار آریل در ساعت هفت و چهل و پنج دقیقه صبح در حالیکه دریا آرام و وضعیت هوا بسیار خوب بود، بر مودا را ترک کرد. پنجاه و پنج دقیقه پس از بلند شدن هواپیما خلبان پیامی بدین مضمون به بر مودا مخابره کرد:

«کاپیتان مک فی، از استار آریل در مسیر پرواز از بر مودا 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 رادیوئی خود را برای صحبت با برج مراقبت کینگرتون عوض میکنم.»

اما از آن پس دیگری پیامی از استار آریل دریافت نشد.

همزمان با عملیات جستجوی استار آریل یک ناوگان آمریکائی در همان منطقه مشغول مانور بود. دو کشتی هواپیما بر هواپیمای خود را بکمک گروه نجات گارد ساحلی و نیروی هوایی گسیل داشتند. نیروی دویانی بریتانیا نیز از بر مودا و جامائیکا هواپیماهای را برای کمک فرستاد: رزم ناوها، بعب افکن ها و یک کشتی جنگی آمریکابنام میسوری نیز بهراه دیگر کشتیهای نیروی دریائی انگلستان و همچنین برخی از کشتیهای تجاری که اتفاقاً در آن مسیر بودند بجستجو پرداختند. پیامی بدین شرح به کلیه کشتیهای آن منطقه مخابره شد:

«هوایی چهار موتوره استار آریل کاگر متعلق به شرکت هوایی بریتانیا - جنوب آمریکا که در ساعت دوازده و چهل و دو دقیقه بوقت گرینویچ ۱۷ ژانویه بر مودا را به قصد جامائیکا

نرک کرده بود ، در مدار ۶۱-۲ درجه فاپدید شده است . آخرين ارتباط با آن تقریباً در ۱۵ مایلی جنوب بر مودا ، روز ۱۷ ژانویه برقرار شد . از کلیه کشتهها تقاضا می شود در صورت مشاهده هر نوع جسم هناور که شبیه کایین هواپیما با تودوزی آبی رنگ که رنگ مخصوص وسایل استار آریل بود و یا هرگونه پارچه یا لباس مراتب را فوراً گزارش دهند . ضمناً هواپیما دارای خط سراسری زرد رنگی است که تمام شان علامت BSSA دارد .

هفتادو دو هواپیمای جستجو گر حدود ۱۵۰۰۰ مایل مربع را جستجو کردند . از منطقه آخرين تماس هواپیما تا جنوب غربی جامائیکا مورد کاوش قرار گرفت ، اما هیچگونه نشانی از استار آریل پیدا نشد . در روز ۱۸ ژانویه دو هواپیمای انگلیسی و آمریکایی نور عجیبی را در آفیانوس مشاهده کردند . لیکن هواپیماهای تجسسی و تحقیقی که بمحل رفتهند ، هیچ علامتی پیدا نکردند . نیروی هوائی در ۲۲ ژانویه پایان عملیات تحقیق و کارش را اعلام کرد .

از آنجا که دو هواپیمای مسافربری از بلک کمپانی فاپدید شده بود ، احتمال خرابکاری را در آذهان مردم تقویت نمود ، لیکن هیچگونه خرابکاری در کار نبود . با وجود این شایعات هواپیما و بائی نیز به دیگر شایعات افزوده شد . بلک کمیته تحقیق بنام برابازون تمام مسائل مربوط به پرسنل پرواز و وسائل و تجهیزات هواپیماها را مورد بررسی قرار داد ، اما هیچگونه امر غیرعادی مشاهده نکرد . بعلم 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 مورتیل در کپسولهای آتش نشانی بطری اتفاقی نشست کرده و

باعت انفجار سیستم کنترل فشار کابین شده است . البته چنین امکانی درباره هواپیمای وجود دارد ، اما ناپود شدن اینهمه هواپیما در یک محل نمی‌تواند با این فرضیه تفسیر شود .

بگویی دیگر از دلائلی که باعث تحقیق بیشتر پیرامون ناپاپدیدشدن استار آریل شد . ناپدید شدن هواپیمای مه‌افر بری دیگری از نوع ۳ - DC بود : این هواپیما در مسیر من خوان 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 بازد شد . در طی پرواز شبانه خلبان هواپیما را بر لینکویت چندین بار در پامهای خودبه 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 محوطه بازی نزدیک میشویم ... فقط پنجاه مایل از جنوب فاصله داریم . هم اکنون نور چراگهای شهر میامی را می‌بینیم همه چیز رو برآه است . برای شنیدن دستور فرود آماده ایم .»

دیگر هیچ پیام دیگری از آن هواپیما شنیده نشد و در تحقیقات و جستجوها 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 کمل مشاهده نشد . کلمه جالب توجه اینکه در محل ناپدید شدن هواپیما که در فلوریدا کیز بود ، آبهای آرام فقط ۲۰ پا عمق داشتند و بسادگی میتوانستند مورد شناسائی کامل قرار گیرند . اگرچه حادثه‌ای در این محل اتفاق می‌افتد مسلمًا باید مردم مسکن مزارع اطراف شاهد ماجرا باشند . در

فصل آینده خواهیم دید که یک کشی درست جلوروی ساکنان بندر ناپدید شد.

هوایماهای بزرگ همچون استار آریل و یا دیگر هواپیما زمانیکه ناپدید شدند، هیچ اثری از خود، چه از خدمه و سرنشیان و چه از مواد سوختی بر روی آب باقی نگذاشتند. اگر جدی در دریا بود، می بایست کوههای در آن محل جمع میشدند، اما از این امر نیز خبری نبود.

هوایماهای کوچکتر نیز مدام ناپدید می شدند، فرورد از آنها در دسامبر سال ۱۹۴۹ بدون اینکه کوچکترین اثری از خود بر جای نهند، کمی دورتر از سواحل فلوریدا، ناپدید شدند. این حادث در افکار عمومی چنان بازتابی پذیرد آورد که همه به وجود خطری در آن منطقه پی بردنند، بی آنکه ماهیت آن برایشان روشن شده باشد.

ناپدید شدن هوایماها تا ده سالهای ۱۹۵۰ همچنان ادامه داشت. در مارس ۱۹۵۰ یک هوایمای گلوب ماستر آمریکائی در شمالی ترین منطقه بر مودا، در مسیر ایرلنگ ناپدید شد. هوایمای 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 آنهم سیار ضعیف، از آن مخابره شد و بلافاصله ارتباطش قطع شد.

در ۳۰ اکتبر ۱۹۵۴ هوایمای 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 هوایما صدھا مایل مربع از افیانوس را برای پیدا کردن نشانی از هوایما مذکور زیر پا نهادند اما نشانی

از آنها نیافتد. همچنانکه در مورد برخی دیگر از هواپیماها نیز اتفاق افتاده بود، تنها پیام SO5 بسیار ضعیفی آنهم پس از ناپدید شدن توسط یک ایستگاه مخابراتی دریافت شد.

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

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

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

یک هواپیمای خصوصی که از ناسودرباها میباشد بطرف جزیره گرت آلبانگو پرواز میکرد و ضعیتی را که از ارش گرد که باد آور پیام خلبانان پرواز شماره ۱۹ و شبیه پیام در خواست کمک بود، هر چند که هوای صبحگاهی بسیار دلپذیر بود، لیکن بر طبق پیام خلبان هواپیما ناگهان مواجه با چنان هوای مهآلودی شد که دید را برایش ناممکن ساخت تا جایی که قادر نبود جزیره زیر پای خود را نیز بیند، در حالیکه در

همان زمان در سایر مقاطعه‌ها خوب بود. اینبار هواپیما کاملاً از بین نرفت بلکه مدتی بعد یکی از بالهای آن که روی آب شناور بود، پیدا شد. از دو هواپیمای نیز که در ۲۸ آگوست ۱۹۶۳ شده بودند، تکه‌هایی بدست آمد و این معما را پیچیده تر کرد. در جت چهارموتوره KC-135 تانکر که از پایگاه هوائی هومستد فلوریدا بلند شده و مأموریت سوخت رسانی داشتند در میان مایلی جنوب غربی بر مودا ناپدید شدند. پس از تحقیقات وسیع تکه‌هایی از این دو هواپیما در ۲۶۰ مایلی جنوب غربی بر مودا بدست آمد که حاکی از امکان تصادف بین آندو هواپیما بود. چند روز بعد تکه‌های دیگری نیز در ۱۶۰ مایلی بر مودا بدست آمد که امکان معرفت متعلق به دو هواپیمای دیگر باشد. چنانچه اینلو هواپیما، برخلاف اظهارنظر افسر نیروی هوائی که پیگفت 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 بر سد و اگر همچون حدسی که در مورد پنج هواپیمای او نجرزده شده بود، ایندو هواپیما نیز همزمان منفجر شده بودند، چه عاملی موجب از کارافتادن همزمان موتورهای دستگاههای آنها شده بود؟

ماه آینده، یک هواپیمای ۱۱۹-C در پنجم زوئن ۱۹۶۵ با ده خودکه در مأموریتی از پایگاه هوایی هومستد بلند شده و به جزیره گراند ترک در نزدیکی باها ما میرفت، ناپدید شد. آخرین پیام آن ساعتی قبل از رسیدن به مقصد از یکصد مایلی جزیره مخابره شد. پنج شب آن روز بعد، گارد ساحلی همچون گذشته نتیجه تحقیقات خود را منفي گزارش کرد. اینبار نیز مانند پرواژه شماره ۱۹ و دیگر پرواژه‌ها، پیامهای عجیب و ضعیفی دریافت شد که بلا فاصله قطع گردید. گونی

عاملی ارتباط رادیوئی را که در آغاز بنظر میرسید چیزی مانع اتفاق امواج رادیوئی نمیشود و یا هواپیما از مسیر خود منحرف گشته، ناگهان قطع میکند، 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 ناپدیده شده، هوای خوب و آرامی را گزارش کرده بودند. در طی سالهای ۱۹۴۵ تا ۱۹۶۵، پانزده هواپیمای تجاری و و تعداد زیادی هواپیمای ارتشی و مسافربری در این ناحیه ناپدید شده‌اند که علت آن شخص نشده بود.

یکی دیگر از حوادث عجیب برای کارولین کامپونخلبان یک هواپیمای سبک اتفاق افتاد. وی در هفتم ژوئن ۱۹۶۴ در حین پرواز از ناسوبه جزیره گراند ترک با هاما ناپدید شد و زمانیکه طبق محاسبات خود به گراند ترک نزدیک میشد، پیامی بدین شرح مخابره کرد:

« قادر به یافتن مسیر خود نیستم و بین دو جزیره ناشناخته می‌باشم، »

او اضافه کرد:

« کاری از دستم ساخته نیست. آبا راهی برای نجات وجود دارد؟ »

تعجب آور اینکه در آن لحظه چندین نفر هواپیمای کوچک تک 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.

دریازدهم زانویه سال ۱۹۶۷ نزدیک هواپیمای شکاری ۳۰-۱۲۲ با چهار سرنشین در مسیر گراند با هاما که از پام پنج در فلوریدا

پرواز کرده بود در نقطه‌ای در شمال غربی بیمینی ناپدید شد. آخرین حادثه در اول زوئن ۱۹۷۳ در مورد پرواز از پایگاه فورت لادر دیل به فرپورت گزارش شده است یعنی زمانیکه رنو ریگونی با هواپیما و سرنشینانش ناپدید شدند و اثری از آنها پیدا نشد.

نازمان انتشار این کتاب در فاصله ۹۰۰ مایلی جنوب غربی آзорس نیز ناپدید شدن هجیب دیگری روی داد. یک بالون سوار علاوه مند بنام تو ماس کاج که مجدوب زیبائیهای اقیانوس آتلانتیک بود برای آخرین بار در ۱۷ فوریه ۱۹۷۴ در این ناحیه دیده شد و سپس ناپدید گردید. هوایپماهای نیروی دریانی آمریکا ۲۳۰۰ مایل مربع را مورد کاوش قراردادند که بی‌نتیجه بود. البته با توجه به وسعت بسیار زیاد اقیانوس و سرعت بادی که به یک بالون می‌وزد منطقه دقیق ناپدید شدن آن نمی‌تواند کاملاً تشخیص داده شود.

در مورد علل وقوع این حوادث فرضیات مختلفی در گزارهات ارتقی و کتابها و مقالات دیگر پیرامون آن مطرح می‌شود که اکثر اعباراتی همچون CAT، امواج مغناطیسی نامتعارف، وزش باد، اختلالات جوی و اختلالات امواج الکترومغناطیسی بکاربرده می‌شود. البته این فرضیات مبنی بر مدرکی نبوده است.

زمانیکه نیروی دریایی و گارد مساحی تغییرات مغناطیسی قطب نماها را با مقایسه تعیین موقعیت بوسیله امواج رادیویی تشخیص می‌دهند، ارتقش باز همان جملات کاپیتان اس. دبلو هانری را بیان می‌کند که اظهار داشت: «بنظر نمبر سد که در این منطقه تغییرات جوی روی دهد هما طور که در گذشته نیز چنین تغییراتی مشاهده نگردید. هوایپماهای گشتی بلک اسکادران معمولاً بدرون هیچ حادثه‌ای از همین مسیر و منطقه عبور کرده‌اند.»

با اینحال ناپدیدشدن هوایپسادا و کشته‌ها در قیمت پائین‌مناس
برمودا بخصوص در باهاما، ساحل شرقی فلوریدا و فلوریدا کیز همچنان
ادامه داشت. بعدها ایوان ساندرسن که سالها ناپدید شدن هوایپسادا
و کشته‌ها را در این محل و سایر مناطق مورد بررسی قرارداده بود فرضیه
وجود خطر را در برمودا ثابت کرد.

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

تاکنون تعداد زیادی از هوایپسادا بدون کمترین جای پائی در
این منطقه ناپدید شده‌اند. خلبانان این هوایپسادا همگی با
تجربه و آزموده بودند و تمام هوایپسادا سیستم تماس رادیویی و
وسائل نجات مجهزی داشتند و اکثرآ در هوای مساعد و مناسب
ناپدید شده‌اند. او می‌افزاید: تقریباً همه این هوایپسادا در روز
روشن ناپدید گشته‌اند.

محقق دیگری بنام رابرт برگس در مطبوعات خود پیرامون
دریا در کتاب «فرق شدن و پیدا کردن کشته‌ها» چنین می‌نویسد:
«از شواهد و دلائل موجود چنین بر می‌آید که عاملی بالاتر از
شанс و تصادف در وقوع این حوادث مؤثرند.» او اضافه
می‌کند:

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

همانطوری که قبل از متذکر شدیم هنوز محدوده این مثبت همچون
وجود یا عدم آن مورد تردید است. برخی آنرا یک مثبت واقعی
قوصیف 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 زیردریایی قاره را پشت سر گذاشت و بست خلیج مکزیک و دریای آنتیل کشیده می شود.

یا بعبارتی منطقه ای پر خطر که از باهاماما به فلوریدا و از فلوریدا تا خلیج مکزیک امتداد می یابد. به صورت این منطقه بعنوان ناحیه ای که در آن هواپیماها، کشتی ها و فایق های زیادی ناہدید شده اند معروف شده است که اکثر اسراز شبان زیادی با خود داشته اند.

گزارشاتی که از قدرت مرموز بر مودا تهیه شده چنان زیاد است که هر حادثه مرموز و غیر قابل توجه دیگر در هر نقطه با آن ربط داده می شود و به معما لاین حل بر مودا می افزاید.

تفسیر مختلفی که در رادیو وتلویزیون در رابطه با این موضوع آرائی می شود سوالاتی را در ذهن شنوندگان و بینندگان علاوه مند که مایل به مشاهده این منطقه بوسیله هواپیما می باشند ایجاد می کند. البته جواب آنان آینست که اینگونه مسافرتها خطری در بر ندارد و هواپیماهای دیگری نیز هستند که همه روزه از این مثلث عبور می کنند بدون اینکه حادثه ناگواری برایشان رخ دهد.

مسافرانی که گاهی مجبورند در آن مسیر پرواز کنند همواره از مشهود آزانهای مسافرتی مبیزند که آبا از مثلث بر مودا عبور خواهند کرد؟ واضح است که جواب این سوال همیشه منفی است ولی باید در نظر داشت که محدوده مثلث نیر ثابت نیست و به این جواب نمیتوان کاملاً مطمئن بود. یکبار که مدت پردازیک هواپیما بدراز کشیده بود و مسافر خسته ای علت را جو باشد 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

ای منی پیشتری را نسبت به گذشته همواره دارند. برخی از این وسائل در سالهای پیش فناخته شده نبود و یا مورد استفاده قرار نمی‌گرفت. برخی از این تجهیزات شامل ترانزیستورها، دستگاه تعیین موقعیت به وسیله اختلاف فاز امواج الکترومغنتیک و دستگاه تعیین موقعیت به وسیله اختلاف زمان امواج الکترومغنتیک می‌باشد. امروره حتی هواپیماهای خیلی کوچک نیز دستگاهی بنام اوهنی را مورد استفاده قرار می‌دهند که یک دستگاه جهت باب با استفاده از امواج رادیوئی است و هواپیماها بابکار گیری آن حتی درمه غلیظ نیز قادرند مسیر خود را برای بازگشت بمرکز پیدا کنند.

معهذا، با تمام تجهیزات فامبرده باز هم حوادث و ناپدید شدن‌های خبرقابل توجیه در محدوده مثبت بر مودا و سواحل اطراف آن همچنان ادامه دارد. در ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ در نزدیکی فرودگاه میامی چند هواپیما بطرز هجیب و وحشت‌ناکی نابود شدند. یکی از این هواپیماها شامل هوازشماره ۴۰۱ از خطوط هوائی شرق با صد سرنشین و خدمه بود. دکتر فانسون والتین تیجه بررسی و مشاهدات خود را چنین بیان می‌کند.

«با درنظر گرفتن تمام شواهد و اطلاعات قابل قبول چنین بمنظور 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 هواز در میامی و خود خلبان قادر به کنترل آن نبودند. آنها هیچ فرصت بررسی نیزند اشتبهند. تمام ارتفاع منجها چنان خبر-عادی کار می‌کردند که خلبان مجالی برای اصلاح آنها پیدا نکرد. مرکز کنترل میامی تنها توانست سرعت فرود را در رادار بیابد. هواپیما در کمتر از ۳۰ ثانیه ابتدا از ارتفاع ۲۰۰۰ پایی به ۹۰۰

پائی ر سپس به ۲۰۰ پایی رسیده و احتمالا در همین هنگام نابود شده است .

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

زمانیکه هوایماها و قایق‌ها چنین مرموزانه ناپدید می‌شوند و با همچون مورد بالا نابود شده وازهم می‌پاشند ، عده زیادی با خود فکر می‌کنند که آیا علت این حوادث هوامی متعارفی چون وضعیت غیرهادی . خستگی خلبان ، سیستم کنترل غلط ، از کار افتادن و یا خرابی مرموز وغیره 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 درنوشته خود بنام « این دنیای پیچیده » اشاره می‌کند که . « مردم برای قبول چنین احتمالی به مقالات نویسنده‌گان آمریکائی و انگلیسی توجه دارند که هر گز این منطقه ملثی شکل را منطقه خطر ننامیده‌اند .» او می‌افزاید :

معهذا منفصلین امور دریائی و هوائی معتقدند که این حوادث بیشتر ناشی از یک پدیده جوی است تا نقص فنی و از کار افتادن دستگاهها . این وقایع بهمان اندازه که قدرت رادیم برای کیمیاگران قرن پانزدهم ناشناخته بود برای مردم جهان امروز ، ناشناخته است . در قسمت دیگری نیز می‌گوید : « هر چند که تاکنون ارتباطی بین ناپدید شدن گشتهای و هوایماها کشف نشده ولی تمام این حوادث در یک منطقه محدود جغرافیایی ازین رفته‌اند .»

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

منطقه مثلث برمودا که شامل دماغه هاتراس ، سواحل کارولینا و فلوریدا استریت میباشد به «آرامگاه کشتهها» مشهور شد. دریای سارگاسو را نیز «دریای کشتهای گم شده» میخوانند. البته در اینجا کشتهها در هوای صاف و آرام دریائی از بین میرفند. برخلاف منطقه برمودا که همه هواپیما و کشتهها در هوایی مهآلود و طوفانی ناگهان غرق میشوند در این منطقه کشتهای بزرگ زیادی بدون اینکه در خواست کمک بفرستند ناپدید میشوند و کمترین اثری از خود بجای نمیگذاشتند. اما محققان اهمیت چندانی به این مسئله نمیدادند تا اینکه در سال ۱۹۴۵ پنج هواپیمای پرواز شماره ۱۹ و بدنبال آن هواپیما و کشتهای بزرگ و کوچک زیادی ناپدید شوند. در زمان ناپدید شدن هواپیماهای پرواز شماره ۱۹ در سرمهال منچستر گاردن چنین نوشته شد :

«آرامگاه کشتهای گمشده (سارگوسو) بار دیگر هواپیماها را همچون کشتها بکام خود کشید.»

در اثر این حادثه توجه مردم دنیا به منطقه مثلث برمودا جلب شد. در حالیکه از ۱۷۰ سال پیش وحنه قبل از آن کشتهها و فایفهای کوچک و بزرگ همراه سرنشینان بخود در این منطقه نابود میشوند ، هنوز هم خاطره تلح برخی از این حوادث مصیبت بار در ذهن مردم باقی است .

شماری از هواپیماهایی که در مثلث بر مودا ناپدید شده‌اند

- ۱ - ۵ دسامبر ۱۹۴۵ : پنج هواپیمای بمب افکن اوونجر نیروی دریائی که در پرواز آموزشی خود از پایگاه فورت لادر دیل در فلوریدا، با ۱۲ خدمه در پرواز دو ساعته، 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 رادیوئی ناپدید گشت.
- ۳ - ۱۹۴۷ : هواپیمای C-54 ارتش آمریکا در یکصد مایلی بر مودا گم شد.
- ۴ - ۲۹ ژانویه ۱۹۴۸ : استارتاگر، هواپیمای چهارموتوره از نوع تشوردم که بعد از آخرین ارتباط رادیوئی خود از ۳۸۰ مایلی شمال شرقی بر مودا، با ۴۱ 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 سانتهاگو، شیلی، بر مودا و جامائیکا که ارتباط رادیوئی آن در ۳۸۰ مایلی جنوب غربی بر مودا در مسیر کینگرتون قطع و سپس ناپدید شد.

- ۷- مارس ۱۹۵۰ : هواپیمای آمریکائی گلوب ماستر، در شمالی نوین 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- ۱۳ اکتبر ۱۹۵۲ : هواپیمای جنگنده سوپر کانستیشن نیروی دریائی آمریکا با ۴۶ سرنشین و خدمه در شمال مثلث گم شد.
- ۱۰- ۹ نوامبر ۱۹۵۶ : هواپیمای کشتی نیروی دریائی از نوع مارتین با ۱۰ سرنشین در نزدیکی بر مودا ناپدید گشت.
- ۱۱- ۸ زانویه ۱۹۶۲ : هواپیمای تانکر ۵۰ - KB نیروی هوایی در مسیرش از لانگلی فیلد و ویرجینیا به آزورس از بین رفت.
- ۱۲- ۲۸ اوت ۱۹۶۳ : دو هواپیمای مدرن چهار موتوره امتراتون تانکر KC-135 نیروی هوایی که از مرکز پایگاه هوایی هومستد دو فلوریدا پرواز کرده بود، در ۳۰۰ مایلی جنوب غربی بر مودا گم شد.
- ۱۳- ۵ ذوئن ۱۹۶۵ : هواپیمای با کنس کار ۱۱۹ - C با ۱۰ سرنشین و خدمه در جنوب شرقی با هاما از بین رفت.
- ۱۴- ۵ آوریل ۱۹۵۶ : یک هواپیمای ۲۵ - B که یک هواپیمای باربری تبدیل شده بود با ۳ خدمه در شمال شرقی دهانه افغانستان ناپدید شد.
- ۱۵- ۱۱ زانویه ۱۹۶۷ : هواپیمای شکاوی ۱۲۲ - yc که به هواپیمای باربری تبدیل شده بود، با ۴ سرنشین خود بین پام بیچ و با هاما در گلف استریم ناپدید گشت.
- ۱۶- ۲۲ سپتامبر ۱۹۶۳ : یک هواپیمای باربری ۱۳۲ - C در مسیرش به آزورس ناپدید گشت.

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

- ۱- ۱۸۴۰ : کشتی روزالین ، یک کشتی بزرگ فرانسوی که از اروپا حرکت کرده بود و تکه‌هایی از آن در سواحل هاوایا بدست آمد .
- ۲- ژانویه ۱۸۸۰ : کشتی بادبانی انگلیسی آنلانتا با ۲۹۰ سرنشین که از بر مودا به انگلستان میرفت ، در نزدیکی آنجا ناپدید گشت .
- ۳- اکتبر ۱۹۰۲ : کشتی آلمانی فریا ، پس از ترک بندرمانرویین در کوبا ناپدید شد . مدتی تکه‌ها و شکسته‌های کشتی در ساحل دیده شد . بر طبق تقویم کاپیتان کشتی ، آنها هم روز بعد از ترک کوба دچار مانعه شده بودند .
- ۴- ۴ مارس ۱۹۱۸ : کشتی نیروی دریائی آمریکا بنام سایکلوپس به وزن ۱۹۰۰۰ تن و طول ۵۰۰ پاکه از ماربادوس به بندر نورفولک میرفت و ۳۰۹ سرنشین داشت ، بدون اینکه پیام رادیوئی بفرستد ، ناپدید شد واثری از آن پیدا نگردید .
- ۵- دی ۱۹۲۵ : کشتی بخار کوتوفاکسی که از چارلسون به هاوایا میرفت ، در سیرش ناپدید شد .
- ۶- آوریل ۱۹۳۲ : از دو کشتی جان و مری در ۵۰ مایلی جنوب بر مودا تکه‌ها و شکسته‌هایی بدست آمد .

- ۷- فوریه ۱۹۴۰ : کشتی کاوریا کو ایت از سن و نسان متعلق به کمپانی انگلیسی هند غربی که در ۳۰۰ مایلی جنوب موبیل واقع در آلاباما غرق شد. تمام وسائل آن دست نخورده پیدا شدند.
- ۸- ۲۲ اکتبر ۱۹۴۴ : گارد ساحلی در گلف استریم آز سواحل فلوریدا تکه هائی از یک کشتی باری کوبائی رایکون را پیدا کردند.
- ۹- ۵ زوئن ۱۹۵۰ : کشتی باری ساندا بطول ۳۵۰ فوت که از سواوانا به جورجیا و میس 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 ۰۰۴ مایلی جنوب غربی بر مودا غرق شد.
- ۱۱- ۲ فوریه ۱۹۶۳ : کشتی مارین سولفور کوئین بطول ۴۲۵ فوت، در مسیر نورفولک ویرجینیا از بومن تکزاس ناپدید شد، بدون آنکه کمکی در خواست کند و یا اثری بر جای بگذارد. این کشتی را آخرین بار در نزدیکی دریای تورنتو گاری مشاهده کردند.
- ۱۲- اول ۵ زوئن ۱۹۶۳ : یک فایق ماهیگیری بنام استوبوی، بطول ۳۶ فوت، با ۴۰ سرنشین که از کینگرتون و جامائیکا عازم شمال شرقی کی در ۸۰ مایلی جنوب بر مودا، ناپدید گشت.
- ۱۳- یک کشتی باری ژاپنی بنام ریفو کومارو که در خواست کمک آن بین باهاما و کوبا دریافت شد. در این ناحیه ناپدید شد.
- ۱۴- ۱۹۳۱: کشتی باری استاونجر با ۴۳ خدمه که آخرین پیام رادیوئی آن از جزیره کوت در باهاما دریافت گردید.
- ۱۵- مارس ۱۹۳۸ : کشتی باری آنگلو - استرالین با ۳۹ خدمه که هیام آخرین خود را بدین مضمون که همه چیز روبراه است از غرب

- آزورس فرستاد و سپن ناپدید گشت .
- ۱۶ - دسامبر ۱۹۶۷ : کشتی رونوک در نزدیکی ساحل ناپدید شد .
- ۱۷ - ۲۴ دسامبر ۱۹۶۷ : کشتی و چکرافت که تکه هائی از آن دریک مایلی میامی در روی آب دیده شد .
- ۱۸ - آوریل ۱۹۷۰ : کشتی باربری میلتون یا تریدز که در میبر نیواورلئان به کیپ تاون ناپدید گشت .
- ۱۹ - مارس ۱۹۷۳ : کشتی باربری ۴۰۰۰ تنی با ۳۲ خدمه خود در مسیرش از نیوپورت به آلمان ناپدید شد .

نایدید شدن کشتی‌ها در میان برمودا غالباً در محدوده‌ای از غرب اقیانوس آتلانتیک بنام دریای سارگاسو اتفاق افتاده است. این نام مشتق از کلمه سارگاسوم میباشد که بیک گیاه دریایی اطلاق میگردد. ابهام مثلث برمودا بیشتر ناشی از دریای سارگاسومی باشد ناجهه‌ای که از پانصد سال پیش اسپانیائیها و پرتغالیها به مرمره بودن آن پی برده بودند. اگرحوادث امروزی را به آنچه که اقیانوس پیمایان اهل فنیقیه و کارتازی یافته بودند بیافزاییم تاریخ ابهام انگیز آن به هزاران سال قبل می‌پیوندد.

دریای سارگاسو شامل قسمت بزرگی از بخش غربی شمال اقیانوس آتلانتیک میباشد. در آن ناجهه نوعی خزة شناور بنام سارگاسوم میروید که بصورت دسته‌ای و یا مجراً از هم ناجه سارگاسو را از دیگر نواحی اقیانوس متمایز می‌سازد. کریستف کلتب در اولین سفر خود به آن ناجهه وقتی به آبوه این گیاهان دریائی برخورد نصور کرد که به ساحل نزدیک شده است اما خدمه کشتی او چنین فکر نمی‌کردند. این دریای پراز خزه از طرف شمال مربوط به گلف استریم

بیکرده که بطرف شمال شرقی در جریان است. او آنجا به طرف شرق و غرب و جنوب جریان پیدا کرده و نهایتاً به جریان شمالی منطقه استوایی محدود می‌شود. با درنظر 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 می‌کند. زیرآبهای عمیق دریای سارگاسو شامل جلگه‌های مدفون شده هازراس و نیوزیلند، رسوات تپه برخودا و تپه‌های دریائی دیگری است، این تپه‌ها بطرف سطح دریا کشیده شده‌اند ولذا بنظر می‌رسد که زمانی جزیره بوده‌اند. در محدوده شرقی سارگاسو که شامل قسمی از اقیانوس آتلانتیک می‌باشد کوههای زیردریایی مرتفعی قرار دارند که در برخی جاهای سراز آب بیرون آورده و جزائر آزورس را پدید آورده‌اند، این دریای ساکن بجز سواحل دریه جاهای 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 هازراس در میرشه 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 عنوانی «دریای کشتیهای گمشده»، «گورستان کشتی‌های گم شده» و «دریای وحشت» نامیده شده است. در طی قرون متواتی دریانوردان افسانه‌ای را در مورد این ناحیه نقل می‌کردند حاکی از اینکه گیاهان دریائی در آنجا کشتیها را گرفته و آرام کشته و سرنشینانش را ازین میزند و هنوز اسکلت‌های سرنشینان خدمه این کشتیها وجود دارند. آنچه که از اسکلت قایقهای ماهیگیری، کرجی‌ها، فایق‌های صید نهنگ، قایق‌های پستی،

کشتی‌های بخار در این ناحیه مانده بزمیجان هرچه بیشتر این افسانه‌ها دامن می‌زند، گویند گان این گونه داستانها حوادث مربوط به کشتی‌های دیگر را نیز به این دریا مربوط می‌ازند مانند کشتی وابکنگ‌ها که هنوز اسکلت آن باقی‌مانده و با داستانهای مربوط به کشتی‌های بادبانی عربها، کشتی جنگی رومیها، کشتی تجارتی فنیقیها که دلای لنگرهایی ساخته شده از طلا و نقره بود و یا کشتی بزرگ‌تر جزیره آنلاتیس که در جلو آن اوراق طلایی تعبیه شده بودند. اینها همه قرن‌ها در دریا ساکن مانده و کم کم ناپود شده‌اند.

اولین افسانه‌های مربوط به دریای سارگاسو پیرامون کشتی‌های فنیقیها و کارتافیها بود که هزاران سال پیش دریا نوردی در میانشان را بیج بود. آنها در آمریکا لنگر می‌اندختند. آنچه که از سنگ نوشت‌های آنان بر می‌آید اینست که اولین سکه‌های فنیقی‌ها در آزورس ضرب شده، کارتافیها بعدها در ونزوئلا و سواحل جنوب شرقی آمریکا افدام بضرب سکه کردند. این سکه‌ها بعنوان سکه‌های باستانی در مکزیک برای بازدید نوریستها در معرض تماشا گذاشته شده است. آنچه که در زیر خواهد آمد شامل گزارشی از آدمیرال هیمیلکو است که از اهالی کارتافی بوده و در حدود پانصد سال پیش از میلاد مسیح راجع به گیاهان خزه‌ای دریای سارگوسا کون آن دریا نگاشته است:

«میچ بادی در این دریا کشتی را هدایت نمی‌کند. گواینکه بادها در این دریای وحشت‌ناک مرده‌اند... خزه‌های دریایی زیادی در میان امواج بچشم می‌خورد که گویا پشت کشتی را مثل بوته‌ای در خود گرفته‌اند... دریا زیاد عمیق نیست و بر روی سطح زمین آب کمی وجود دارد... حیوانات عجیب همواره در حر کنند و هیولاها در نزدیکی در میان کشتی‌هایی که به آرامی پیش می‌روند در حال

منتده . »

در آن زمان رسم براین بود که دو بین مسافران تولید وحشت نشود و سعی می شد آنها را برای عبور از اقیانوس تشویق کنند چون این ارتباطات منافع زیادی دربرداشت و اگر کسی باین مسافرتها نمی رفت اینگونه تبادلات انجام نمی پذیرفت؛ جالب توجه است که کارتازیها عهدنامه‌ای را امضاء کرده بودند که نباید به ناخداها و کاپیتانهای کشتی جملات بأس آورد گفت.

ساختمان نیز در نوشتۀ های خود به مطالب خود شاخ و بزر گئد و نوشته اند که سواحل کم عمق اقیانوس آتلانتیک بعد از آنکه قاره آتلانتیس گم شده فروش کرده و رشد گیاهان آن اینوه بعضی اوقات حرکت کشتیها را ناممکن می‌سازد. گواینکه شاخ و بروک زیادی به افسانه های مربوط به دریای سارگاسو داده شده با اینحال بعضی موارد آن درباره این دریای کشتیهای گمشده حقیقت دارد؛ آن و پلیرز که یک دریانورد با تجربه استرالیائیست در هنگام عبور خود از دریای سارگاسو به کشتی متوجه کی برخورد کرده که در کتاب خود بنام «اقیانوس وحشی» بسال 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 نزعه ها و گیاهان دریائی پوشیده می شود که حرکت آن غیرممکن می‌گردد و مدتی بعد کشتی از بین رفته و از خدمه آن فقط اسکلتی بر جای خواهد ماند.»
البته همه کشتیهایی که در زمانهای نه چندان دور در دریای سارگاسو مانده اند بوسیله گیاهان دریائی گرفتار شده اند بلکه برخی از آنها در اثر عدم وزش باد از حرکت بازمانده و متوقف شده اند.

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

کشتیهای امروزی که مجهر به متور میباشند در این ناحیه متوقف نمیشوند . باید اشاره کرد که جریان بیشتر گم شدن کشتیها هنوز بهم است و فقط تعداد کمی از کاپیتانها بعلت اشتباه در تعیین مسیر موجب گم شدن کشتی شده‌اند .

اکثر اتفاقاتی که باعث ناپدید شدن کشتیها در دریای سارگاسو میگشت و توسط اسپانیائیها به ثبت رسیده بیشتر بدلیل هوای طوفانی و یا حضور دزدان دریائی تغییرهایی گردید . این کشتیها حامل خزانه کنیاب و بسیار پر قیمتی بودند که از مکزیک ، پاناما و کلمبیا می‌آمدند و درهاوانا جمع شده و از آنجا به مقصد های مختلف خود حرکت می‌کردند . بسیاری از این کشتیها در حوالی فلوریدا استریت طوفانهای سخت گنجینه های خود را در دریا می‌انداختند تا نسلهای بعد آنها را یافته و مورد استفاده قرار دهند . بعضی از این کشتیها بوسیله دزدان دریایی خرق می‌شدند .

مدها بعد از اینکه کار دزدان دریایی متوقف شد باز ناپدید شدن کشتیها همچنان ادامه داشت و حتی در هر اتفاق جوی بسیار مساعد نیز کشتیهایی بدون بر جای گذاشتن اثری از خود و یا اجحاد سرنشینانشان ناپدید میشدند .

اکثر گزارشاتی که راجع به ناپدید شدن کشتیها داده شده مربوط به کشتیهای ایالات متحده و نیروی دریائی سایر کشورهاست .

این گزارهات با گم شدن کشته آمریکائی اینسر جنت در ماه اوت سال ۱۸۰۰ آغاز گردید. کشته مذکور ۳۴۰ سرنشین داشت. برای این حادثه اسف ارج دلیلی ذکر نگردید. در مال ۱۹۶۸ کشته دیگری بنام اسکوپون دچار سرنوشت مشابهی هد. البته این کشته در عمق دو مایلی آب در ۳۶۰ مایلی جنوب شرقی آزور م پیدا کردند.

دیگر کشتهای ناپدید شده نیروی دریائی بترتیب زیر میباشد.

- کشته پیکرینگ متعلق به ایالات متحده همراه ۹۰ سرنشین خود در مسیر کامل، دلاور به گواadalop در غرب هندوستان ناپدید شد تاریخ این واقعه ۲۰ اوت ۱۸۰۰ می باشد.

- در نهم اکتبر ۱۸۱۴ کشته آمریکائی راسپ با ۱۳۰ خدمه خود در دریای کارائیب گم شد.

- در اکتبر ۱۸۲۲ در مسیر کوبا به جزیره تامپون کشته ویلاکت همراه ۱۴ خدمه ناپدید شد.

- در ۲۰ نویم ۱۸۸۰ کشته سلطنتی آتلانتا در سر راه خود به انگلستان همراه ۲۹۰ سرنشین خود که اکثر از دانشجویان دانشکده افسری بودند گم شد. گروه تحقیق نیروی دریائی انگلستان به بررسی موضوع پرداختند و شش کشته از پایگاه چنل چندین مایل اطراف محل را مورد بررسی و کاوش قرار دادند. این گونه کاوشها پیرامون هوایپماهای گمشده نیز بعدها بتکرار انجام پذیرفت. این کاوشها ماهها ادامه داشتند اما نتیجه‌ای یار نیاوردند.

- یکی از مشهورترین و غیرعادی ترین حادثه ناپدید شدن کشتهای گم شدن کشته آمریکائی سایکلوپس می باشد. این کشته در چهارم مارس ۱۹۱۸ همراه با ۳۰۹ پرسنل خود در مسیر بار بادوس به نورفولک واقع در ویرجینیا ناپدید شد. این کشته دارای

هیچجده ترین نوع مسکن سینم ارتباط خشکی به دریا و کشندی به کشندی 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 کشندی ناپود شده است. بسیاری عقیده داشتند که کاپیتان کشندی که اصلیت آلمانی داشت کشندی را تسلیم دشمن کرده است. بخصوص که کشندی پس از ترک بندر باربادوس بجای اینکه بطرف شمال یعنی مقصد نهایتش حرکت کند ناگهان بطرف جنوب تغییر جهت داده و پس ناپدید شده بود. اما پس از بررسی گزارشات دریایی آلمانها ثابت شد که در موقع حادثه هیچ ذیر دریائی آلمانی در آن ناحیه وجود نداشته است.

یک کشندی بریتانیائی نیز که همنام سایکلوپس بود در شمال اقیانوس آتلانتیک غرق شد. سایکلوپس آمریکایی بهنگام غرق شدن حامل سنگ معدن منگنز بود. مدت کمی پس از جنگ نایندگان آلمانی در جنوب آمریکا که بمب ساعتی در محمولة کشندی سایکلوپس گذاشته بودند بخاطر اینکار مدارالگرفتند.

آدمیرال ام. اس تیسدال ناپدید شدن سایکلوپس را گزارش کرد. وی اظهارات خود را در مجموعه‌ای که احتمالاً فیلم ماجراهای خدایان دریا از روی آن ساخته شده بچاپ رساند. در این نوشتہ چنین میخوانیم:

«آبا سایکلوپس واژگون شد؟ در فیلمها می‌بینیم که کشندی‌های مسافری به جهت بارگیری غلط و با سرعت زیاد واژگون میشوند.

نآنچا که تحقیقات نشان می‌دهد سایکلوپس موافق با طوفان نشده بود اما احتمال اینکه یک موج بزرگ باعث وارونه شدن و خرق آن شده باشد وجود دارد » .

درباره سایکلوپس آنچه که بطور صد درصد و قطعی گفته می‌شود اینست که آن ناپدید شد، مثل بسیاری دیگر از کشتهایی که در محدوده مثلث بر مودا ناپدید می‌شوند. گفتار زیر از قول یک 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 بدشت نیامده است. این ماجرا یکی از مهم‌ترین وقایع تاریخ نیروی دریابی است. تمام افرادی که سعی در پیدا کردن کشتی کرده‌اند ناامید و ناموفق برجسته‌اند. و هیچکس علت واقعی ناپدید شدن سایکلوپس را نمی‌داند.»

گواینکه 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 اشاره‌ای به کشتی سایکلوپس اظهار داشت که کشتی مذکور حامل منگنز برای تولید اسلحه‌ها و مهمات نبروی دریائی بوده لذا کشوری با وجود اینهمه در گیربهای بین‌المللی نمی‌تواند اطمینان کامل برآههای دریائی برای حمل محموله‌های استراتژیکی را بدهد. وی نیاز به تأسیس سازمان فوق الذکر را گوشتزد کرد.

ناپدید شدن کشتی‌های جنگی در مثلث بر مودا زمانی که جنگی وجود نداشت بسیار هجیب و تکان دهنده بود. از جمله این اتفاقات حادثه ناپدید شدن کشتی جنگی بوزیلی مائوپولو بود. این کشتی

همراه هشت خدمه در حالیکه دو بدکش اقیانوس پیما بهمراه آن بودند راه خود را تا جنوب فرسی آزورس چیزی نیافریدند. در شب سوم با چهارم اکتبر ۱۹۵۱ بود که ناگهان ناپدید شد.

در شب سوم اکتبر یکی از بدکشها در نتیجه طوفانی بودن هوا از مسیر منحرف شد. و صبح روز بعد پس از آرام شدن در راه بدکش دوم نیز که کاملاً خردشده بود پیدا گردید. نتایج گزارشات جستجو گران کشی ناپدیدشده مطالب غیرقابل توجیهی بود، گزارش شد که در شب حادثه تا صبح نوری عجیب در آن نقطه مشاهده میشد. روز بعد گفته شد که هوایپاما در محل حادثه نقطه تبرهای را مشاهده کرده‌اند که بزودی ناپدید شده است. بالاخره هیچ نشانی از سائوپولو و خدمه آن بدست نیامد.

اغلب مفسران حوادث مثلث برمودا، این حوادث را با سادگی تمام بعنوان مسائل غیرقابل حل تفسیر می‌کنند. در حالیکه یشنتر محققان جدا کوشش می‌کنند که ناپدید شدن اینهمه هوایپاما، کشی و سرنشینان آنها را جزء هباهوی تبلیغاتی سرویها خبری چیز دیگری تلقی نکنند. این مقدمه بدلیل نبودن منطقی برای تفسیر این وقایع از طرف خبایها قابل تبول فناخته می‌شود.

فرضیه دیگری از طرف ایوان ساندرسن و دکتر مانسون والتنین مطرح شده دال براینکه 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 می‌زنند. هدف آنها مشاهده پیشرفتهای تکنولوژیک ما نیست بلکه آنها می‌خواهند بفهمند خطر پیشرفت بیش

از حد تک‌ولوژی چه موقع ما را نهدید می‌کند. »

البته در صفحات بعد بحث مشروحتی پیرامون این گونه تئوریها خواهیم داشت. اما آنچه که اکنون بدان اشاره می‌کنیم اینست که اگرچنین گمانی واقعیت داشته باشد می‌توان با تئوری مذکور به گزنهای اختلاف زمانی این ناپدیدیها، تبدیل ناپدید ددن کشتهای نیروی دریائی به جنگنده‌های ارتشی، انسواع مختلف کشتهای 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 در میان برخود اگر دید 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 بیک قناری سالم به ساحل رسید. اگر هلت نابودی سرنشینان، دزدان دریائی بوده باشد بنظر می‌رسد که این دزدان اهمیت بیشتری به افراد می‌دادند تا بخود کشی و بار آن. اگر تصور شود که بیک بیماری مسری مثل طاعون باعث از بین رفتن کلیه مسافران گشته بود می‌باشد اثری از آن در کشتی باقی نیماند. در مورد این گونه حادث که چگونه بیک کشتی و سیله بیک بیماری مسری متوجه می‌شود واقعه زیر قابل توجه است. این واقعه در روزهای بردگی در دریای سارگاسوری داد. بیک تایق حمل بردگان که در دریا سرگردان بود از بیک کشتی تقاضای کمک می‌کنند. ظاهرآ بردگان و خدمه کشتی حمل بردگان بعلت بیک بیماری همه دچار کوری شده بودند بدینجهت کشتی مذکور با وجودیکه از تقاضای کمک آنها مطلع شده بسود راه خود را با سرعت هرچه تمام‌تر در پیش گرفته از منطقه دور شد.

در تاریخ ۲۶ فوریه ۱۸۵۵ کشته ماراتون، کشته دیگری بنام جیمز بی چستر را در حالیکه بدون هیچ سرنشینی با بادیانهای بر افراشته در دربای سار گاسوس گردان بود پافت. با بررسی که از این کشته بعمل آمد مشاهده هد که وسایل کشته هرا کنده و در هم ریخته شده و نشاندهندۀ آشفتگی و سراسیمگی مسافران بود. بارهای کشته و قایقهای نجات همه در سر جای خود بودند. اثری از خونریزی و کشمکش وجود نداشت. اما هیچ اثری از خود مسافران و سرنشینان کشته نیز دیده نبیشد. مسافران یا از کشته بیرون بزده شده بودند و یا خود را بدرون آب انداخته بودند که امر غریبی بنظر میرسید. ضمناً معلوم گردید که نقشه مسیر حرکت، دفاتر ثبت و قابع و قطب نمای کشته نیز مفقود شده‌اند.

حادثه بسیار عجیب دیگریکه اتفاق افتاده بود در مورد کشته بادبانی آلن آستین بود. در سال ۱۸۵۱ این کشته در مسیر خود به خوب آزورس با پل کشته بادبانی که شکل عجیبی داشت مواجه شد کاپیتان کشته الن آستین و قبکه متوجه میشود که کشته مذکور متوجه بوده و دارای هیچ سرنشینی نیست تعدادی از مسافران خود را سوار آن می‌کند. در همان موقع طوفان شدیدی دو کشته را از هم دور ساخته و دو روز بعد که دوباره کشته متروکه را می‌بینند اثری از سرنشینان آن مشاهده نمیشود. معلوم نبود که چه بر سر شان آمده و کجا رفته‌اند؛ کاپیتان کشته آلن آستین بعات اینکار خود سخت مورد مذاخرده قرار می‌گیرد. وی بخاطر رفع مسئولیت خود همراه چند داود طلب دیگر حاضر میشود که با کشته متروکه سوار شود. مدت کمی بعد باز کشته‌ها از هم فاصله گرفته و دیگر هیچ اثری از کشته و یا اثری از مسافرانش یافت نشد.

کشتهایا در منطقه مثبت بر مودا در شرائط دیگری نیز گم شده‌اند. از جمله کشته‌آلمانی فریاکه از مانزانیلو واقع در کوبا بطرف هیلی حرکت میکرد در حالیکه همه چیز آن در هم ریخته و صفحات تقویم کشته پاره شده بود در ۱۹۰۲ پیدا شد.

همزمان با این اتفاق زلزله‌ای در مکزیک انفاق افناه بود. علت احتمالی واژگون شدن کشته‌وافتادن سرنشینان آن در آب همین زلزله بوده است. شاید پس از آرام شدن دوباره دریا بود که کشته باز بعوقبیت اول خود بازگشت.

مشهورترین کشته متروکه در دریا کشته مری سلست نام دارد. این کشته در منطقه‌ای در شمال آزورس واقع در شمال دریای سارگامو بوسیله کشته دیگری بنام دیگراتیا در تاریخ نوامبر ۱۸۷۲ پیدا شد. کاپیتان کشته دیگراتیا از بازرگانی کشته مری سلست که در وسط اقیانوس متوقف شده بود آنرا به ساحل هدایت نمود. محصول کشته دست نخورده با فیمانده بود، مقداری غذا و آب در درون کشته بود. از ده تن سرنشینان آن اثری نبود. پولها و وسائل شخصی آنها، قایقهای نجات و زاویه یاب کشته همه گم شده بودند. جالب اینکه کابین اصلی کشته از جای کنده شده بود.

دادگاهی 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 کشته را ب نحوی تفسیر میکرد. برخی آنرا در نتیجه حمله دزدان دریائی می‌دانستند، عده‌ای دیگر شورش خدمه کشته را عامل اصلی می‌دانستند و بالاخره بعضی این امر را بجهت مرض طاعون مشناختند. بزرگترین شرکت بیمه انگلیس که کشته مذکور را بیمه کرده بود چنین اظهار نظر نمود که جرفهای که احتمالاً از

محموله کشته که الکل بود پیدا شده باخت و حشت شدید سرنشینان آن شده که از هدلت ترس فرصت استفاده از قایق نجات را نهافتة واژ کشته خارج شده‌اند. احتمال دیگری که در مورد رفقار هجولاوه سرنشینان کشته داده می‌شد این بود که ممکنت وجود نواعی فارج سی که بر روی نان ظاهر شده و رشد میکند آنها را دچار بیماری روانی کرده و بکام مرگ فرستاده.

نویسنده کتاب «لحظه‌های عجیب و پرا بهام زمان و فضا» هارولد ویلکینز در نوشته خود موارد گوناگونی از اینگونه حوادث که باخت دیرانه شدن سرنشینان کشته می‌شود ذکر کرده است. او می‌نویسد که چگونه سرنشینان خود را به دریا انداخته و ازین میروند و کشته خالی در وسط اقیانوس خالی می‌مانند.

ویلکینز در این مورد به حادثه کاپیتان و خدمه کشته دی گراتیا می‌پردازد که چگونه شواهدی از کشته مری سلسی بدست آوردند. او می‌نویسد که بلکه هفته مری سلسی در کنار دی گراتیا در بندر نیزیورک لنگر انداخت و سپس به دریا فوری خود ادامه داد.

پس از شروع کار باز نام مری سلسی بعنوان کشته هوم مشهور گشت. سرانجام کاپیتان این کشته پس از مصرف بیش از حد مشروب در حالیکه خود کاپیتان و خدمه کشته مست بودند کشته را بطری صخره‌های نزدیک هائیتی هدایت نموده آنرا بکلی نابود ساخت.

کارول دیرنیگ نام کشته ناپدید شده دیگریست که از سرنشینانش اثری دردست نیست. این کشته در فوریه سال ۱۹۲۱ از ساحل شمالی کارولینا بحر کت درآمد. تنها چیزی که محققین توانستند بدست بیاورند اینکه سرنشینان کشته بهنگام ترک آن درحال غذا خوردن بوده‌اند. جان و مری نام کشته دیگریست که در آوریل ۱۹۳۲

در هنجهای مایلی جنوب بر مودا بدون هیچ سرنشی پیدا شد. یک کشتی باربری ۱۲۵ فونی بنام گلوریا کولیت در سوم فوریه ۱۹۴۰ در دریا در حالیکه سرگردان بود پیدا شد. روپیکون نام کشتی کوپانی است که زمانیکه در کیلار گوی فلوریدا در ۲۲ اکتبر ۱۹۴۶ پیدا شد فقط یک سگ تنها سرنشین آن بحساب میآمد. فقدان قایقهای نجات نشان دهنده این بود که سرنشینان کشتی باعجله آنرا ترک کرده‌اند. ایوان ساندرسن در این مردگان کشتی‌ها اثاثیه خود را بهمراه نمی‌برند و با گاهی از قایقهای نجات استفاده نمی‌شود اظهار داشته است که شاید این افراد توسعه موجودات مایل کرات را بوده می‌شوند. وی معتقد است که دلیل اینکه حیواناتی چون سگ و قناری و یا گربه در کشتی باقی می‌مانند اینست که قدرت تکلم انسان ماده‌ترین راه برای انتخاب این نمونه جالب از کره زمین می‌باشد.

کشتی‌های کوچک نیز بهمین ترتیب بدون سرنشین در میان بر مودا پیده شده‌اند. از جمله کرجی کانمارا که در ۴۰۰ مایلی جنوب غربی بر مودا پیدا شد. کشتی دیگری را بنام میل با نک بدون سرنشین در شمال بر مودا در ۳۰ ژانویه ۱۹۶۹ یافتند. کرجی دوازده مترا و اگاه باند در غرب آزورس در تاریخ ۶ ذوئیه ۱۹۶۹ بدون سرنشین بدست آمد.

بهنگام انقلاب کو با قایقهای کوچکی بدون سرنشین پیدا شدند که ظاهر افرادیکه قصد ترک کو با را داشتند در اثر تعقب و گریزنا پدید شده بودند لیکن ناپدید شدن تمامی سرنشینان اینهمه قابق و کشتی نکان دهنده و غیرقابل تفسیر می‌باشد.

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

نایدید شد. صاحب ویچکرافت. دان بوراک از کشیشی بنام پدر هات هو گان دعوت کرد که تا از عرضه کشتی نورچرا غهای کریسمس را که از ساحل میامی نمایان بود بیند دراینهنگام تنها یک 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 نیافتد. سخنگوی گارد ساحلی چنین اظهار نظر نمود که :

«ما فرض میکنیم که آنها گم شده‌اند. اما بنظر نمی‌آید که آنها در دریا گم شده باشند...»

تعداد زیادی کشتی باربری، ماهیگیری و تفریحی که همراه سرنیستان و خدمه خود نابود شده‌اند وجود دارد که در هوای خوب و شرایط مساعد بدون اینکه اثری از لاسه کشتی برجای ماند یا لکه روشنی بوده‌اند آب توسط قایقهای جستجو گر مشاهده گردد و یا حتی پیام درخواست کمک از طرف آنها فرستاده شود نایدید شده‌اند.

برخی از کشتیهای نابود شده عبارتند از کشتی کوتولپاکسی که بک کشتی باربری بود و از چارلسون به هاوانا معموله می‌بود که در سال ۱۹۲۵ نابود شد. کشتی سادوفکو که در سال ۱۹۲۶ در حالیکه از بندر نیوارلا به جنوب میرفت نابود شد. کشتی استوانجربا چهل و سه سرنیشن خود درحالیکه از جزیره کوتاه جنوب بود به سرنوشت دیگر کشتیها دچار شد. کشتی باربری انگلواسترالیا که همراه هی و نه خدمه خود در مارس ۱۹۳۸ بهنگام عبور از آرزوی و حرکت بطرف مغرب نابود شد.

کشتی ژاپنی ریفو کومارو که حامل معموله بود درین باهاما و کو با در زمستان ۱۹۲۴ پس از ارسال هیام رادیویی عجیبی مبنی بر-

تفاصلای کمتر بضرر عجیبی نپدید شد. من پیام چین بود :
 « خطر مانند خنجری چنان با سرعت پیش می آمد که راه نجاتی
 باقی نمی ماند. »

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 بالاچیزی نمی توان استباط کرد .

در خلال سالهای جنگ می توان دلایل منفأوت و قابل قبول برای ناپدید شدن کشتیها مطرح کرد. از جمله وجود زیردریائیها ، مین‌های دریابی ، بمبهای و خرابکاریها را می توان 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 ردپایی از خود بر جای نگذاشتند. از جمله این کشتیها کشتی باربری ساندرا می باشد که حامل حشره کش بود. این کشتی در هوای بسیار خوب در ژوئن ۱۹۵۰ از ساوانا بطرف پورتو کابل و حرکت نمی‌کرد. هنگامیکه از بندر سن آگوستین واقع در فلوریدا گذشت بود ارتباط رادیویی آن با مرکز قطع شد و هر گز تراسی نگرفت . جالب توجه اینکه کشتیهایی که با چنین حوادثی رویرو شده‌اند متعلق به نیروی دریایی آمریکا می‌باشند. کشتی ماهیگیری دیگری بین کینگرتون ، جامائیکا و شمال شرقی کی با چهل سرنشین خود در سال ۱۹۶۳ بدروی گذاشتن کوچکترین ردپائی ناپدید شد . نام این کشتی ماهیگیری استون بوی بود .

درین قایقهای تفریحی که در میلیون متر مربع برمودا بدون اثری ناپدید شدند می توان به رونوک که بلکه کرجی ۴۶ بائی مسابقه‌ای بود اشاره کرد. این کرجی در مسابقات نیوبورت برمودا جو افزایشی بوده بود

ودارای امتیازات زیادی نسبت به دیگر کرجیها بود. اولین امتیاز آن این بود که این کرجی چنان ساخته شده بود که توانست در هر هوایی مسابقه دهد. گذشته از آن صاحب و کاپیتان کشتی که کاپیتان کونور نام داشت و کشتی رونوک نیز بر عکس ناموی هجی میشد از جمله ماهرترین فایقرانان آمریکا رئیس کلوب مسابقات فایقرانی آمریکا بود. با وجود این این کرجی در کریسمس ۱۹۶۷ ناپدید شد. با اینکه بسیار نزدیک به ساحل حرکت میکرد میبایست حداقل تکه‌ای از کشتی بوسیله امواج بساحل برسد. اما هیچ اثری از آن بدست نیامد. نویسنده گان هرالد تریبون که گزارشگر مسابقات فایقرانی بودند در این مورد چنین نوشتند :

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

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

اتفاقاتی که برای قایقهای کوچک در میث برمودا پیش می‌آید مسلمًا در اکثر موارد بعلت شرائط جوی است . مخصوصاً در هنگام زمستان که پیش بینی شرائط جوی بـ از مشکل است . دزمستان هوای

سردقطبی و قطبیکه باهوای گرم استواری در دریا بهم بـرخوردی کند. آنرا طوفانی میسازند. قایقهایی که بعلت همین شرائط جوی نابود شده‌اند از جمله عبارتنداز قایق ۵۶ پائی و نیدفال که در ناحیه 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 من توماس ناپدید شد، قایق دانسینگ فدر ۳۶ پائی که مابین ناسو و کارولینیای شمالی در سال ۱۹۶۴ نابود شد. تگرچه علت نابودی قایقهای کوچک فوق الذکر را می‌توان شرائط جوی بخصوص در زمستان ذکر کرد اما در مورد کشتهای بزرگ که اکثرآ در هوای آرام بدون اینکه هیچ اثری از خود بر جای بگذارند ناپدید شده‌اند. این شرائط جوی نمی‌توانند مفسر خوبی باشد.

کشنی بار باری بزرگی در دوم فوریه ۱۹۶۳ بنام مارین سولفور. کوئینی همراه سی وزنه سرنیشن خود با حادثه‌ای ناگوار مواجه شد. این کشنی حامل پانزده هزار تن سولفور گداخته بود که در تانکرهای آهنی احتمل نمی‌شد. آخرین پیام این کشنی از نقطه‌ای در نزدیکی دراسی تورتو گاز واقع در خلیج مکزبلک که در نزدیکی یا داخل مثلث برمودا میباشد فرستاده شد.

کشنی باد شده قبل از ناپدید شدن در اثربیک سری معاملات خبر عادی تو مط بلک شرکت دلالی از دست صاحبانش درآمده بود. بلکی از سهامداران این کشنی آنرا در مقابل محصول گندم بلک مزرعه فروخته بود. این نوع معاملات پایاپایی در آن زمان سرگرمی دلان بود. هنگام ناپدید شدن کشنی نیروی دریائی و گارد مساحتی از جستجو هیچ اثری از آن را نیافتد. هواپیما و کشتهای گارد مساحتی در ۱۵

نوریه جستجوی خود را هر قفس کردند. ای پس روز بعده نیروت زیرا هی
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. فرضیه‌ها گوناگونی مبنی بر تفسیر ناپذید شدن کشته داده
شد. از جمله امکان انفجار سولفورها، واژگون شدن کشته، و یا
دستگیری و اسارت توسط کوبانیها مورد بررسی قرار گرفت. در
نتیجه تحقیقات معلوم شد که در موقع ناپذید ۵۰ دقیقه ارتباط رادیویی
برقرار نشده است. بالاخره هیچ راه حل وفرضیه‌ای که مورد قبول واقع
گردید برای تشریح این حادثه پیدا نشد.

مثلث بر مودا بیشتر زمانی بر سر زبانها افتاد که یک زیردریائی
انی آمریکا بنام اسکوربیون همراه نودونه سرنشین خود در ۲۸ ماه مه
۱۹۶۸ بهنگام مراجعت به بندر نورفولک واقع در ویرجینیا ناپذید شد.
آخرین گزارشی که از این کشته دریافت شده بود در ۲۱ ماه مه بود که
کشته در ۲۵۰ مایلی غرب آزورس بود. در تاریخ ۵ ژوئن گم شدن
کشته رسمی گزارش شد. چندماه بعد یک کشته اقیانوس هیماری
نحوی‌انی قطعانی از کشته مذکور را که علامت کشته اسکوربیون بر
روی آنها بود در عمق ۱۰۰۰ پائی آب در ۴۰۰ مایلی جنوب آزورس
بافت. این کشته کاملاً نابود نشده بود و آثاری از آن باقی ماند.
همچنانکه چندین تن از محققان منطقه بر مودا نظر داده‌اند اگر این
کشته در محدوده مثلث بر مودا ناپذید شده بود، یک دلیل جدی و
پرقدرت برای آن باید تصور کرد چون گم شدن چندین زیردریائی
انی در غرب اقیانوس اطلس مهمتر از آنست که با مطرح کردن نقص
فنی یا از کار افتادن آلات و ابهزار دقیق، توجیه گردد.

اگر طبق نظریه جان اصیل محدوده ناپذید شدن کشته‌ها را خلیج

مکریک فرض کنیم ، موردی که در سال ۱۹۶۶ برای کشی پدکش ۶۷ هائی وسترن سیتیز اتفاق افتاد قابل تعمق است . این کشی در ۲۹ اکتبر ۱۹۶۶ در حالیکه یک کرجی ۲۱۰ پائی را با خود پدک میکشید بند رفرپورت را نزد کرد . وقتیکه گزارهات روزانه از ناحیه کشی مخابره نشد گروه تعیس بجستجوی آن رفته و کشی زا همراه محموله خود صحیح و سالم بافتند اما از سرنشینان آن اثری دیده نشد . گارد ساحلی پیرامون آن چنین گزارش داد :

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

کشتهایی که اخیراً ناپدید شده‌اند عبارتند از : کشی آتناکا آبلند که با محمولة غلات خود در نوامبر ۱۹۶۸ در حالیکه از نورفولک به منچستر میرفت ناپدید شد . کشی میلتون یاتریدز در مسیر خود از نیوارلیان به کیپ تون با محمولة روغن نباتی و سودسوز آورده در آوریل ۱۹۷۰ ازین رفت . کشی بزرگ باربری آتنا با وزن ۴۰۰۰ تن هزار سی و دو سرنشین خود در مارس ۱۹۷۳ در مییرش از نیوپوت نیوز بامحموله دجال سنگ بطرف آلمان ناپدید شد . شرکت بیمه لوید لندن معادل ۳۰۰۰۰ دلار بابت بیمه به صاحب آن پرداخت کرد :

کشی نورس واریانت که دو ساعت قبل از حرکت آتنا بندر را ترک کرده بود گزارش داد که آتنا در ۱۵۰ مایلی جنوب شرقی کبپسی غرق شده است . در ابتدا تصور میشد که همه سرنشینان ازین رفته‌اند اما بعدها معلوم شد که یکی از سرنشینان کشی تو سط تخته پاره‌ای نجات یافته است . این سرنشین نجات یافته در اظهارات خود گفت :

«باد شدید و ناگهانی دکلهای را شکست و دریای طوفانی دفعنا

کشتی را در خود غرق کرد. غرق هدن کشتی ۵ دقیقه پیشتر طول نکشید.»

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

یک افسر منطقه ۳ نیروی دریائی آمریکا در این مورد اظهار میدارد که رازی واقعی در منطقه مثبت بر مودا وجود دارد او می‌افزاید: «ما همواره معتقد بوده‌ایم که امر عجیبی در میان بر مودا وجود دارد. اما هر گز هیچکس نتوانسته بمحبت آن بی ببرد. ظاهرا هیچ دلیل فیزیکی و عقلاتی برای آن یافت نمی‌شود. این مطلب مانند آن می‌ماند که کشتی‌ها بطور ناگهانی تو سطخ نوعی پرده استار الکترونیکی از نظر محرومیشوند.»

غیر از چند مورد استثنایی بقیه این حوادث در مورد هوایپیماها و کشتی‌ها همه در اطراف یا داخل دریای مارگاسو اتفاق افتاده‌اند. ایوان ساندرسون در این مورد چنین بیان می‌کند:

«اکثر ناپدید شدن کشتی‌ها و هوایپیماها در این ناحیه لرزی شکل اتفاق افتاده است.»

طی قرن‌های متعددی در این منطقه آنقدر اتفاقات و حشمتاک روی داده است که نهایتاً نام این ناحیه بعنوان دریای شوم و منطقه وحشت گذاشته شده است. بدشگونی مثبت بر مودا حتی تا عصر فضای نیز آدامه یافته و تعجب انسانهای چون کریستف کلمب و فرانسیس دران آپولو ۱۲ را که در دو انتهای طیف اکتشاف قرار دارند برانگیخته است.

کریستف کلمب اولین فردی بود که در هر شکستی سانسما را در خشش ناشناخته‌ای را در این دریا متوجه شد. این درخشش سفید رنگ از آبهای پاها ممکن است در لبه غربی دریای سار گاسو واقع است دیده می‌شد: کریستف کلمب دریازدهم اکتبر ۱۴۹۲ در اولین مسافت خود دو ساعت بعد از غزوی آفتاب آنرا دید. فضانوردان نیز در راه فضا این نور را بعنوان آخزین نوری که از سطح زمین دیده می‌شود توصیف کردند. تفاسیر گوناگونی پیرامون این چندیده 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 هرچه باشد هنوز بدرستی شناخته نشده است.

در اولین مسافت کریستف کلمب حوادث عجیب دیگری که هنوز نیز در میثالت بزمودا مسئله لابنحلی است اتفاق افتاد. در تاریخ ۱۵ سپتامبر ۱۴۹۲ زمانیکه کلمبو من در هرب دریای سار گاسو بود او و صرنشینان دیگر کشتی نور بسیار خبره 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 صرنشینان کشتی را مضطرب ساخت. این اختلال الکترومناتیکی 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. ارسطور اولین طبیعی دان باستانی اظهار داشت که وی معماً تولید مثل را مارماهیها را حل کرده است. در آن زمان تنها اطلاعی که پیرامون مارماهیها میدانستند این بود که اینها حوضچه‌ها، دریاچه‌ها و رو دخانه‌های کوچک خود را خالی کرده و بطرف دریاهای بزرگ روانه می‌شدند تا ۲۵۰۰ سال مدد تنها اطلاعیکه پیرامون این مارماهیها وجود داشت، همین بود. بعد از

آن یک دانشمند دانمارکی بنام یوهانس اشمیت متوجه شد که مقصد آنها در این سفر دور و دراز کجاست . مارماهیهای اروپایی در زمان بلوغ خود جریان آبیرا 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 یرنده گان 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 پس میمیرند . نوزادان دوباره مسافت را در جهتی که والدینشان طی کرده بودند طی میکنند و از میسر گلف استریسم باز به اروپا بر می‌گردند . این مسافت دو سال طول میکشد .

مارماهیهای آمریکا عکس این جریان را دنبال میکنند . آنها بطرف مشرق شناورده 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 چه طریقی بدان بازمی‌گردند موجب پدیدآمدن فرضیات گوناگونی شده است : یکی از این تصورها 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 دریی بافتن محل گمشده خود میباشند . قاره مذکور اینک در عمق چند هزار پایی آبهای مدفون شده است ، در مورد این قاره گفته شده است که بقایای گیاهان موجود در آن در زیر آبهای دریای سارگاسو تشکیل جنگل انبوی داده‌اند .

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

شخصوصا که این منطقه محل تردد تعداد زیادی هوایپما و کشته است . البته این احتمال نیز وجود دارد که علت ناپدید شدن ها شاید تغیرات جوی ، چاههای هوایی و یا ربوده شدن آنها توسط عوامل ناشناخته نیز باشد .

به رسمت ابهام بسیار عجیبتری نیز وجود دارد که به زمان نسبتاً پیشتر می بیوندد و آن اینکه در بیاری از حوادث اخیر مثلث بر مودا جسد هیچگدام از موجودات زنده حادث بدست نیامده است . خلبانان و دریا نوردان پیرامون این مسئله سکوت خود را شکسته و آنچه را که شاهد بوده اند تشریع کرده اند، تجربه و تحلیل این حوادث ما را در آگاهی از حوادث احتمالی آینده کمک می نماید .

(قسمت چهارم)

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

د در اوآخر 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 مناطق‌های با فاصله ۳۰۰ مایل از برخودا پرواز میکردند، ناگهان هواپیمای من دچار شرائطی غیرمنتظره و احتلال‌های شدیدی شد. نصیم گرفتم که به پایگاه خود در امریکا برگردم. یعنیگام روی دادن این حادثه شرائط جوی بسیار خوب و هوای صاف و آرام بود. ستاره‌ها می‌درخشیدند. هواپیما در فضا بحال وازگونه درآمد و با سرعت هرچه تمام‌تر بطرف زمین سقوط کرد. سرنخیان هواپیما بصفه هواپیما چسبیده بودند. با مشکلات بسیار زیاد بالاخره موفق شدم که هواپیما را کنترل کرده و به پایگاه بازگردم. تنها یک هواپیمای دیگر تو ازته

بود به پایگاه باز گردد . ارتباط رادیولی پایگاه با بقیه هواپیماها قطع شده بود . هیچ اثری از مایر هواپیماها نبود . این حادثه یکسال پیش از حادثه پرواز شماره ۱۹ دخ داد و چون زمان جنگ بود و امکان وقوع حادثه ای میرفت لذا مورد توجه زیادی قرار نگرفت .

نظیر همان حادثه چند سال بعد از جنگ، برای اشترن و همرش که با یک هواپیمای بریستول بریتانیا طی یک پرواز روزانه از بر مودا عازم ناسو بودند ، اتفاق افتاد . درست هنگامی که از حادثه سال ۱۹۴۳ روی داده بود ، صحبت میکرد ، ناگهان هواپیما بشدت تکان خورد . غذای مسافران به سقف هواپیما پاشید ، حدود پانزده دقیقه هواپیما همچنان تکان می خورد و بالا و پائین می رفت .

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

کاپیتان یک فایق ماهیگیری بنام جوتالی نیز به نوعی دیگر با این حادثه رو برو شد ، او در فایق خود که بوسیله فایق دیگری یدک کشیده میشد ، نشسته بود . حادثه در دهانه افیانوس روی داد ، ناجیهای بسیار عمیق در شرق جزیره آندروس که بسیاری از ناپدید شدنها در آن اتفاق افتاده بود .

فایق ماهیگیری ۵۶ پائی کاپیتان تالی که بشکار کوسه می رفت ، توسط یک یدک کش ۱۰۴ پائی کیکوس تریبلر کشیده میشد . هوا خوب بود و نیم ملابعی از جنوب غربی می وزید . اکنون هردو فایق به جنوب دهانه اقیاروس رسیده بودند ، محلی که این تنگه از

انتهای جنوبی اش به گودالی چون دهانه آتششان به قطر ۴ مایل می‌ریخت . صخره‌های آبگیر و تپه‌های دریائی زنجیروار به طرف شرق کشیده شده بودند . شب شده بود و کاپیتان تالی در کابین اش که در زیر دکل هرارداشت خوابیده بود . ناگهان جریان آبی برویش ریخت و او را بیدار کرد . فوراً جلیقه نجات خود را پوشید و سعی کرد بر روی عرضه 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 تو افتست با تلاش زیاد زنده بماند .

وقتی به سطح آب رسید ، متوجه شد که کیکوس نریدر ، بدون او برآمش ادامه نمی‌دهد . در واقع نیرویی قایق کاپیتان تالی را ناگهان به گردابی در اهماق آب کشانده بود . تنها ریسمانی که دو قایق را بهم متصل می‌کرد موجب شده بود که تالی بر روی آب بیاید . سرنشینان 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 بلند گوی قایق یدک کش شنید . آنگاه فریاد کشید و سرانجام نجات یافت .

قایق‌های دیگری نیز که توسط یدک کش‌های بکسل می‌شدند ، در آین ناحیه گم شدند ، اما سرنشینان آنها ، برخلاف کاپیتان تالی خوب شانس ، همگی از بین می‌رفتند . در برخی مواقع ، اطراف قایق بکسل شده را چیزی شبیه مو می‌پوشاند . در آین موقع دستگاههای الکترونیکی و قطب نماهای قایق یدک کش از کار می‌افتد . تعجب آورابنکه تمام این

حادثه‌ها برای فایق‌های پدک‌کش پیش می‌آمدند برای فایق‌های تکی. هاید به این‌علت که فایق‌های تکنفره بدون اینکه اثری بزجای بگذارند به‌آسانی ناپدید می‌شدند، لیکن سرنشیان متعدد فایق‌های پدک‌کش می‌توانستند شاهد خوبی برای توضیع چگونگی حادثه باشند.

حادثه‌ای که در سال ۱۹۶۶ برای کاپیتان دان هنری روی داد، یانگر مبارزه فایق پدک‌کش بانیروی مرموزی بود که او را آگاهانه و با نا آگاهانه بسوی خود می‌کشد.

وی صاحب یک شرکت بازیاب ونجات‌کشتی در میامی است و بنوان یک کاپیتان تجربیات دریانوردی و کشتی‌دانی و خواصی زیادی دارد. او که پنجاه و پنج سال دارد که اندام وزیده‌ای بزرخوردار است. و چشمانی تیزبین و نافذ دارد. کاپیتان هنری با لهجه مخصوص خود حادثه‌ای را که برایش اتفاق افتاده بود، چنین تعریف می‌کند:

«ما از سفر خود بین پورتوريکو و فورت لادردیل بازمی‌گشیم سه روز بود فایقی را پدک می‌کشیدیم که محموله‌اش مواد نفتی بود کشتی ما یک پائی با قدرتی بیشتر از دوهزار اسب بُنام گودنیوز بود و فایقی پدک شده ۲۵۰۰ تن وزن داشت و حدود هزار پائی پشت سرما بکسل می‌شد. من در عرضه ایستاده بودم. ما از صخره‌ها و تپه‌های آبگیر گذشته و به دهانه آق‌موس جایی که ۳۶۰ پا عمق داشت رسیده بودیم.

آنروز بعد از ظهر آسمان صاف و هوای خوب بود. چند لحظه بداخل کاین باز گشتم که ناگهان صدای عجیبی از عرضه شنیدم. بسرعت بروی هرشه بر گشتم و فریاد زدم:

«این صدای چیست؟»

متوجه شدم که قطب نما در جهت عقربه‌های ساعت بسرعت

می چو خد . علش را نمی دانستم ، تنها شنبده بودم که در روذخانه سن لارنس در کینگرتون نیز چنین اتفاقی روی میدهد . عدهای فکر می کردند که شاید علت چرخیدن عقربه قطب نما بعلت وجود ذخایر آهن باشد و با 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 بودیم افق را بینیم و با موقعیت خود را تشخیص دهیم . آب افق و آسمان همگی در هم آمیخته بودند .

یک نیروی اهربیعنی باعث از کار افتادن ژنراتورها شده بود . وسائل برقی همگی از کار افتاده بودند و در پریزها از جریان برق خبری نبود . با اینکه ژنراتورها کار می کردند ولی نمی توانستند جریان الکتریستیه تولید نمایند . حتی ژنراتور یکی نیز کار نمی کرد .

با اینکه طناب کشی ما به قایق یک شده وصل بود اما قادر بودیم آن نبودم و از این بابت بسیار نگران شدم . ظاهرا مه غلیظی اطراف ما را گرفته بود و قایق را از دید ما پنهان کرده بود . امواج دریا در اطراف قایق بسیار خوشان و خشمگین بودند .

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

انگار از یک توده غلیظ مه خارج شده بودیم . طناب یک - کش هنوز به کشتنی ما وصلی بود اما مه غلیظ اطراف آن اجازه نمی داد قایق بکشل شده را بینیم . با سرعت بطرف دکل اصلی رفته رآنرا یاتنم 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 ناحیه‌ای که قایق می بساست باشد، دریا بهم می خورد و خروشان بود، با اینکه مسوجهای بزرگی در آن دیده نمی شد. اهمیتی ندارد که مرانرسو بنامندولی فادر نبودم بار دیگر به محل حادثه باز گشت و عات آن را دریابم. گویی دونفر بازو انم را در درجهٔ مخالف می کشید، یکی ما را بسوی آن ناحیهٔ مرموز و دیگری در عکس جهت آن.

س - آیا در آنهنگام نوار سبزی را درافق ندیدید؟

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

س - آیا در آن لحظه به مثلث برمودا می‌اندیشیدید؟

ج - بله، این تنها چیزی بود که به آن فکر می‌کردم. خدای من! داشتم دیوانه می‌شدم.

س - آیا بار دیگر نیز چنین حادثه‌ای برایتان اتفاق افتاد؟

ج - خیر، اما در مورد دیگران موارد مشابهی را شنیده‌ام. حتی شنیدم که یکباریک یدک کش با سرنشینان خود فاپدید شدند. اما همین یکبار تجربه برای تمام عمرم کافی است!»

خلبان با تجربهٔ سابق نبروی دریائی، جیم ریچاردسون که پروازهای متعددی بین فرودگاه اوپالو کا در میامی بیمینی و سایر فرودگاه‌های اطراف با هاما داشته، در مورد علت احتمالی حوادث مثلث برمودا، یعنوان سرپرست مهمترین سرویس پروازهای کوتاه چنین

می گوید :

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

وی در طبی پرواز های متعدد خود به با هاما ، با این نت روی الکتریکی و تغیرات مغناطیسی روبرو شده بود . صبح روزی که به مراه پرسش از فلوریدا بر جزایر آور کز پرواز می کرد ، ناگهان متوجه شد که هفربه های قطب نما بسرعت می چرخد . از پرسش پرسید :

«بر سر قطب نما چه آمده ؟ »

پرسش به آرامی جواب داد :

«ما درست بالای جزیره آندروس هستیم .»

خلبان ریچاردسون متوجه شد که اغلب زمانیکه به این ناحیه می رسد ، چنین انفاقی می افتد ، بخصوص زمانیکه روی آبهای عمیق جلوی تپه دریائی موصل هستند . گاهی شبها نیز از محل نیمها نوری ساطع می شد . بعقبده ماهیگیران بیمینی ، تپه های موصل 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 و یکلی اتفاق افتاد . زمانیکه او بین فاسو و پایگاه فورت لادر دیل پرواز می کرد ، نیروی الکترونیکی مرموزی هدایت هوایپیما را مختل نمود . چالا و یکلی ۳۰ ساله که یک خلبان با تجربه هوایپیما با تجربه هوایپیما و هلیکوپتر بود ، تجربه های زیادی در پرواز داشت . او بنهایی چندین بار بر روی جنگلهای پانا ما و جنوب آمریکا پرواز کرده بودند .

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

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

«در نوامبر ۱۹۶۴، زمانیکه خلبان شرکت سان لاین در میامی بودم، پروازی به ناسودا هستم تا چند نفر را به آنجا برسانم. کمی پس از غروب آفتاب پس از پیاده کردن مسافران، فرودگاه ناسورا ترک کردم. هوا بسیار صاف بود و ستارگان می درخشیدند. حدود ساعت ۲۰/۳۰ دقیقه بعد از ظهر از شمالی ترین قسمت آندروس گذشتم. هنوز روشنایی چراغهای منازل را می دیدم. ارتفاع هوا پیما هشت هزار پا بوده و بخوبی هدایت میشد. حدود ۳۰ تا ۵ مایل از آندروس دور شده و در مسیری مستقیم بطرف یمنی می رفتم که ناگهان متوجه وضعی خبر عادی شدم. گوئی بالهای هوا پیما می درخشیدند. اول فکر کردم که شاید در اثر انعکاس نور اطاق 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 هفربه های وسائل هدایت هوا پیما را بخوانم هفربه مربوطه بنزین که موقع پرواز بر روی «نصف» بود، درجه «پر» را نشان می داد. ناگهان دستگاه هدایت اتوماتیک هوا پیما، آنرا بطرف راست چرخاند. فوراً هوا پیما را از وضعیت کنترل اتوماتیک خارج کرده، شخصاً هدایت آنرا در دست گرفتم. تمام دستگاههای الکترونیکی یا از مسود خارج شده بودند و یا اشتباه عمل می کردند و من قادر به کنترل آنها نبودم. در این موقع تمام هوا پیما نورانی شد. این نورانگی نبود بلکه در خود هوا پیما تولید شده بود. هنوز حالت درخشندگی غیر عادی بالها را می دیدم.

به هیچیک از دستگاههای هوایپما نمی‌توانستم مطمئن باشم ،
ژیروسکوپ ، قطب نما ، ارتفاع سنج حتی افق نیز مغشوش بودند
درخشندگی بالاچنان شدید بود که حالا دیگر ستاره‌ها نیز قابل
رویت نبودند . تنها مینوا ننم هوایپما را بحال خود رها کنم تا
هر جا که بخواهد برود . پس از پنج دقیقه کم کم از شدت نور
کاسته شد .

وقتی که درخشندگی بالا کاملاً ازین رفت ، تمام دستگاههای
هوایپما دوباره به حال عادی برگشتند . تمام کلیدهای خودکار
جریان برق درست کارمی کردند . هیچیک از فیوزها قطع نشده و
درجة بنزین به جای اولیه خود یعنی حدود «نصف» برگشت .
قطب نمای مغناطیسی هم بحالت اولیه خود بازگشت . چنین نشان
داد که هوایپما تنها چند درجه از میر خود منحرف شده است .
بار دیگر دستگاه هدایت اتوماتیک هوایپما را روشن کردم که حالا
بخاری کار نمی‌کرد ، تمام مدارها را نیز قبل از به زمین نشستن آزمایش
کردم که همگی بحال عادی بازگشته بودند .

س - آبا بنظر فما این واقعه به مثلث بر مودا مربوط می‌شود ؟
ج - من بیش از این حادثه ، چیزی درباره مثلث بر مودا نشنیده
بودم . بنظرم رسید آنچه که می‌بینم آتش المو بود . البته میدانم
که کیفیت این نور به آن فرق دارد .

س - کی درمورد مثلث بر مودا 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
افتداده است ، هر چند که آنها مایل نبودند در ارائه اش حرف بزنند .
به حال اگر کسی بخواهد به جایی مثل پورتوريکو برود ، ناگزیر

است از روی این مثلث عبور نماید. البته - علاوه بر چیزهای زیادی درباره این مثلث مرموز شنیده‌ام، بخصوص در مورد ناپدیدشدن هوایپماهای متعدد در زنجیره مذکور.

جامعهٔ محققان پدیده‌های غیرقابل تفسیر، مقاله‌ای بعنوان «مشاهدات عینی از نیروی مرموز و تخریبی این مثلث» در نشریه پورسیت چاپ کردند. رابرت دوراند، نویسنده این گزارش. از حادثه‌ای که خود او از کابین خلبان یک هواپیما بوئینگ ۷۰۷ در ۱۱ آوریل ۱۹۶۳ شاهد آن بود سخن می‌گوید. موقعیت هوایپما که از من خوان به نیویورک میرفت در ۱۹ درجه و ۱۵ دقیقه شمال طول جغرافیائی و ۶۶ درجه و ۴۷ دقیقه غرب عرض جغرافیایی بود، در منطقه‌ای واقع در میان و بالای ترانش پورتوريکو که عیق‌ترین قسمت اقیانوس بوده و حدود پنج و نیم مایل همچ دارد.

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

ساحلی واف بی‌آی مخابره کرد. لیکن هیچیک از آنها از حوادثی همچون زلزله امواج عظیم، گرداد دریائی و دیگر پدیده‌های هیرعادی نظری آن، در این منطقه، گزارشی دریافت نکرده بودند.

این جریان بازتاب گوناگونی داشت؛ برخی معتقد بودند کی شاید بوسیله زیردریائی امریکائی آنمی «ترمتر» که روز قبل از حادثه ناپدید شده بود، انفجاراتی صورت گرفته است. البته بایستی توجه داشت که این زیردریائی هزاران مایل دورتر از این منطقه مفقود شده بود و این تصوری زمانی مورد توجه فراموشیگرفت که یک زیردریائی دشمن آنرا منفجر کرده باشد. به حال این حادثه نیز به دیگر ابهامات مثبت برمودا پیوست.

اخیراً حادثه دیگری برای نورمن بین کاپیتان یک کشتی اتفاق افتاد و او بطور معجزه آسانی نجات یافت. وی «هندس الکترونیک» بود و سیستم مخصوصی از تلویزیون مداربسته جهت شکار کوسه اختراع کرده بود که میتوانست زیرآب نیز کار کند. نورمن بین استادیار دانشگاه میامی است که سخنرانی‌های متعددی درباره بشقاب پرنده‌ها داشته و پدیده‌های مثلث برمودا را از نزدیک دیده بود. در بعد از ظهر یکی روزهای سپتامبر ۱۹۷۲، یک قایق موتوری با سه سرنشین از فدر بدبانک به ماتسون هاموک واقع در بیسکین‌بی می‌رفت. این قایق که نایت مرnam داشت پس از ماهیگیری در بیسکین‌بی به ساحل باز می‌گشت. در ناحیه فدر بدبانک ناگهان متوجه شدند که عقربه‌های قطب نما ۹۰ درجه منحرف شده است. چراگهای قایق کم کم ضعیف شده و خاموش شد. گوئی نیروی مرموزی آن را متوقف ساخت. کاپیتان قایق را فوراً با تمام نیرو و سکان را بسوی ساحل چرخاند بی‌آنکه توجهی به عقربه‌های قطب نما داشته باشد. لیکن سکان تنها بسوی شمال

می‌چرخید. مدت دو ساعت فایق بسوی ساحل رانده می‌شد اما چنین بنظر می‌رسید که نیروی آن را به غب کشیده و مانع جلو رفتن آن است.

در این هنگام ابر تیره و بزرگی بین آنها و مائون هامولکه تنها دریک یا دومایلی طرب آنها بود، ظاهر هد. انگار از کرات دیگر آمده بود. سرنشینان فایق که هدان می‌نگریستند، ناگهان متوجه نوری شدند که داخل توده ابرها هد. ولحظه‌ای بعد تا پدیده شد. مدت کوتاهی نگذشت بود که ابر تیره از نظر دور شد. پس از آن قطب نما دوباره به حال عادی خود باز گشت، ژنراتور قابق روشن شد و فایق 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 یک کاپیتان بازنشسته نیروی دریائی بود، در جلسه‌ای خصوصی مشاهدات خود را بامن در میان گذاشت. او حاضر به هنری ماختن گزارش خود نبود زیرا که نمی‌خواست مهرت خود را همچون شاهدان عینی این پدیده مرموز به مخاطره بیاندازد.

یک هفته قبل از کریسمس ۱۹۵۲، کاپیتان با قایق ماهیگیری موتوری ۳۵ فوتی خود در میرفرپورت به باهاما می‌رفت. وی در این سفر بمدت چند ساعت از حرکت متوقف شده و نمی‌توانست فایق را بجلو براورد، حتی چندین مایل نیز بعقب کشیده شده بود. ژنراتور، چراغها، دستگاه مخابراتی و قطب نمای قابق در طی این مدت کار نمی‌کرد. با اینکه دریا آرام و ستارگان می‌درخشیدند، سرنشینان کشته ناگهان متوجه تیرگی قسمت معینی از آسمان در مسیر آنها مشاهده کردند که سه شیئی نورانی پس از ورود به این توده تیره را گ

نایدید شدند. بعد از مدت کمی نیز توده ازین رفه و تایق حالت اولیه خود را باز یافت.

پس از آن وزرآور، قطب نما، چراگها و دستگاه مخابراتی همگی بحال عادی باز گشتند. پس از این حادثه کاپیتان و ۳ سرنشین دیگر فایق فهمیدند که در همان شب کشتی هاربری که در گلف استریم به سمت جنوب میرفت، چهل مایل دورتر از آنها بسوی پایگاه فورت لادردبل در غرب منحرف شده و در گل گیر کرده است.

دیگر از حوادثی که برابهام مثبت برخودا می‌افزاید، در ۱۵ نوامبر ۱۹۷۲ برای یک هواپیمای دوموتوره پیج کرامت اتفاق افتاد. این هواپیما از جورج تاون به گریت اگزو ما واقع در بام اما میرفت. در مسیرش بنظر رسید که نیروی ناشناخته‌ای قصد دارد هواپیما را نابود سازد؛ فیزیولوژیست هایگاه فورت لادردبل، دکتر اس، اف. یابلونسکی در گزارش خود به دکتر مانسون والنتین چنین می‌نویسد:

«بهنگام فرود آفتاب، هواپیمای مذکور با ۹ سرنشین جورج تاون را ترک کرد. دریا آرام و هوای بسیار خوب بود. نوری از جنوب شرقی چشمک می‌زد. ده دقیقه پس از پرواز، زمانیکه هواپیما به بالای دهانه اقیانوس در شمال غربی اگزا اما رسید، ناگهان تمام وسائل برقی هواپیما، چراگها، قطب نما، دستگاه مخابراتی و حتی وسائل 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 پریوریدنس فرود آورد تا چراگهای ناموردش نشود. در هین حال بخطاطر آورد که با قطع سیستم

مخابراتی راهی برای مطلع ساختن برج مرآفت وجود ندارد. از طرفی چون چرافهای هواپیما خاموش شده بودند نمی‌توانست نزدیک شدن خودرا به فرودگاه نویلۀ چراغ اطلاع دهد. در این بین تصمیم گرفت به نزدیکترین فرودگاه آندروس برود. برای این منظور به سمت غرب چرخید و هواپیما را در مسیرش ثابت کرد و سعی نمود تها به کمک باد به حالت آزاد پرواز نماید. اما از آنجاکه سیستم هیدرولیکی نیز کار نمی‌کرد، چرخها قفل بودند. سپس دکتر بابلونسکی مشاهده کرد که هواپیما بر روی هواشناور است. نخست انتهای پروانه هواپیما به زمین اصابت کرده و جرقه‌ای تویید نمود. سپس هواپیما بی‌آنکه متلاشی شود، بر روی زمین فرود آمد. در این واقعه هیچیک از دستگاهها یا بدنۀ هواپیما صدمه‌ای ندیده بود.

فردای آنروز، دو پروانۀ جدید جهت نصب بجای پروانه‌های خراب شده، از آندروس فرستاده شد. پس از آن باطری هواپیما دوباره شارژ شده، سیستم هیدرولیکی بکارافتاد و هواپیما بی‌هیچ مشکلی به پایگاه فورت لادردیل باز گشت.

در زمان چاپ این کتاب، کشتی کونارد لانبر ملکه الیزابت دوم از حادثه‌ای در مرکز میل شده برمودا بطور معجزه آسانی جان سالم بدرد. این کشتی مدرن در سوم آوریل ۱۹۷۲، پس از خراب شدن سه تا از دیگهای بخار کشته بعلت چکه کردن روغن و قطع نیروی نیروی الکتریکی، سیستم‌های تهویه مطبوع وغیره، در دریای سار-گاسو از حرکت باز ایستاد. از سرنشینان مضطرب آن تاریخ نیروی کمکی با نوتابه‌های گرم پذیرانی می‌شد. یک فوتوبالیست مشهور که از جمله مسافران بود، در پیام رادیوئی خود به مسافران کشتی چنین

گفت :

« بیگفتہ کاپیتان ، ما درست در وسط مثال بر مودا هستیم . »
با این پیام ، ناگهان تمام حوادثی که مسافران در مورد مثال
بر مودا شنیده بودند ، در ذهنشان زنده شد .

بایستی توجه داشت که یکی از قابق‌های گارد ساحلی که کشتی
مذکور را اسکورت میکرد دوپشت سر کشتی بود ، بارها گزارش کرد
که نمی‌تواند آن را در صفحه رادار رد گیری کند . سرعت کشتی
کونارد بهنگام ورود به ناحیه مثال بر مودا ۳۵ گره دریابی بود که بعداً
از صفحه رادار قابق اسکورت محو شد . قبل از آن سرنشیان قابق می-
توانستند کشتی را از روی عرضه مشاهده نمایند . پس از ورود به این
منطقه ارتباط کشتی با قایق کاملقطع شد ، اما کسی فکر نمی‌کرد که شاید
نیروی ناشناخته مثال بر مودا این ارتباط را قطع کرده باشد .

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

(قسمت پنجم)

آیا هیچ توضیح منطقی وجود دارد؟

بعضی گفته میشود که در مثال برخودا درواقع هیچ راز نهفته نیست؛ زیرا در تمام نقاط دیگر دنیا هم کشتی‌ها و هواپیماها ناپدید میشوند. البته اگر حیطه این مثال بزرگتر از این می‌بود شاید فرضیه فوق می‌توانست مورد قبول واقع شود. هر مقدار که گسترده‌گی اقیانوس بیشتر باشد در مقابل هواپیماها و کشتی‌ها همچون قطراتی هستند که در میان امواج خروشان آن مستخوش امواج دریا هستند. هواپیماها و قایقهای کوچک اکثرآ در ناحیه بین باهاما و قوارب داگم شده‌اند. در این ناحیه گلف استریم با سرعتی بیشتر از چهار کم 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 بافت هواپیما و یا کشتی گم شده برای کشتیهای بزرگ دایره‌ای بشعاع پنج مایل و برای هواپیماها دایره‌ای بشعاع ده مایل و برای قایقهای پانزده مایل را جستجو می‌کنند.

«هیچ از کشتیها پس از غرق شدن در نقطه دیگری بر روی آب

می‌آیند . این امر در مورد کشتنی ای . ارنست مایلز اتفاق افتاد . این کشتنی حامل نمک بود و از سواحل کارولینا خرق شد . پس از آنکه محمولة کشتنی در آب حل گردید کشتنی در محل دیگری بر روی آب پیدا شد . در آوریل ۱۹۳۵ کشتنی دیگری بنام لاداما در مثلث بر مودا خرق شد و سرنشینانش توسط کشتنی دیگری بنام رکس نجات پیدا کردند . مدتی بعد کشتنی لاداما در حالیکه در وسط دریا سرگردان بود توسط سرنشینان کشتنی آزنک مشاهده شد . در اول سرنشینان کشتنی آزنک بدلیل اینکه از ماجرا خبر نداشتند تصور کردند که کشتنی متعلق به ارواح است ولی بعد که متوجه جریان گشتند آنرا به وطنش اپتالیا باز گرداندند . علت اینکه چرا پس از خرق هدن باز کشتبها دوباره بسطح آب می‌آیند خود معماً دیگریست .

بدنه کشتنی‌ها و هوای پیغای گمشده ایکه در کف دریا هستند می‌توانند توسط طوفانها و موجهای بزرگ بطرف ساحل کشیده شوند و این بسیار امکان پذیرتر از اینست که زیردریائیها و غواصان دنبال یافتن آنها باشند . یک غواص مجبوب بنام مل فیشر که در افیانوس آتلانتیک و دریای کارائیب تپه‌های زیردریایی محدوده مثلث بر مودا را برای یافتن طلاهای اسپانیا جستجو می‌کرد ، خبرهای جالب دیگری را در ته دریا یافت که مدتها از گم شدن شان می‌گذشت . جمع آوری نودم‌های فلزات در ته دریا توسط دستگاهی صورت می‌گیرد که نوعی گالوا-نومتر است و به آن مگنتومتر می‌گویند . البته فیشر توسط این دستگاه به گنج اسپانیایی‌ها دست نیافت ولی آثار باستانی دیگری را کشف کرد . غواصانی که در ته دریا می‌روند اکثر آنجایی کجع با جنگده‌ها ، هوایی‌های خصوصی و تشنیهای گوناگون روبرو می‌شوند . حتی یکبار چند مایل دور از ساحل بت لوکومونیو قطار را پیدا کردند فیشر آن را

برای باستان شناسان آینده باقی گذاشت.

فیشر اعتقاد دارد که ناپدید شدن بعضی از کشتهای در اثر انفجار بمب‌های عمل نکرده، اژدرهای عمل نکرده و مین‌های فناوری می‌باشد که از جنگهای گذشته و یا مانورهای آموزشی بر جای مانده. یکبار فیشر در طلب گنج‌های اسپانیالیها به چیزی در زیر آب برخورد کرده که تصور می‌کرد که یک قایق هسته‌ای اسپانیولی است ولی با نهایت تعجب متوجه شد که آن بسب عمل نکرده است که با خزه‌های دریایی پوشیده شده است.

در میان اینهمه نکه‌های شکته‌ای که در اعماق اقیانوسها و دریاهای بتوسط فیشر پیدا شد او به صدها کشتی شکسته برخورد کرد که بزمیله طوفان به اعماق دریاهای سقوط کرده و بسیاری از آنها در زیر شنها مدفون شده بودند. در برخی از موارد که استفاده از مگنتومتر و حفاری کف دریا ضروری بود او متوجه شد که در محلی که گلف استریم جریان دارد شنها بطرف فلوریدا جریان دارند و این شنها غلطان می‌توانند بسیاری از قایقهای بزرگی را که به ته شنی دریا فرو رفته‌اند ببلعد: جابجا شدن مواد در دریا و دلالل دیگری باعث پنهان شدن شواهد و دلالل این نوع حوادث می‌گردد.

گودالهای عمیقی که در زیر آبهای اطراف پاها تا سواحل وسیع و ژرف آن وجود دارند خیز عادی بنظر می‌آیند. هزاران سال قبل این حفره‌ها در روی آب بودند اما آن زمان که بخها ذوب شدند و سطح آب بالا آمد غارها تبدیل به گودالهایی شدند که محل تجمع ماهیها و در مالهای اخیر مرکز غواصان ماجراجو شده است. این غارهای آهکی تاله تپه‌های 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 زیردریایی راه دارند که نهایتاً به دریاچه‌ها و حوضچه‌های داخل جزیره باهاما مربوط می‌شوند. جریان‌های آب در ماهیهای اقیانوسها را به داخل این خارها رهمند شده و جزر و مد های دریا عمق این حوضچه‌ها را تغییر می‌دهند. زمانی یک کرسه بیست پایی در اثر این جریانات در داخل یکی از دریاچه‌های داخلی که پیست مایل از ساحل فاصله داشت قرار گرفت مردم آن منطقه که بزندگی بی‌سروصداد عادت داشتند از این اثر مضطرب شدند.

گودالهای اقیانوسها دارای فاصله‌های مختلفی از سطح آب می‌باشند. غواصانی که از داخل این حفره‌های زیرآب بازدید کرده‌اند متوجه شده‌اند که خارها به راههایی منشعب می‌شوند که نهایتاً به خارهای آهکی ساحل راه دارند. این معتبرها چنان به مسیرهای گوناگون تقسیم می‌شوند که بعضی اوقات باعث سردرگم ماهیها می‌گردند. برخی از معتبرهای بین خارها چنان منظمند که غواصان با متنه به امتحان آنها هر داختند اذای معلوم شود که نظر و طبیعت بوجود آمده‌اند با اینکه زمانیکه صخره در سطح آب بوده است با دست بشر ساخته شده‌اند. غواصان مشاهده کرده‌اند که جریان آب در داخل این حفره‌ها بسیار خطرناک می‌باشد. جریان آب بصورت گرداب در داخل حفره‌ها در می‌آید و این امر در اثر جزر و مد دریاست که آبرا داخل این حفره‌ها می‌کند. این گردابها چنان مهیبی هستند که قادرند یک قایق کوچک را با تمام سرنشینانش به زیرآب بکشند. این احتمال زمانی مطرح شد که غواصی بنام جیم تورن در عمق هشتاد پایی یکی از حفره‌ها یک قایق ماهیگیری را مشاهده کرد. البته در عمق ۵۶ پایی و کمتر از آن نیز قایقهای تغیری دیگری در این حفره‌ها پیدا شده‌اند.

با وجودیکه این قایقهای کوچک و برخی از نکه‌های شکته

فایضها و کشتهای بزرگ نیز در این حفره‌ها یافته شده است مطمئناً نمی‌توان گردابهای مورد بحث را اهلت اصلی ناپدید شدن کشتهای با هواپیماها دانست.

این گردابها در قسمتهای گوناگون اقیانوسهای دنیا و در زمانهای مختلف در کلیه ادوار وجود داشته است. مخصوصاً در منطقه باهاما و مثیل برخودا از این پدیده‌ها زیاد می‌توان سراغ گرفت. لیکن هیچ‌گدام از اینها به استثنای ارتعاهات و تغییرات جوی نمی‌تواند بعظمت گرداب عظیم نروز باشد که توسط ادگار آلن پودر کتاب «گرداب مرگ» چنین تشریح شده است. ناگفته نمایند که گرداب مرگ موجب از میان رفتن کشتهای زیادی شده است. ادگار آلن پو چنین می‌نویسد:

«من هرگز این احساس مرگبار، هولناک و تحسین برانگیز را فراموش نخواهم کرد. بنظرم آمد که فاقد آویزان شده است. مانند این بود که فاقد توسطیک نیروی جادوئی در حال واژگون شدن در سطح داخلی یک توہل قرار دارد. تونلی که پر امونی سیار و سبیع دارد و بسیار عمیق است. کناره‌های نرم و صاف آن بسیار جالب بود. بخاطر سرعت بیش از حد آن.... حس می‌کردم که بصورت هولناکی در حال سقوط هستم. بی اختیاز خم شدم و چشم‌انم را بستم.... به اطراف خود نگاه کردم. خسارت زیادی دیده بودیم. متوجه شدم تنها فایق ما نبود که گرفتار این گرداب گشته بود لکه در حوال وحوش، فایتها، شکسته، قطعات شکسته کشتهای سطوحهای ساختمان، مبلمان، بشکه‌ها و جعبه‌های شکسته، تنه در خنان و چزهای کوچک دیگری نیز دیده میشد.... با علاوه مندی زیادتری شروع به نگربستن کرده و به چیزهای شناور

اطراومان خیره شدم . »

اینگونه نوشه‌ها حتماً تأثیری در تصوریهای داده شده پیرامون مثلث برمودا داشته است، از جمله دیگر عواملی که باعث انهدام فایقهای بزرگ و کوچک می‌شود جزر و مد های ناگهانی، موجها و گردبادهای دریائیست. این گردبادها در فصلهای معینی منطقه وسیعی از آب را فراگرفته و آنرا تارتفاع زیادی در آسمان بلند می‌کند. یک گردباد دریائی قادر است که یک فایق کوچک یا هواپیمایی را که در ارتفاعهای پروازی کند منهدم سازد. همچنانکه گردبادهای روی خشکی باعث خرابی ساختمانها، خانه‌ها و از بین رفتن مردم می‌شود. در موقعی که گردباد در روز انفاق می‌افتد مردم فرصت کافی برای فرار دارد ولی بهنگام شب تشخیص آن مشکل است. این تشخیص برای هواپیماها مخصوصاً در هوای گرفته ویدون دیدمشکل تر است؛ بیشترین احتمالی که درمورد علت غرق شدن کشتیها مطرح می‌شود راجع به جزر و مد های غیرمنتظره است که اکثر آن در نتیجه زلزله های زیردریائی است.

ایجاد موجهای بزرگ بعوامل مختلفی بستگی دارد. از آن جمله میتوان زلزله های زیردریا، زمین لرزه، فشار جو، باد، طوفان و گردبادهایی که شاید در نواحی دیگر روی داده باشد و انفجار کوههای آتششان زیردریا را نام برد. در دریاهای آرام نیز بدلاً ائل گوناگون موجهای عظیمی بوجود می‌آید اما موجهای یک دریای طوفانی حداقل تا ارتفاع ۱۱۲ پائی می‌رسد.

امواج بزرگی که در اثر ارتعاشات تخریبی زمین لرزه بوجود می‌آیند بر احتی قادرند که هواپیمایی را که در ارتفاع ۲۰۰۰ پا بی پرواز می‌کند به داخل دریا بکشند و با کشته را غرق سازند.

این امواج نه تنها می‌توانند کشته را واژگون کنند حتی قادرند

که کشتهای بزرگ را بدونیم سازند این امر بستگی به حادثه مواجهه آنها و فاصله آنها از همدیگر دارد. کشتهای کوچک شاید بتوانند در روی نوک موجها حرکت کرده و سرازیر گردند ولی کشتهای بزرگ امکان چنین کاری را ندارند. یک ناوشکن در اثر برخورد با چنین موجی بدونیم تقسیم شد. زلزله های زیردریا نیز امواج مغرب و پرقدرتی را ایجاد می کنند، این نوع امواج گوچه ارتفاع کمتری دارند اما قدرت زیادی دارند. و بعد از خود باعث جزو مدهای زیادی می شوند. تشخیص این نوع موجها قبل از رسیدن بکشی مشکل است لذا خطر بیشتری برای کشتهای دارند. چنین امواجی بطور ناگهانی کشتهای را از هم پاشیده و تکه های شکسته آنرا به مسافت دور دست می فرستند.

حال که کشتهای در فاجعه های دریابی امکان بلعیده شدن دارند آیا برای هواپیماها نیز چنین احتمالی وجود دارند؟ ناظران موقتی مشاهده کرده اند که هواپیمایی داخل یک ابر تیره شده و هرگز از آن خارج نگشته است. مثل اینکه چیزی آنرا از هم پاشیده و یا ربوده است.

فشار موجود در اتمسفر زمین می تواند همچون یک برج عظیم در دریا عمل کند بخصوص اگر هواپیما با سرعت زیاد با آن برخورد کند. یک هواپیمای در حال صعود یا فرود اغلب مواجه با بادهای شدیدی می شود 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 دز دریای آرامی باشد این نوع اختلالات جوی درجهت 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 یک دروار سنگی پرواز کند.

اصولاً 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 فوق مواجه 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 گرد در هر ساعت بی‌باشد: چنین اختلالاتی می‌توانند عامل گم شدن هواپیماهای کوچک و سبک در مثلث برخدا باشد. بدینهنجی که هواپیماها در اثر شدت فشار نیروی ثقل و تشکیل خلاه ناگهانی ناگهانی از هم پاشیده می‌شوند و یا در آب سقوط می‌کنند. ظهور ناگهانی این اختلالات نیز خود پیش‌بده مرموزیست. زیرا قابل پیش‌بینی نمی‌باشد. چنین تغییرات ناگهانی فشار بی‌تواند علت ناپدید شدن بسیاری از هواپیما در مثلث برخدا باشد. زیرا ناشر مستقیم در سیستم ارتباطی آنان نیز بر جای می‌گذارد.

پیدا کردن هواپیماهای گم شده در آینده راحت تر خواهد بود. زیرا سیستم قطعه‌های مدرن الکترونیکی در آنها تعییه شده و در صورتیکه هنوز از بین نرفته و درجایی گم نشده باشند قابل بازیابی می‌باشند؛ ضمناً امروزه سیستم حافظه کامپیوترا ا. 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 دائماً ضبط و نگهداری شود. سیستمهای دیگری نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد که در پرواز فضایی مرکوری وزیر در بانیهای اتمی بکار گرفته

شده این سینماها بطور اتوماتیک هر نوع انحراف از میر را ثبت و به پایگاه گزارش می نماید . يك روش دیگر برای ردیابی هوایپماهای گم شده وجود دارد و آن تحت عنوان کراش یا ریکاوری نامیده میشود در این روش هوایپما در صورت بروز سانحه بمدت دویا سه روز سیگنالهایی می فرماید . این وسیله بهنگامی که مدارهای الکتریکی هوایپما از کار بیفتد شروع به کار می کند . البته اختراع جدید زمانی منجر بیافتن هوایپما و احتمالا نجات سرنشینان هوایپما می گردد که فاجعه مثلث باعث قطع ارتباط این فرمته شود .

امواج الکترومغناطیسی واژ کارافتادن دستگاهها از دیگر عوامل تشدید ناشناخته ماندن را میگذراند . هاگ آچینکلوس بران مولف کتاب «تحولات عمدۀ و ناگهانی زمین» که يك مهندس الکتریک می باشد چنین مینویسد :

«دلائل محکمی موجود است دال براینکه این حوادث مرتبه به نیروی مغناطیسی زمین می باشند . در ادور مختلف کره ما جایجا شدن نیروی مغناطیسی موجب تغییرات وحشتناکی گشته است . و شاید در ادور دیگر نیز زمین شاهد چنین تغییراتی باشد که نهایتاً باعث ابعاد زمین لرزه هایی بشود . اینها باید بعنوان هشدار تلقی گردند . شاید يکی از علل از هم پاشیدگی ، ناپدید شدن و غرق شدن هوایپماها در اعماق اقیانوس همین تغییرات باشد البته این در مورد ناپدید شدن کشتبها صدق نمی کند .»

يک مهندس الکترونیک بنام ویلبرت بی اسمیت که در سال ۱۹۵۰ پژوهه نیروی مغناطیسی و جاذبه زمین را به دولت کانادا ارائه داد این پدیده را یکی از عوامل ناپدید شدن هوایپماها بشمارمی آورد . او مغناطیسی 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 بقطار ۱۰۰۰ پا بود. او این مناطق را «مناطق ارضی با حفاظ کاهش یافته» نامید. بنظر او هوایها در این مناطق کنترل خود را آزادست می‌دهند. هوایها قبل از رسیدن به این منطقه متوجه از کار افتادن دستگاه‌های شان در اثر جاذبه نیروی فامرئی مغناطیسی نمی‌گشند تا زمانیکه داخل آن گردند. وی در مورد ناپدیداری این ناحیه به این ترتیب اظهار نظر کرده است :

«ما هنوزی نیزده‌ایم که این مناطق ارضی با حفاظ کاهش یافته آبا جایجا می‌شوند یا ازین می‌روند ولی طی سه چهار ماه جستجو‌آثی از مناطق یاد شده را پیدا نکردیم»
یکی از سخنگویان گروه جستجو گرداده مرکزی گارد ساحلی نظریه‌ای داده است که درباره این نیروی مغناطیسی و جاذبه زمین می‌باشد :

«صادقانه باید اظهار داشت که ماتاکنون به حوادث مثبت بر مودا بی‌نیزده‌ایم. تنها کاری که از دست ما بر می‌آید اینست که به این ناپدید شدن‌های بدون توجیه و تفسیر بیشتر بیندیشیم. نیروی دایائی 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 تزوجیه کنند. برخی از کارشناسان چنین فکر می‌کردند که برخی از این اختلالات باعث ناپدید شدن هوایهای پزو از شماره ۱۹ فده است. یک کشته که در زمان وقوع حادثه گزارش داد که یک گلوله آتشین را در آسمان دیده است و این هاید در نتیجه تصادم هوایها در هوای باشد. اما در مورد پنج هوایی این فرضیه غیرممکنی است. در واقع، تاکنون

به نظریه کامل وقاطعی پیرامون این حوادث دست نیافته‌ایم.» .
گارد ساحلی منطقه ۷ که نزدیکترین منطقه به مثلث برمودا
است طی نامه‌ای که قبلانیز بدان اشاره شد درمورد مثلث برمودا چنین
اظهار نظر می‌کند که آن یک مثلث خیالی است و گم شدن هواپیماها
از سر تصادف بوده است . مضمون نامه چنین است :

«مثلث برمودا یک منطقه کاملاً تخیلی است که در جنوب شرقی
اقیانوس آتلانتیک در سواحل آمریکا واقع است . حوادث زیادی
در این ناحیه برای کشته‌ها ، فاقدهای کوچک و هواپیما اتفاق افتاده
است رأس این مثلث ، برمودا ، میامی ، فلوریدا و سن خوان واقع
درهور توریکو می‌باشد ،

در گذشته گارد ساحلی تحقیقات خسته کننده ولی بسیاری را
برای پیدا کردن هواپیماهای جنگنده او نجر نیروی دریایی آمریکا
که از پایگاه فورت لادر دبل بیرواز درآمده بود و کشته سولفور
کوئین آغاز کرد لیکن این تحقیقات نتیجه‌ای نداشت . این امر
باعث شد که مردم بوجود رازی در مثلث 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 اشتباہات بشری می‌باشند .

بیشترین قسم عوامل ناپدیدیها مربوط به مسائل محیطی این
منطقه است زیرا این مثلث یکی از دونقطه روی زمین است که قطب نما
شمال حقیقی را نشان می‌دهد . در حالیکه 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 تغییر زاویه در محاسبات مورد توجه

قرار نگیرد در با نور دان از مسیر اصلی خود منحرف می شوند . ناحیه دیگری در کره زمین وجود دارد که در سواحل شرقی زاهن است و زاپنیها با آن دریای شیطان می گویند در این ناحیه نیز همین شرائط وجود دارد . وحوادث همانندی در آنجا اتفاق افتاده است .

از دیگر عوامل ایجاد ناجم جریان گلف استریم را میتوان نام برد این جریان بسیار سریع و متلاطم است . ضمناً هوای غیرقابل پیش بینی دریای کارائیب و اقیانوس آتلانتیک نیز میتواند در این اتفاقات عامل موثری باشد . طوفانهای ناگهانی و گردابهای که در این ناحیه وجود دارد باعث ایجاد حوادثی برای کشتیها و هواپیماها می گردد . در مورد گف اقیانوس نیز ذکر این نکته ضروری است که نقشه 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 رود تپه های دریایی ایجاد می شود که نهایتاً نقشه برداری شامل تغییرات پی در پی گشته و مخاطرات زیادی پذید می آورند .

اشتباهات انسان نیز عامل غیرقابل تخمین دیگریست . در این سواحل ملائی فلوریدا و با هاما تعداد زیادی قایقهای تفریحی که اکثر آ باصرار سرنشینان قایقهای کوچکی انتخاب میشوند در رفت و آمد می باشند . اطلاعات ناقص افراد پیرامون مناطق خطر و کبود مهارت کاپیتانهای قایقهای و در ضمن عدم صلاحیت فنی آنها از جمله این عوامل است .

بالاخره گارد ساحلی این حوادث را نتیجه عوامل غیرطبیعی نمی داند . او معتقد است که ترکیب عوامل طبیعی واشتباهات انسانها حوادث و موانع بیماری در هرسال پذید می آورد .

علقه مندانی که هنوز اعتقاد دارند که حوادث برمودا باین

قابل توجیه نمی‌بودند می‌توانند آثار محققانی چون ایوان ساندرسون
لیلیپیرو وینست گادین وجان والاس اسپنسر را مطالعه کنند؛
بعضی از مدیران خطوط هواپیمایی با این نظر به گارد مصالح موافقت
دارند. یکی از این افراد خانم بنام آتلی گامبر می‌باشد. او رئیس
شرکت هواپیمایی در فورت لادر دبل است. وی که بیوه خلبانی است
که در هزار بین فورت لادر دبل و با هاما ناپدید شده در چریان بسیاری از
تجسسات برای یالتن هواپیماهای گشته شرکت داشته است.
خانم آتلی گامبر از مشاهدات خود چنین تنبیه گرفته است که
در مثلث برمودا هیچ رازی نهفته نیست. او معتقد است که اکثر خلبانانی
که موفق به فرستادن درخواست کمک نبوده‌اند بین خاطر بود که عطر
را جدی نمی‌انگاشتند. تا اینکه رادارشان از کارافتاده است. خانم
گامبر می‌گوید:

و خصوصیت این منطقه اینست که بطور ناگهانی باعث کاهش
ارتفاع می‌شود. هواپیماها برای پرواز در ارتفاع معینی ساخته
شده‌اند و در خیز این صورت از هم پاشیده می‌شوند. من متყاعد شده‌ام
که انسان قادر به مبارزه با کلیه عوامل طبیعی نیست.»
در مورد هواپیماهای تجاری، مسافربری و نظامی که در شرائطی
عادی، باکترل منظم و با خلبانانی با تجربه، بنزین و سوخت کافی و
دچار مانع شده و اثری از خود بر جای نگذاشته‌اند نکته قابل بحث
اینست که چرا در نقاط دیگر جهان در اقباب 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 بفرض گم شدن هواپیماها قابل تفسیر باشد هنوز گم نشدن

کشتهای در پس پرده ایهام باقی میماند؛ بنظر اهالی دین فضایاً یک ارتباط عینی در میان این دو نوع ناپدید شده وجود دارد. بدنبال هر تفسیر کامل بقولی سوالات یشارکی پوشید آید. این بمانند هیدرا، عیولای چند سر او سطوره‌های باستانی بونان است که هرگاه یکی از سرهایش هزینه میشد سر دیگری بجای آن می‌روید که وحشتناکتر از سر قبلی بود.

السانه مثلث بر مودا در تماشی مناطق و سواحل آنجا پخش شده و ذهن افالی را بخود مشغول کرده است. بتدریج این افسانه با اعتقادات مردم آن نواحی در می‌آمیزد.

یک گوینده رادیومیامی که فردی بسیار شوخ طبع و بذله گوست بنام راپی یانگ در یک برنامه رادیویی خواست همن اعتقد مردم جنوب فلاورید را به نیروی ناشناخته و مرموز مثلث بر مودا بیابد. از لحظه‌ای که مردم متوجه علاقه‌او نسبت به مثلث بر مودا شدند هزاران نامه برای وی فرستادند و خراسان را اطلاعات بیشتری پیرامون حوادث این منطقه شدند.

علاقه‌مندی برای حل این معما کم کم بشمال هم سرایت کرده است. در اواخر سال ۱۹۷۲ مرکزی بنام مرکز تحقیقات و مطالعات پیچیده هنری و علمی آبیسیس واقع در مریلند سمیناری از محققان و دانشمندان تشکیل داد. هدف از تشکیل این سمینار تحقیق پیرامون مثلث بر مودا بود. اعضای سمینار با یک کشته به درون منطقه‌ای از مثلث که گزارشاتی پیرامون پدیده‌های غیرعادی در آن رمیده بود مراجعت کردند. زان بیرون رئیس این گروه معتقد بود که برای اطمینان و مطالعه دقیق باید به خود منطقه خطره‌زیست گرد. در عین حال این امر میتواند آزمایش روانی جویی از مکسن عمل مسافران بدست دهد؛ بخصوص در نقاطی

که قطب نما بطور عادی عمل نمی کند و ها از کارمند آنها خواهد
تو انسنت علائم انحرافات مغناطیسی را بررسی و کیفیت روحی سرنشینان
را تحقیق کنند . امکان از کار افتادن قطب نما را خیر عادی عمل کردن
آن اشخاص را شدیداً تحت تأثیر روحی فراموشی دهد که ناید منجر به
ازدست دلدن کنترل گشته با هواییا گردد . در مسافتی که این هشت
علمی انجام دادند هیچگونه عدم تعادل روحی در افراد مشاهده نشد و
 فقط شگفتی ، غرس و نوعی ذله زه 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 قوه این طبیعت
 باعث اتفاق افتادن این حوادث است . عده ای دیگر معتقد بودند که
 این ناپدید شدنها توسط موجودات کرات دیگر طرح ریزی می شود و
 بقیه تصوری دیگریا مجموعی از تصوریها را مطرح می کردند . خلاصه
 رسیدن بتایجی منطقی تر و قابل قبولتر مستلزم تحقیقات اشخاص با تجربه .
 تر و باسواتراز آنهاست .

(قسمت ششم)

زمان - پدیده‌های فضائی و دنیای دیگر

محققانی که درمورد مسائل مثلث برمودا مطالعاتی داشتند از مدت‌ها قبل متوجه منطقه مرمزدیگری دراقیانوس شده بودند این منطقه درجنوب شرقی ژاپن مابین ژاپن و جزایربونین بعبارت دیگر دقیقاً بین ایوجیما و جزایر مارکوس قرار دارد بنابر اطلاعات رسمیه دراین منطقه کشته‌ها و هواپیماها باعترافات زیادی مواجه شده‌اند . معلوم نیست کشته‌ها درنتیجه آتشفشارهای زیردریا وبا اینکه توسط امواج سهمناک ازتین رفت‌اند درهرحال بومیان و اهالی بومی آن را «دریای شیطان نامیده‌اند بنظر ژاپنیها این منطقه ازمثلث برمودا خطرناکتر است این طرزتفکر درسال ۱۹۵۵ پس از اعلام منطقه خطر از طرف یک کشته تحقیقاتی ژاپنی بوجود آمد ماهیگیرانی که سالیان دراز درآن منطقه به صید ماهی مشغول بودند عقیده داشتند که آن ناحیه جایگاه شباطین و دیوهای هیولا‌ئی می‌باشد و شباطینی کشته‌ها را می‌دزدند . طی سالیان دراز چند کشته کوچک و هواپیماهای مختلف درآن محل ناپدید شده بود ولی هر کسی علت این کار را در حمله دشمنان وجود چنگهای موجود در آن منطقه می‌دانست ولی درزمان صلح

نیز یعنی بین سالهای ۱۹۵۰ تا ۱۹۵۴ کشته مدرن و چندین صد سرنشین در آن منطقه ناپدید شد و این حادثه دقیقاً شبیه حادثی بود که در مثلث برمودا اتفاق افتاده بود

مثلث برمودا و دریای شیطان از نظر جغرافیائی نقاط مشترک فراوانی دارند یعنوان 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 می‌کند از طرف دیگر این طول جغرافیائی پس از گذشتن از قطب نما می‌پرسد را عرض کرده و طول جغرافیائی ۱۵۰ درجه شرقی را بوجود می‌آورد 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 می‌گذرد گذشته از این عقربه قطب نما شمال حقیقی و شمال مغناطیسی را در یک خط منطبق نشان میدهد یعنی آنچه در هر یک ناحیه در همان ناحیه یعنی آنچه در هر یک ناحیه در همان ناحیه می‌گذرد .

حوادث ناپدیدشدن هوایپیماها و کشته‌ها که دقیقاً شبیه حادث 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 یک گروه دانشمند با یک کشته تجسسی بنام کایومارو شماره ۵ مسخر خود را به دریای شیطان آغاز کرد و تا اندازه‌ای نیز در کار خود موفق شد ولی کشته مزبور با تمام سرنشیان و محققان در دریای شیطان ناپدید شد . وجود مناطق غیر معمولی دیگر در اینجا نیز ما را مجبور به تفکر در مورد پدیده‌های غیر مترقبه می‌کند از این رو تصوری‌های پیچیده ضد جاذبه زمین مورد مطالعه قرار گرفته و پیشرفت

قابل ملاحظه‌ای نیز کرده است در مناطق خیر عادی قوانین فناخته خوده جاذبه زمین و جاذبه مغناطیسی هاملاحظات قابل تطبیق نیست.

رالف ہارکر مؤلف کتاب «سائل ناگفته هوا» در کتاب خود به این موضوع اشاره کرده از پیشنهای 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 آتنا می‌شویم اهمیتش برایان روشن می‌گردد مناطق مخصوصی از زمین دارای این خصوصیتها هستند.» او این ماده از لحاظ آمده و در زیر پوسته زمین و یا در زیر دریاها پنهان است.

این طرز فکر در مورد از کار افتادگی وسائل الکترونیکی و مغناطیسی در منطقه فوق تفسیرهای گوناگونی را در یاری دارد ولی نمی‌شود گمنام کشتهای هوا اپیعا هائی را که از خشکی دیده می‌شده اند بدینگونه تفسیر و توصیف کرد بطوریکه در آبها دریا مناطقی وجود دارد که نیروی جذب همی دریا از نیروی مغناطیسی در قطب شمال بیشتر است. در مورد مثال برمودا و سایر مناطق «ایوان ساندرسون» تحقیقات زیادی انجام داد و در مقاله خود که در مجله ساگا نوشته است آنها را دوازده گورستان هیطان نام نهاد.

در رابطه با ناپدید شدن کشتهای هوا اپیعاها ساندرسون و دوستانش هش نقطه را که بیشتر حوادث در آنجا اتفاق افتاده بود ترسیم کرده که تقریباً هیله شکل لوزی بود و همه بین ۳۰ تا ۲۰ درجه طول جغرافیائی را از شمال و جنوب خط استوا احاطه می‌کردند این منطقه شامل میان برمودا و دریای هیطان نیزی هست با پیشرفت این شوری 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 فرار گرفته است پنج نقطه در نیمکره جنوبی و پنج نقطه دیگر در نیمکره شمالی واقع است این نقاط شامل نطب شمال و لطب جنوب نیز می‌شود دلیل اینکه از همه بیشتر مثلاً بزرگ‌ودا مشهور شده است اینست که با هقیده 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 تلاطفی می‌کند نواحی فعال واقع شده است در این ناحیه نقاطی وجود دارد که جریان سطحی اقیانوس بطری و مسیر عمیقی به طرف دیگر در حرکت است جریان جذر و مدعی بطور مماس در درجه حریز از تهاجم متفاوت یک گرداب مغناطیسی را بوجود آورده است و داید ایجاد اختلالاتی کرده و موجب ناپدید شدن هوای پیماها و کشتی‌ها می‌شود حتی امکان دارد آنها را به فضا و زمان دیگری منتقل می‌دهد در مورد خصوصیت مناطق فوق الذکر نکته قابل توجه این است که هوای پیمائی که از مناطق غیرعادی عبور کرده‌اند سرعت 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 هقیده ساندرسون در مثلاً ونقاط شیطانی دیگر طوفانی در حال وزیدن است شاید هم اگر هوای پیماهای ناپدید شده این مسائل را محاسبه کرده بودند امکان گذشتن سالمن از چاههای هوایی برایشان ممکن بود و سرنوشت‌هاشان جان سالم بدرمی‌بردند.

حدایی که این لغزش زمانی باعث اتفاق افتادن آن بود حدود پنج سال پیش در فرودگاه میامی اتفاق افتاد یک هوایپیمای بوئینگ ۷۲۷ خطوط انتربشنال ایرلا نیز مسافر بزری برای رسیدن به خشکی از

شمال شرقی توسط رادار پابگه دیده شد بعداً بمدت ده دقیقه از صفحه رادار ناپدید گردید دوباره دیده شد و هوایما بدون هیچ حادثه‌ای سالم به زمین نشست جمعیت حاضر در فرودگاه از اینکه سرنیشیان 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 سرنیشیان هوایما به ساعتهای خود نگاه کردند و متوجه شدند که ساعتهای آنها حدود ده دقیقه از وقت واقعی عقب‌تر است نکنه جالب توجه اینجاست که بیست دقیقه قبل از این حادثه هوایما درست ذمسیر برنامه ریزی شده در زمان مشخص پرواز مبکرده و در آن موقع از نظر زمانی اختلافی دیده نمی‌شده است.

بنظر ماندرسون 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 بر مزدا و سایر مناطق ثبت شده مانند یک ماشین بزرگ حمل کرده و نیروی جاذبه‌ای مخصوص خود تولید می‌کنند؟ اگر اینطور باشد کشمکش دونبرو گردایی بوجود می‌آورد که جانداران و اشیا بمحض رسیدن به آن به نقطه‌ای در داخل و یا خارج بعد زمان و فضای قرار می‌گیرند زیرا در مقابل حوادث اتفاق افتاده کشفیات زیادی نیز صورت گرفته است اگرچه مقامات رسمی پیدا شدن اثیاء مفقود را تکذیب می‌کنند ولی برعکس گفته آنها کشفیات صورت گرفته پرده از روی ابهامات را بر میدارد.

هیچیک از محققان مثلث بر مزدا نتوانستند از رویاروئی با گزارشانی درمورد بشقابهای پر نده اجتناب ورزند از سال ۱۹۴۷ که

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

میلیونها انسان در امریکا و دیگر نقاط دنیا گفته اند که بشقاب پرنده را دیده اند حتی گاهی بعضی از دانشمندان و مقامات بر جسته ادعای دیدن بشقاب پرنده را نموده اند دکتر جی. آلن هابنک مشاور امور بشقاب پرنده ها در نیروی هوائی چنین می گوید :

بیشتر اشخاصی که بشقاب پرنده را دیده اند از اشخاص معمولی بوده اند گاهی هم افراد تحصیل کرده مشاهده نموده اند ولی تعداد دانشمندان در میان آنها خیلی کم است .

عکس هایی از بشقاب پرنده ها بشکل های مختلف برداشته شده است گاهی هم همراه هواپیما دیده شده اند معمولاً هواپیماها با همراه بشقاب پرنده بوده است و با اینکه آنها را نابود کرده اند در های تخت های مهم دنیا مثل واشنگتن و رم نیز بشقاب پرنده ها بچشم خورده است .

نیروی هوائی و دریائی ایالات متحده آمریکا اغلب مشاهدات را در رابطه با ماه ، ستارگان ، سرابها ، پالونها ، میراژها ، ستارگان - دنباله دار ، شهاب ها ، سیاره ها (مخصوصاً ونوس) ، هواپیماهای آزمایشی ، بخارهای موشكها ، چراوغهای تجسسی ، ستاره شمال ، توپهای آتشین ، و آتش بازی میدانست . بهر حال هنوز هم گزارش روئیت 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 ابرقدرتها نیست زیرا اگر

چنین بود آنها این مسئله را مخفی نگاه نمی‌داشتند و با سروصداق درت
نمای می‌نمودند مسئله جالب توجه اینجاست که چون مقامات نیروی
هوائی آمریکا نتوانستند وجود بشقاب پرنده را بهزیرند ناگزیر آن را
انکار کردند ولی طی دستوری بطور مفصل به خابانان توصیه کردند
هنگام مشاهده این مسئله اقدامات لازم را انجام دهند :

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

در فصلی 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 ممالک دیگر در ساخت ماشینهای پرنده پسر -
فتهای زیادی کرده‌اند . »

در این چند جمله عبارات متضاد زیادی بچشم می‌خورد بطوریکه
درجای دیگری از این دستور چنین آمده است .

« مشاهده کنند کسان اغلب ادعای کرده‌اند که بشقاب پرنده نوعی
هوایی است اگر بجای بشقاب پرنده هوایی گزارش شود نباید طبق
دستور فوق دستورات امنیتی اجراء گردد . »

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

«فرماندهان مرکز نیروی هوانی هر کدام یک گروه تحقیق در مورد بشقاب پرنده تشکیل داده اند بمحض رسیدن گزارش تحقیقات لازم صورت می گیرد.»

مهترین قسم دستور شماره ۸۰-۱۷ در مورد هکسپرداری از بشقاب پرنده است طبق این مقررات اطلاعات جمع آوری شده و در صورت اهمیت داشتن در روزنامه های محلی منتشر می گردد.

«بمحض مشاهده هدن بشقاب پرنده به نیروی هوایی گزارش می شود بعد آن را به روزنامه ها و مجلات و رسانه های گروهی می دهند اگر انگیزه این مشاهده تشخیص داده شود آن را با کد CAF - 0I بررسی گرده و در این مورد تحقیق می کند.»

اولین لازمه این دستورات این است که سوالاتی تقریباً در ۱۲ صفحه با مکنهای گوناگون به مشاهده کننده داده می شود تا به آنها پاسخ داده و گزارش خود را کامل تر بگند بعنوان مثال مسئول شماره ۱۳ چنین است.

«آیا این شیئی در یک خط مستقیم پرواز می گردد است؟ با سرعت دور شده است؟ دور داشته است؟ رنگ عوض کرده است؟ شکل و روشنائیش تغییر گرده است؟ از چشم دور شده دوباره دیده شده است؟ صدا داشته است؟

اخباری که هر روزه از رؤیت بشقاب پرنده در رسانه های گروهی منتشر می شد موجب ترس و وحشت مردم می گردید در اکتبر ۱۹۷۳ گزارش مربوط به مشاهدات بشقاب پرنده در شهر های لوئیس یانا - ازایو - می سی سی هی - مینه سوتا - جورجیا و فلوریدا خبلی افزایش یافت اغلب مشاهده کنندگان را افراد منفکر و داشتمند ، مقامات پلیس

شناخته شده تشکیل می‌داد بدین جهت رسانه‌های گروهی در این مورد به مردم هشدار داده‌اند موقع رادیو S . B . C . ویک ایستگاه رادیویی دیگر به مردم اطلاع داد که بمحض مشاهده بشقاب پرنده به پلیس دیترویت که در حالت آماده باش بسمی برداشت 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 می‌کردند که ناپدید شدن کشته‌ها و هوایها مرتبط با بشقاب پرنده‌ها است یکی از طرفداران این نظریه «جان اسپنسر مؤلف کتاب بروزخ گمشده» می‌باشد که خود در مورد هوایها معلومات زیادی داشته و حدود ده سال نعلیان بوده است در ضمن عضویک گروه تحقیقاتی در مورد بشقاب پرنده می‌باشد اسپنسر علاقه زیادی به مثلث بر مودا نشان می‌داد و به آنجا «بروزخ 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 بر مودا می‌دانست ولی سرانجام زیردریائی فرق دد منطقه‌ای واقع در ۴۰۰ مایلی «آزورس» دیده شد .

اسپنسر معتقد بود که در این حادثه روسها نقش داشته‌اند او متوجه شد که تمامی این حوادث از منطقه کبپ‌هی واقع در اروپا ادامه داشته تا دریای آنتیل می‌رسد و تمام قسمت باهاما را شامل می‌شود .. سال‌های دراز اسپنسر در مورد مسئله ناپدید شدن کشته‌ها و هوایها مطالعه کرد و بالاخره به این نتیجه رسید که کشته‌ها و هوایها ناپدید شده با سرنشیانشان از طریق دریا و یا آسمان به نقطه دیگری برده شده‌اند و چنین گفت :

«چون ناپدید شدن کشته‌ای ۵۷۵ فوتی در دریای آرام در منطقه‌ای

نزدیک ۰۵ مایلی ساحل و یا هواپیماهای تجاری که سقوطی کنند با استانداردهای کره زمین مطابقت ندارد چنین نتیجه گرفته میشود که آنها از سیاره ما خارج شده‌اند .

در نتیجه تحقیقات بعدی اسپنسر بلین باور دارد که اشیاء و اجرام شناخته نشده دو گروه هستند. گروه اول را بشتابهای پرنده ۸۰ فوتی نوع بعدی را سفینه‌های بزرگتر تشکیل میدهند که حدود ۱۲ هزار بشتابهای پرنده نوع اول را می‌توانند در خود جا بدهند این سفینه‌های مادر اغلب بشکل استوانه هستند .

بنظر اسپنسر تمامی این حوادث در داخل مثل برخودا اتفاق افتاده است و این بدلیل ترافیک بیشتر منطقه اقیانوس است او عقیده دارد که مهاجمین از نیروی یک فرکانس رادیوئی پیچیده استفاده می‌کنند که از باطری کشی‌ها و یا هواپیماها شارژ میشود و دلیل خالی شدن باطری کشی‌ها و هواپیماها اینست .

البته اشخاص دیگری که در این مورد تحقیقاتی انجام داده‌اند به نتیجه‌ای مشابه تصوری اسپنسر رسانده‌اند طبق قانون احتمالات بنظر میزند که در منظومه‌های دیگر کوهکشان تمدن‌های پیشرفت‌های وجود دارد مطالعاتی که درمورد مشاهده بشتاب پرنده‌ها صورت گرفته است این مسئله را بیان می‌کند که این ماشین‌های پرنده قبل از اختراع هواپیما هم بچشم خورده‌اند . . .

بهر حال در دوران مختلف تاریخ مسئله بشتاب پرنده بنوعی تعبیر و تفسیر شده است اسکندر وارتش او بنایه اوضاع و احوال کشور-شان به آن « سپرهای درخشش‌ده نقره‌ای » نام نهادند ارسسطو آنها را دایره‌های آسمانی نامید مردم هاوائی آن را به ارواح پرنده تشبیه

کردند و ...

در دوران ما نیز، بثغابهای هرندۀ اجسام شبیه به سیگار نام می‌نہند در سال ۱۹۷۳ این اجرام در آیوا و بعداً در «مانت رینیر» دیده شدند و مردم به آن نام «دیسک» را دادند.

دکتر مانسون والنتین که یک اقیانوس‌شناس و جانور‌شناس است در مورد حوادث مثلث برخودا تحقیقات زیادی انجام داد او می‌مایی، با هاما و دیگر جزایر را بررسی کرده است و اطلاعات دقیقی در این باره دارد نقاط جالب توجهی در مصاحبه او با «جوب» وجود دارد از زبان خود او بشنویم.

سؤال : در مورد مثلث برخودا چند سال مطالعه کرده‌اید؟

جواب : از سال ۱۹۵۳ که هواپیماهای P.B.M ناپدید شدند شروع به تحقیق کردم حال حدود ۲۸ سال است که در این مورد اطلاعات جمع آوری می‌کنم با اشخاص که از این حوادث جان سالم بسر برده‌اند مصاحبه نموده‌ام.

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

جواب : آری در این منطقه از هر ناحیه دیگر بوفوبیشنر دیده می‌شود در گذشته نیز فضانوردهای دیده شده‌اند آنها هواپیما نبوده‌اند و اشیاء دیده شده در زیر دریا در الواقع زیر دریائی نبوده‌اند.

آخرین بار کاپیتان دان دلمونیکو در سال ۱۹۷۳ آن را مشاهده کرد او که یک محقق بی‌سروصدای بود در مورد تحقیقات خود جنجال پا نکرده و در امواج گلف استریم یعنی در عمق ترین ناحیه گلف استریم متوجه شده بود در هر دو حادثه ساعت حدود چهار بعد از ظهر بوده دریا آرام و هوای صاف و روشن بوده است.

اویلک جسم خاکستری رنگ شبیه سیگار با دو طرف گرد را که

از قایق او گذشته و به زیر دریا رفته بود مشاهده کرده بود کاپیتان دان ادعا می کرد که اندازه آن حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ پا بوده و سرعتش تقریباً ۲۰ مایل در ساعت بوده است ظاهرآ 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 محركه و یا سوراخی که بشود از بیرون تشخیص داده شود نداشت است.

در آسان مثلث بر مودا بارها «یوفوها» بوسیله خلبان هوایپاماها و از طرف سرنشینان کشتی ها دیده شده اند مخصوصاً در دهانه ایلانوس بیشتر بچشم خورده اند علاوه بر این بشتاب پرنده های چرخنده بارها توسط نگهبان ساحل دیده شده است خودمن درسه ناجیه از او کفن او کی شوامپ شاهد قضیه شده ام یکی از آنها را در مرکز فلوریدا دیدم که نورآبی رنگی از آن خارج میشد و بداخل دریاچه رفت شاید هم در توی آب مشغول مطالعه جانداران در باکی بودند بدليل خاموشی سرتاسری در فلوریدا در آوریل سال ۱۹۷۳ یکی از آنها دیده شد که نورآبی شبیه به سبز داشت این جسم ناشناخته بد داخل آبهای جنوب فلوریدا رفت این حادثه در نزدیکی محل استقرار رآکتورهای اتمی فلوریدا اتفاق افتاد.

سؤال : آیا نظریاتی درباره قوه محركه بوفوها دارد.

جواب : در این مورد چند نظریه هست یکی از آنها که در سیاره زمین میتواند مورد استفاده واقع گردد اینست که این اجسام دایره ائی شکل دارای ژنراتورهایی هستند که فقط اشعه «کاند» تولید می کنند و بر احتی میتواند با میزان کردن ژنراتورها در میکروهایی که از خواهد حرکت کند موقع حرکت ژنراتورها هوای جلو را تبدیل به «یون»

گردد و خلاه ایجاد نمایند و بدین ترتیب سفنه ها قادر به حرکت می‌گردند همانی که توسط یوفوها تعزیه میگردد امکان دارد بصورت هوای صاف در محیط بوجود آید.

روش دیگر نیروی محرکه شبیه نیروی محرکه « جنها » است البته با ابعاد نوریشتر و سریعتر را کثیرهای تولید کننده نیز و هسته اتمی را شکافته آنها را باهم ترکیب می‌کنند و هسته های سنگین تری بوجود می‌آورند بدین ترتیب با ترکیب عناصر نوری نیروی زیادی ابعاد می‌کنند 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 یک تئوری دیگر نیز پس از زمان است و این بسنگی به محدوده الکترومغناطیسی دارد.

سؤال : آیا بنظر دکتر جسوب رابطه ایسی بین یوفوها و مثار برخودا وجود داشت.

جواب : بعینده او نیروی محدود الکترومغناطیسی قادر است مواد را از بعدی به بعد دیگر منتقل کند به این جهت بشتابهای پرنده به زمین آمده واز انسان و اشیاهای نمونه هایی را با خود می بردند بعدها بدین باور شد که بعضی دیگر از حوادث از اشعه منفی بوسیله یوفو بوجود می آیند آنها ایجاد خلاه کرده و هوای ایها هنگام داخل شدن به آن منهدم می شوند احتمال دارد این حادثه برای مانع پیش آمده باشد.

در تاریخ ۷ ژانویه ۱۹۴۸ کاپیتان توماس مانل هرراه دیگر خلبانان سوار هواپیمای P-51 موسانگ شده و در منطقه گودمن واقع

در هایگاه ناکس بدنیال یک یوفوی عظیم رفتند در این هنگام مانع مشاهده کرد که ناگهان هوایپماش متلاشی شد او به بشقاب پرنده خیلی تزدیک شده بود و در میدان یونیزه شده بشقاب پرنده واقع گشته بود به این دلیل هوایپماش به هزاران لطعه کوچک تقسیم شد هنگام بررسی قطعات هوایپما مشاهده شد که در داخل آنها سوراخهای خبلی کوچک وجود دارد این سوراخها شبیه سوراخهایی بودند که کرمهای خبلی ریز آنها را کنده باشند حادثه شبیه به همین حادثه برکانستیشن نیز آمد خلبان ماهر هوایپما باب برآش در او اخراکتبر ۱۹۷۱ در نزدیکی گریت ایناگا واقع در باهاما انفجار کانستیشن را مشاهده کرد باب یک هوایپمای مدل C6 - D را هدایت می کرد کانستیشن را در رادار خود دید آن در ارتفاع کم به سختی هژوازمی کرد ناگهان شعله ای عظیم به چشم خورد و متلاشی گردید نور حاصل از انفجار خیلی در خشان بود بطوريکه چشم را کورمی کرد بهر حال یوفوها هرچه باشند بنظر میاید که یک میدان مغناطیسی ایجاد می کنند و بدین ترتیب هوای یونیزه کرده و موجب متلاشی شدن کشتبها و هوایپماها می گردند.

چهوب قبل از مرگش اعتقاد داشت که در مورد کشف و توجیه علمی اتفاقات وحوادث تا یک قدمی واقعیت تزدیک شده است وی آن را بر پایه تئوری میدان متحده ایشتین قابل تشریح می دانست.

سؤال : آیا در مورد تئوری میدان متحده میتوانید مثالی بدهید .

جواب : این تئوری بر پایه واقعیت استوار است . درک و فهم ما از زمان - فضا ماده و انرژی دارای ماهیت جداگانه نیست بلکه تأثیر همان شرایط اختلال نیروی الکترو مغناطیسی قابل تبدیل به یکدیگرند . در واقع نظری میدان متحده تفسیری است از چگونگی

نایاب شدن ناکهانی و تعزیه شدن یوفوها است.

این تئوری در عمل مربوط نمیشود به میدانهای برقی و مغناطیسی بلکه میدان صورت که میدان الکتریکی داخل بلک سیم پیچ ایجاد بلک میدان مغناطیسی می‌کند که عمود بر صفحه میدان الکتریکی می‌باشد هریک از این میدانها صفحه ویژه‌ای از فضای را به خود اختصاص میدهدند در فضای میان صفحه بعارت دیگر سه بعد وجود دارد شاید بعد سوم را میدان جودیه زمین تشکیل میدهد برای ایجاد بلک میدان مغناطیسی ثالث ژنراتورهای الکتریکی و مغناطیسی را میزان می‌کند شاید سومین میدان به عنوان «رزنانس» یعنی شدت دادن به ارتعاش امواج بوجود می‌آید بطوریکه چمود بمن می‌گفت بنظر او بلک ناوشکن نیزی دریائی آمریکا بنام فلadelفیا اکسپریمنت تصادفاً به این میدان برسورد کرده است.

سؤال: آزمایش فلadelفیا چیست؟

جواب: بعذر جو پ تجربه فلadelفیا بلک آزمایش مخفی بود و این آزمایش را نیزی دریائی آمریکا در فلadelفیا انجام داد آنها می‌خواستند نأثیریک میدان قوی مغناطیسی را بر روی ناوشکن تجربه کنند این کار با ژنراتورهای مغناطیسی انجام گرفت ارتعاش و عدم ارتعاش ژنراتورها در کشتن و اطراف آن بلک میدان مغناطیسی مهیب و بسیار بزرگی بوجود می‌آورد.

اهمیت این مسئله بستگی به ایجاد وحشت در منشیان نداشت. شکن داشت روی ناوشکن و اطراف آن نور آبی مایل به سبزه مثل همان نوری که بازماندگان حوالث بر مودا شرح داده بودند همه جا را فرا گرفت نور کشته را فرا گرفته بود ناگهان کشته از جلو چشم اشخاصی که در انگر گاه ایستاده بودند ناآورید شد.

نمازگاهی در نورفولک و ویرجینیا ظاهر شد. هاید در اثریک سلطنه عملیات ناپدید کشید و پیچید گبهای فضا. زمان این حادثه اتفاق میافزد یکسی از اشخاصی که در این حادثه شرکت داشت اطلاع داد که این آزمایش با موفقیت در دریا انجام گرفته است و منطقه ناپدید شدن کره‌ای را به شعاع تقریبی صدیارد تشکیل میداد که فقط بر روی محیط اطراف داخل آب نأییر میگذاشت و به خودکشی نأیبری نمیکرد. هنگامی که این میدان در پیرامون کشته ایجاد شد بعضی از سرنشینان کشته از نظر ناپدید شدن بالمس کردنشان به وسیله تکیکی مخصوص دوباره ظاهر میشدند برخی از آنها از جنان از بعد اصلی خود دور شده بودند که برای دوباره ظاهر شدن آها از دستگاه‌های الکترونیکی مخصوصی استفاده میشد.

هنگامی که همسفران کشته نمیتوانستند وجود یکدیگر را لمس کنند احساس غریبی به آنها دست میداد احساس معلق ہسودن و فرورفتن در خلاه خطر کمی را دنبال نداشت اینطور شایع شده بود که بعضی از سرنشینان برای رهائی از آن حالت مریض شده‌اند و یا ایکه مرده‌اند برخی دیگر به ناراحتی‌های روانی دچار شده‌اند بهرحال اثرات روحی آن بمراتب بیشتر از اثرات دیگرش بود در حالیکه بسیاری از اشخاص تحت نأییر ناپدید شدن و ظاهر شدن موقتی فرار گرفته در منزلشان یا درحال قدم زنی در خیابان یا درحال نشستن در سالن غذاخوری در مقابل چشم حیرت زده اشخاصی که در آن محلها وجود داشته‌اند ناپدید شدند.

سؤال : آیا خود جو پ شاهدان حادث 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 و لجوچ نبوده است بلکه اویک نویسنده مطلعی ویک شخص اور د با تجربه بود او مشغول بزرگترین دوربینهای «آستروفومی» مجهز به نورشکن‌های قوی درباره کسوف و کاشف ستاره. ضمن رئیس چندین هروله تحقیقاتی درباره کسوف و کاشف ستاره. های نه کانه نیز بود گزارشات علمی او بسیار درخشنان است دلیل اینکه به آزمایش فلادلفیا علاقه نشان داد این بود که مردی بنام کارلوس آلند که از حادثه فلادلفیا نجات پیدا کرده بود طی نامه‌ای که به جسوب نوشت خاطرنشان ساخت که آزمایش فلادلفیا شبیه موضوع کتاب «علم یوفو» نوشته جسوب می‌باشد در آغاز جسوب برنامه‌های آلند جواب میداد مدتی پس از این مکابرات از جسوب خواسته شد که به اداره تحقیق نیروی دریائی واشنگتن برود اگر در خاطر تان باشد بعلت سانسور و اختناق بجزیک مقاله کوچک چیزی درباره حادثه فلادلفیا منتشر نشد در اداره تحقیق نیروی دریائی نتوکپی دست نویس کتاب او را به جسوب نشان دادند که در آن به همل کسرد بشفاب پرنده و آزمایش فلادلفیا اشاره شده بود بعد از او پرسیده شد که دست خط خودش را که به امضاء سه شخص مختلف رسیده بود می‌شناسد یا نه؟ او نوشت آلند را تشخیص داد و نامه‌های آلند را به اداره تحقیق نیروی دریائی نشان داد بدنبال این جریان بیست و پنج نسخه دیگر از این کتاب را که اضافاتی بونگٹ قرمز در مورد حادثه فلادلفیا داشت برای تکثیر به قسمت‌های مختلف نیروی دریائی فرستادند با اینکه مسئولین به این کتابها اهمیت ندادند ولی سی کردند از روی نوشته‌های آلند آدرس او را بدست آوردند ولی موفق نشدند و هیچ یک از بازماندگان ناوشکن فلادلفیا شناسایی نشد.

سؤال: چرا جسوب خود کشی کرد؟

جواب : اگر قبول کنیم که خودکشی کرده است شاید دلیل اینکار سرخوردگی 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 یشتری را انجام دهد ولی او این پیشنهاد را پذیرفته بود و با آنها در گیربود از این جهت خیلی ناراحت بود در ضمن انتقاد مؤسسات آموزشی و محافل علمی از کتاب او را بسیار مأیوس کرده بود.

سؤال : شما گفتید اگر قبول کنیم که خودکشی کرده است آبا 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 متوفی و پیشرفتی بود شاید اشخاص و یا گروههای می خواستند مانع گسترش نظریه های او بشوند.

سؤال : آبا خودش موافق نظریه های جسوب هستید؟

جواب : بلی کلیه پدیده های مغناطیسی مرموز هستند اگر ما تصوری ایشتن را در مورد میدان متحدد کاملتر بکنیم مسئله جاذبه زمین و میدان الکترو مغناطیسی را در مورد ابعاد چهار گانه جهان و میدان مغناطیسی پیش خواهد آورد اگر این تصوری منکری به دلایل قوی باشد سبب میشود که انسانها بعد خود را بطور مؤثر تغییر دهند و ناپدید شوند شاید هم جواب معمای مثلث بر مودا در این تحولات الکترو مغناطیسی نهفته است و یا موافق مخصوصی فاصله کنترل است این حوادث که اتفاقی گاهی هم هر راه با نشانه و علامتی ظاهر میشود بنظر

می‌آید که بشتاب پرنده بتواند انرژی لازم را برای این پدیده وجود آورد ؟

سؤال : چرا اگر می‌کنید در مثال برخودا تمکن کرو قایع وجود دارد ؟

جواب : بنظر من امکان دارد که با جمع آوری اطلاعاتی مناطقی که بشتاب پرنده از آن نمونه برداری می‌کند بتوانیم پیدا بکنیم با پیشرفت‌های علمی ما در گیپ‌کنندی وسائل فضایی این اطلاعات را می‌شود کسب کرد البته باید آنها را به حوادث گذشته ربط بدھیم شاید هم مرکز تولید این انرژی و یا مبدأه نبرو فعلا در دریا باشد در سالهای گذشته ما به این نتیجه رسیدیم که در نزدیکی بیمنی و سایر مناطق نا-بیه باهم ا در اعماق در با ساختمانهای بزرگی وجود دارد این موضوع میرساند که هزاران سال پیش در این مناطق تمدن عظیمی وجود داشته است جالب اینجاست که تعلمی این حوادث در آن منطقه اتفاق افتد است گذشته از این اغلب بشتاب پرنده‌ها در این ناحیه مشاهده شده است آنها پس از در آسمان بوده‌اند و یا اینکه از قعر اقیانوس بیرون آمده‌اند .

سؤال : چه عملی در مقابل تهدید بشتاب پرنده‌ها می‌توانیم انجام بدھیم ؟

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

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

اتفاق نداشت کارشان را که آنها می‌خواستند انجام بدهند پیش‌بینی کرده و مقابله بکنیم شاید مهمانهایی که به کره زمین می‌آیند همه از یک سیازه نبوده و نظرات مشترکی نداشته باشند این سفینه‌های ماجراجو و یا کنجه‌گاو مشتول خاموشیهای نیروی برق هستند ولی تا حال حنی بکنفرم 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 یوانو نسبت میدهد هنگامی که در شمال شرقی آمریکا خاموشی شد در «سیراکوس» بیک در خشان قرمزنگ که به قطار صدپا مشاهده گردید.

در شهرهای نیویورک - فلاپلیا و مناطق دیگری از «ردایلند و ماساچوست» نیز بشتابهای پرنده مشاهده شده است تأثیری که این خاموشیها گذاشته است اغلب از کار افتادن و یا نافض کردن موئرر اتومبیلها، اشکالاتی در دستگاههای الکتریکی و فرستنده رادیوئی و وغیره بوده است همه این حوادث موقع بدده شدن بوفز اتفاق آفتد است.

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

وقتی از جانب استگاه نقویت برق که مدارهای اصلی دارد کار گذاشته شده است خاموشی برق اعلان گردید علت اصلی این خاموشی ذکر نشد ولی این مسئله که خاموشی برق منطقه یکی از مرموزه‌ترین حوادث قرن است اعلام گردید.

تعامی محققین وقایع مثلث برخودا براین عقیده‌اند 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 کشته‌ها و هوایی‌ها را باید به عوامل یوفونسبت داد، گذشته از این اکثر یوفوها هنگام شب بارگاهای گوناگون مشاهده شده‌اند و ناپدید شدن هوایی‌ها هم همزمان با نورهای غیرعادی صورت گرفته است. آین حادثه هنگام ناپدید شدن هوایی‌های پرواز شماره ۱۹ نیز اتفاق افتاده است در مورد استار‌آیل 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.

هر اه میلیونها سیاره قابل اسکان جائی در فضای خارج بنظر می‌رسد که محل بازدید باشد به غیر از مسافت زمانی که طبق محاسبات واحد مال نوری یک و نیم چندین هر طول می‌کشد.

ناصله کره زمین تا خورشید که نزدیکترین مناره می‌باشد بر - اساس حال نوری فقط ۸ دقیقه طول می‌کشد ولی شاید طول یک عمر در زمین با سایر سیاره‌ها متفاوت باشد در نظریه هائی که در سالهای اخیر وضع شده‌اند در مورد سفر به این سیاره‌ها محدودیت سرعت، سرعت نور، فضای لایت‌تاهی و ارتباط زمان با انرژی مطرح شده است.

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

«ایوان ساندرسون» در کتابش که بنام «ساکنان نامه‌ای» نوشته است به این نکته اشاره می‌کند که نظریاً همه چهارم زمین را آب

پوشانده است درواقع جانوران هوازی مثل انسان که در همن
د اقیانوس هوا، زندگی می‌کنند از جانوران آبزی که در اعماق
اقیانوسها زندگی می‌کنند به سطح زمین نزدیکتر ند آنها محدودیت
ندارند و قادر به تغییر دادن امکان و تکامل بیشتری هستند و این امکان
وجود دارد که :

ویک و با چندین تمدن در این سیاره در زیر آب وجود دارد که
از قرنها پیش در آنجا اسکان کرده و تکامل یافته است و با اینکه از
مکانی دیگری این سیاره آمده و مقیم شده‌اند شاید آنها تو جیع
میدهند در سطح کره آبی زندگی بکنند و گاهی هم به کره زمین
عنی به سطح کره سنگی آمده و در آنجا عملیاتی را انجام ہدھند
مشاهدات او نشاندهند این نکته بود که اگر در زیر آب
تمدنی بوجود آمده باشد با حتماً قوی از تمدن کتونی ما بسیار پیشرفت‌تر
است زیر آنها بیلیونها سال قبل در با را رها کرده و بطرف خشکی
رفته‌اند اگر در آنجا می‌مانندند حتماً با زندگی سختی مواجه می‌شدند
و با گذشت زمان با تکامل علم و تکنیک خوبیش آنجا را محل مناسبی
برای زندگی می‌کردند.

نظریه وجود تکنولوژی قوی در اعماق دریاها و اقیانوسها سبب
پخش شایعات و افسانه‌های زیادی در گذشته و حال شده است در حال
حاضر حوادث غیرعادی از هر زمان دیگر بیشتر است شاید این تفسیری
باشد از قرود فتن بشتاب های پرنده در آبهای پیزامون مثل بر مودا
وقتی بفکر کشف واقعیت در مورد زندگی آنها می‌افتیم این
سؤال پیش می‌آید که آیا ما می‌خواهیم آنها را کشف بکنیم و با اینکه

خودقطب‌ها.

با درنظر گرفتن توضیحات محققان که اغلب فیرعادی هستند این مزاح «هالدن» بیاد میافتد که گفت:

«کائنات بیشتر از آنچه ما تصورش را می‌کنیم شگفت‌آمیز است حتی بیشتر از آن است که ما قادر به تصورش هستیم».

درمورد ناپدید شدن‌های بدون توضیع با وجود تمامی علل و قابع مانع انتخاب این موضوع را داریم که پدیده‌های زمینی را قبول کنیم و یا اینکه پدیده‌های ماوراء زمین و یا فضائی را. آیا حفره‌ای 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 گردا بهای مغناطیسی هواپیماها را ناپدید می‌کنند؟ و یا اینکه به بعد دیگری منتقل می‌کنند.

هیچیک از این تئوریها به اندازه این نظریه که عقیده دارد مثلث برモدا باعث انتقال به زمان گذشته و تمدن‌های اولیه در اعماق اقیانوس زیرمثلث برمودا می‌شود حیرت انگیز نیست در این نظریه بطرز اغراق‌آمیزی ادعا شده است که در حال حاضر وارثان تمدن‌های باستانی سبب ازین رفتن هواپیماها و اختلالاتی در دستگاه‌های مغناطیسی والکترونیکی و مخابراتی هستند.

بنابراین هواپیماها در این محل در زمان و موقعیتهاي معين ناگاهانه سبب ازین رفتن خودشان می‌شوند و در رابطه با این تئوري فیرقابل قبول تمام نکاتی که در این فحصت و فصلهای دیگر کتاب از آنها سخن گفته شده است به نی پدیده‌های طبیعی و غیرطبیعی منطقه زیر

سوال قرار میگیرد برای شرح و چگونگی این تئوری باید به زمانهای گذشته و زمان آفرینش اقیانوسها و قمدهای آنسانی برگشته و آنها را مورد تحقیق و تجزیی قرار بدهیم.

(الحق هفتم)

گذشته اقیانوسها

قسمت بزرگی از خشکیها قبل در زیر آب بوده است. وقتی اعظمی از کشف اقیانوسها نیز زمانی خشکی بوده‌اند. این امر زمانی مورد توجه طبیعی‌دانها قرار گرفت که در دشت‌ها فیل‌هایی پیدا کردند. همچنان‌که در لون حاضر طبیعی‌دانها اسکلت نهنگ را در خشکی می‌بینند. سوتا و حنی کوه‌های هیمالیا پیدا کردند. این شواهد نمایانگر اینست که در زمانهای بسیار دور دست صحراء در زیر آب بوده است. با قبول این فرضیه و قنی در مورد تغییرات مثبت بر مودا صحبت می‌شود مسئله زمان امری بسیار مهم تلقی می‌گردد.

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

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

سومین روده بخندان زمین دارد . هر فرت پا بیشتر بالاتر رفت . در همان زمان بسیاری از خشکبها در اثر فعالیت آن شفشاها و جریان مواد مذاب بدرون آها از این سطح نیز پائینتر رفت .

در سرنوشت نژادها و قبیله های مختلف جهان حواضی 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 .

دراکثر این حوادث فقط یکنفر همراه خانرواده خود جان سالم بذربرده و همراه دیگر جاندارانی که 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 ازین رفتند . و او همراه عده ای اندک از بازماندگان شروع به بنای جدیدی در جهان کرد . بر اساس متون و زوایات 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 سکنی ساخت . فرد دیگر بیس راسپانا است که تنها بازمانده جریان یک سیل بسیار مهیب است این امر از روایات اسطوره ای هندی مهابرات بر می 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 « تزپی » قهرمان افسانه ای دیگر مکزیکی است که با جمع آوری امواج دیگر جانوران در یک کشتی باقی ماندند و بحیات خود ادامه دادند . از جمله

افسانه های دیگر راجع به برجیکا، اشده که در جریان سیل در اثر باز شدن حفره ای در زمین نجات یافت، تمام اندرا 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 برابر نقل قول هایی که از آنها شده در تعداد موارد جاندارانی گه نجات می یافتند همه جفت بودند.

باتوجه به این افسانه ها فرضیه وجود بک دنیای وسیع در زیر آبها امکان پیدا می کند. این افسانه ها در اثر خاطره های کوچکی بوده که سینه بینه نقل شده و بدست ما رسیده است. اکثر آنها بنحوی با دریا، تغییرات زمین، آب و هوای 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 دریاهای، همچون سواحل شنی اطراف جزیره آزورس و گربلند و شمال کالیفرنیا و پرواین محتله را قابل قبول نظر جلوه گرمی سازد. بر اساس تحقیقات زمین شناسان ظاهرآ کوههای آند قبل از بزرگ آب بوده اند در عین حال خشکیهای دیگری در جنوب آمریکا زیر اعمق افیانوسها فرو رفته اند. از نمونه جزایر شهرهایی که سابقاً در روی آب بوده و سپس بزرگ آب فرو رفته اند میتوان از شهر نیاکو آنا کو نام برد. در ضمن اراضی ساحلی آمریکای شمالی در منطقه ناسکادیپ نیز بزرگ آب فرو رفته اند. همزمان با این تغییرات، تغییر آب و هوای در دنیا وجود طوفانهای شدید در جهان بوجود آمد.

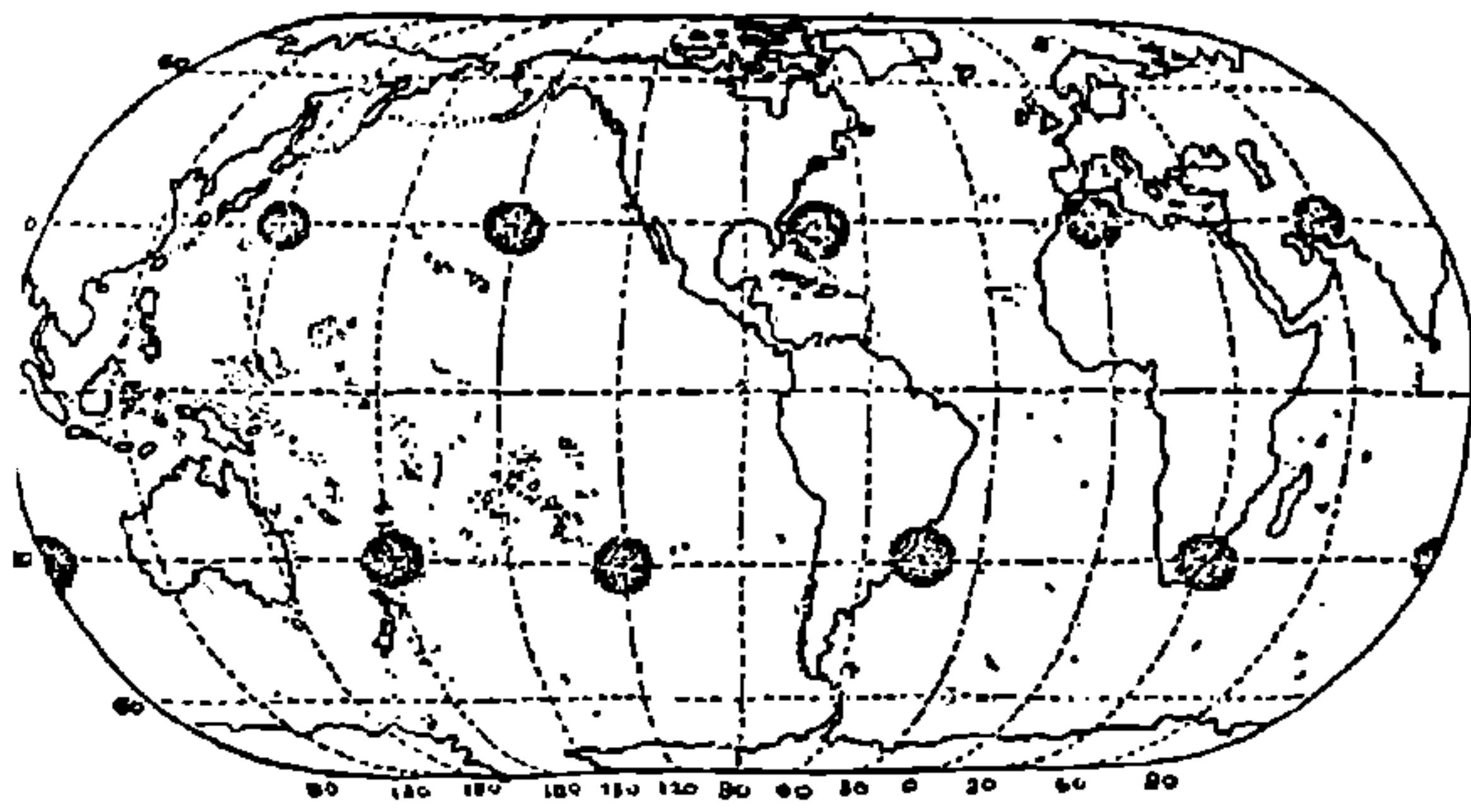
در ناحیه سیبری جسد های یخ زده فیلهای ماموت، کرگدنها و سایر حیوانات بومی در درون یخها و طغیانها بدام افتادند و چنان بسرعت

تصاویری از شگفتیهای مثلث شیطانی بر مودا

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 دریائی گلوستر این مار در تاریخهای مختلف مشاهده شده است.



۱۲ منطقه از دنیا که اشتکالات اکثر رعنایی در آنها مشاهده شده است.



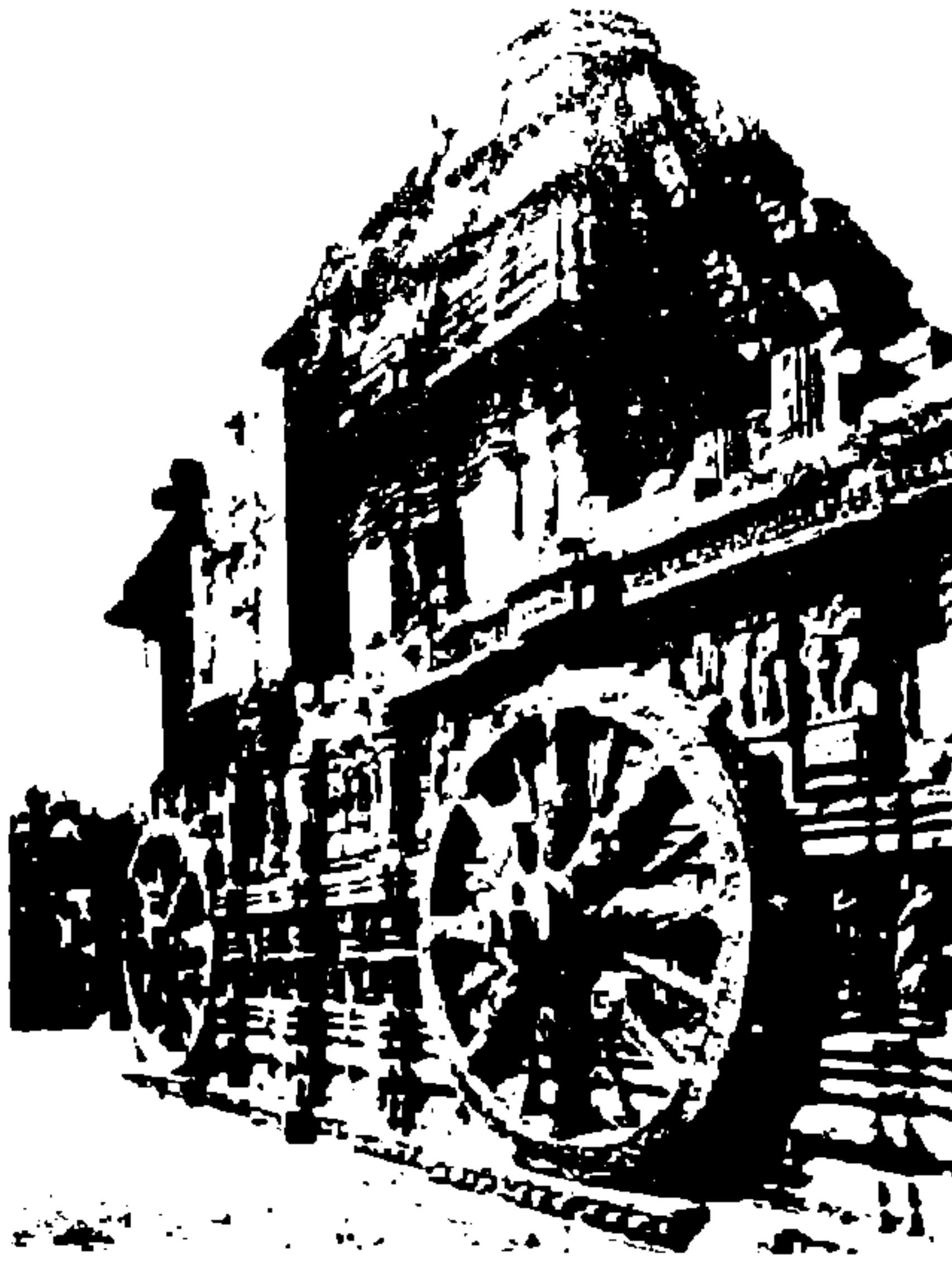
عکس غواصان در آبهای
باهاها در این ناحیه عمق
دریا نامهان زیادتر
میشود و در زیردریا
صفحه ها و غارهای
زیادی وجود دارد.



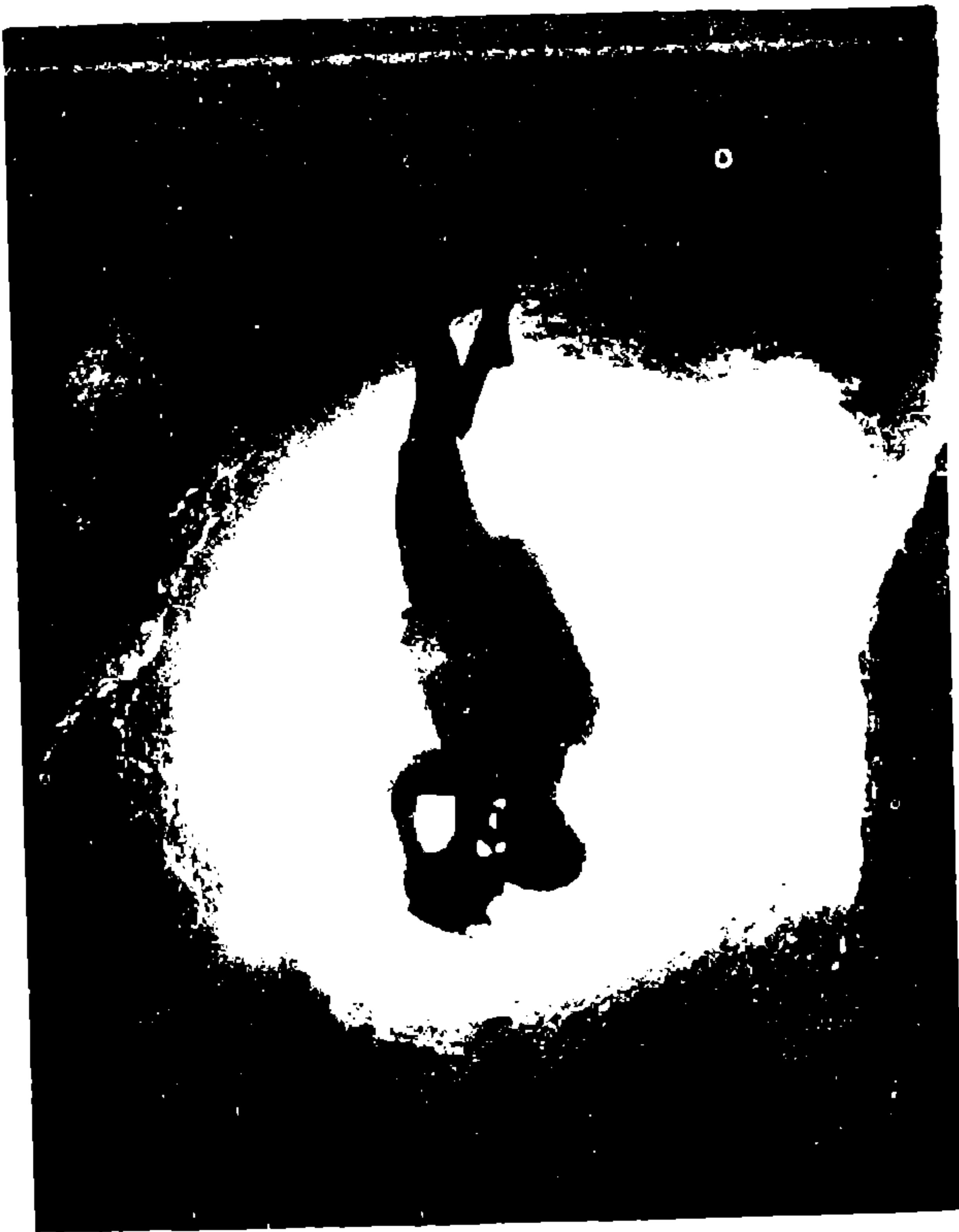
یک شبیه طلائی مربوط به ۱۸۰۰-۱۷۰۰ قبل از در (کامبیز) آمیختگی جنوبی پیدا شده است بعضی‌ها عقیده دارند که این مدل یک هواپیماست.



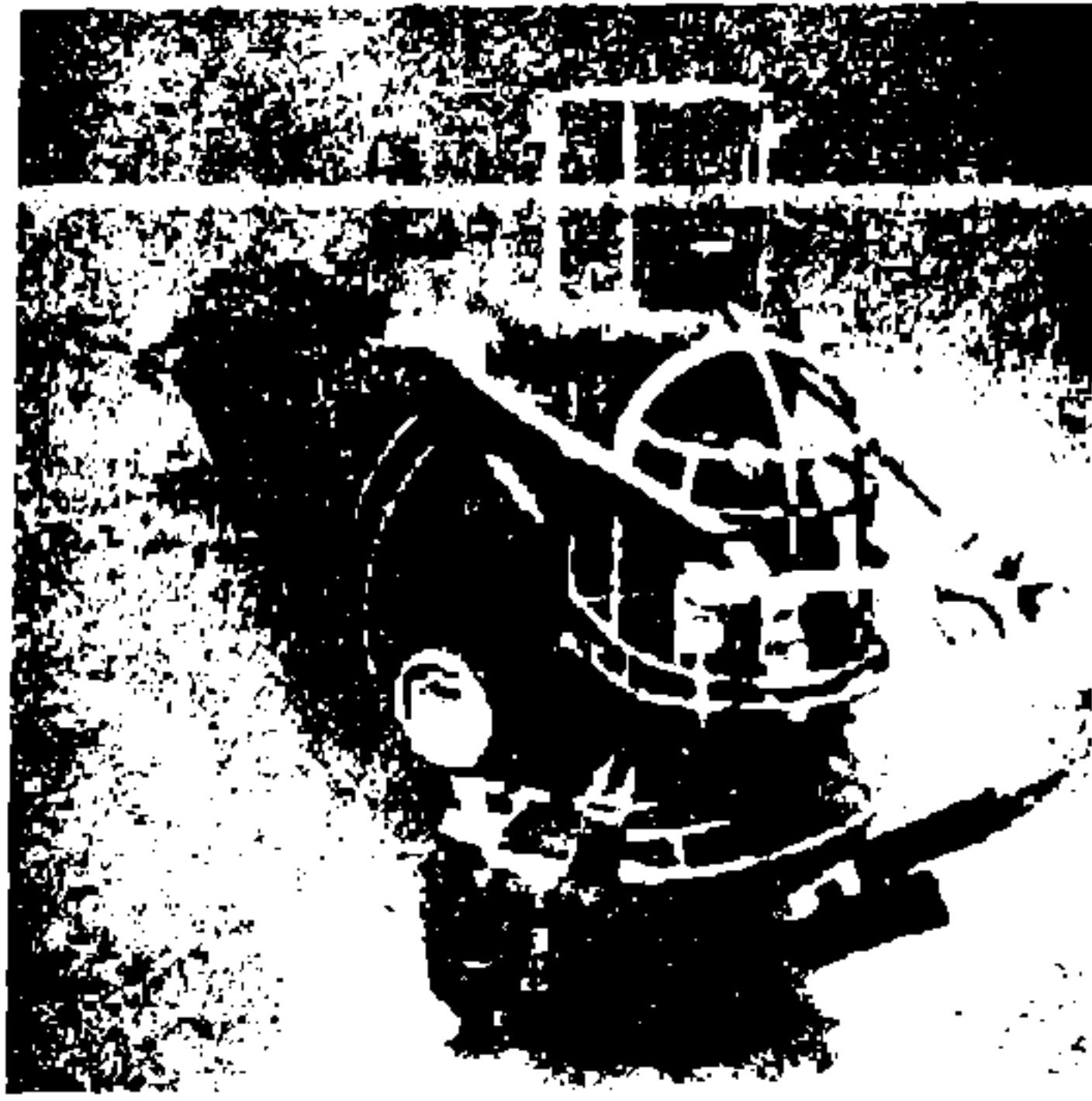
یک نقش دیواری از معبد هو تور مصر احتمال می‌رود اشیائی که در دست آنانها هست یک نوع جراغ التتریکی است نصور می‌شود مصریهای قدیم طرز استفاده از نیروهای التتریک را می‌دانستند.



**معبد سیاه هندوستان ، این ساختمان معماری زیبای دوران گلشنه را
نگانموده‌هد تکنیک فرهنگی دوران گلشنها هندوستان با دیدگاه علمی امروزی
خطابت دارد .**



سوراخ آبی . ۴ . غارهای عمق دریا .

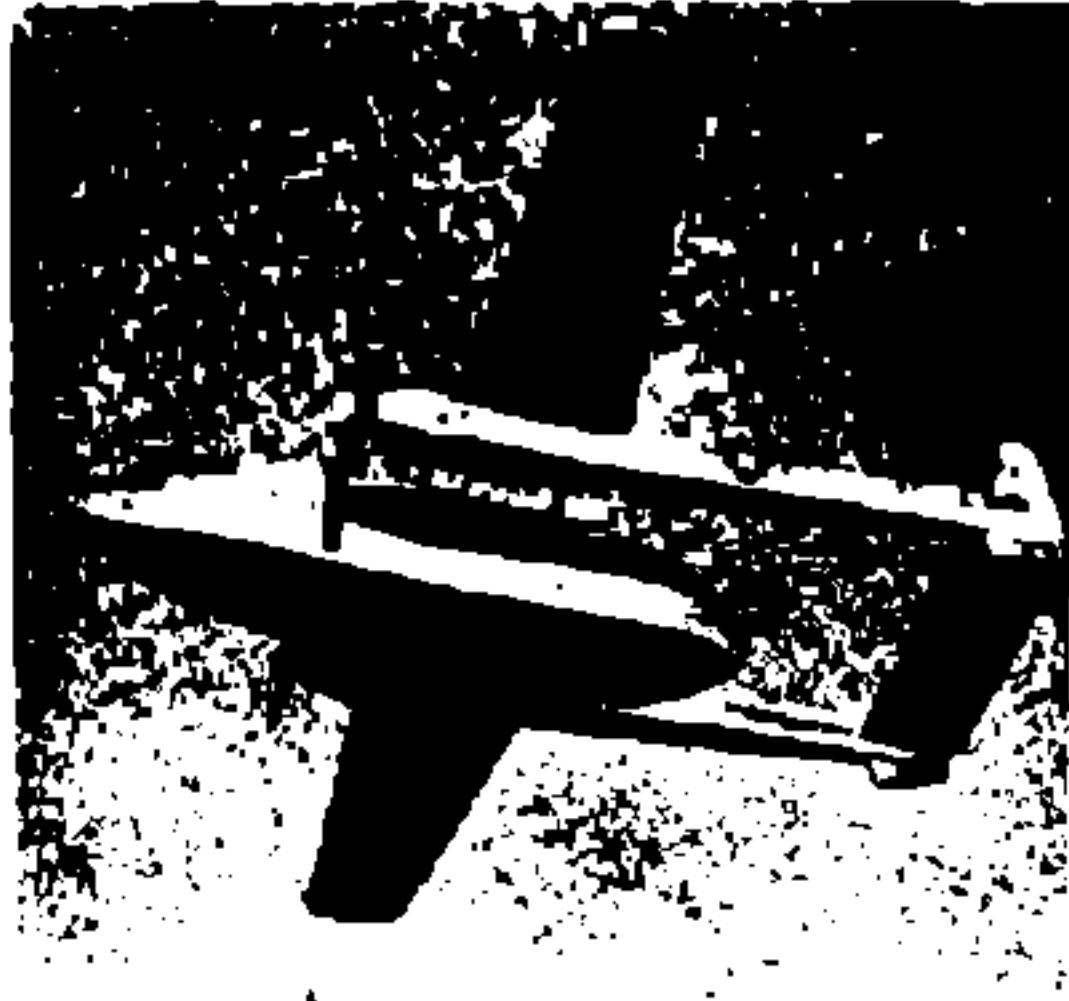


زیر دریائی **Aluminaut** که در تحقیقات زیردریائی مخصوصاً در منطقه هزاربر باهاما مورد استفاده قرار میگرد و ۲ خدمه دارد





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



هوایپسای C119 که در شرایط هوای خوب منطقه ناپدید شد و تاکر بر نده مدل ۵ KC135 در مرداد ماه ۱۳۴۲ ناپدید شد.

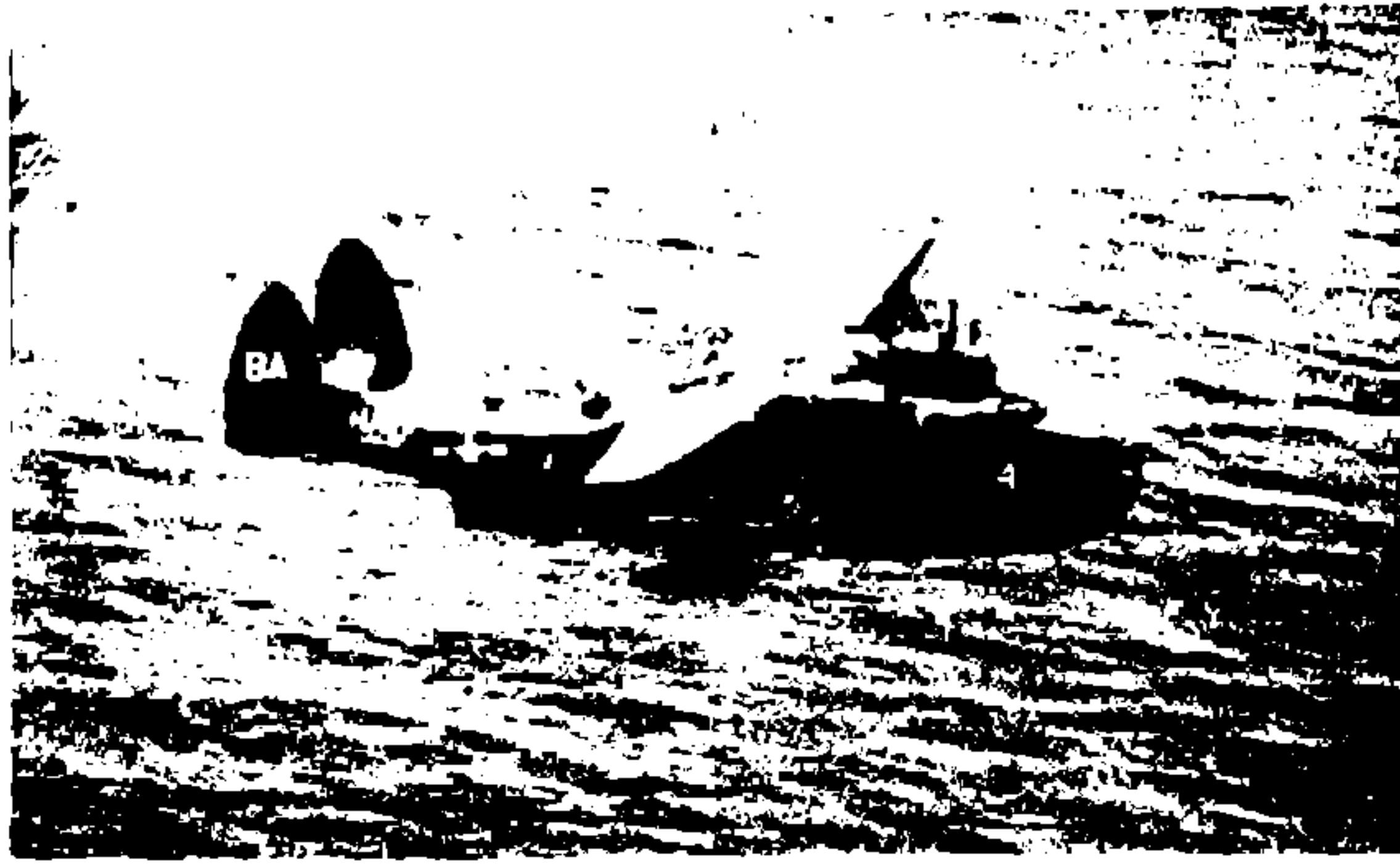




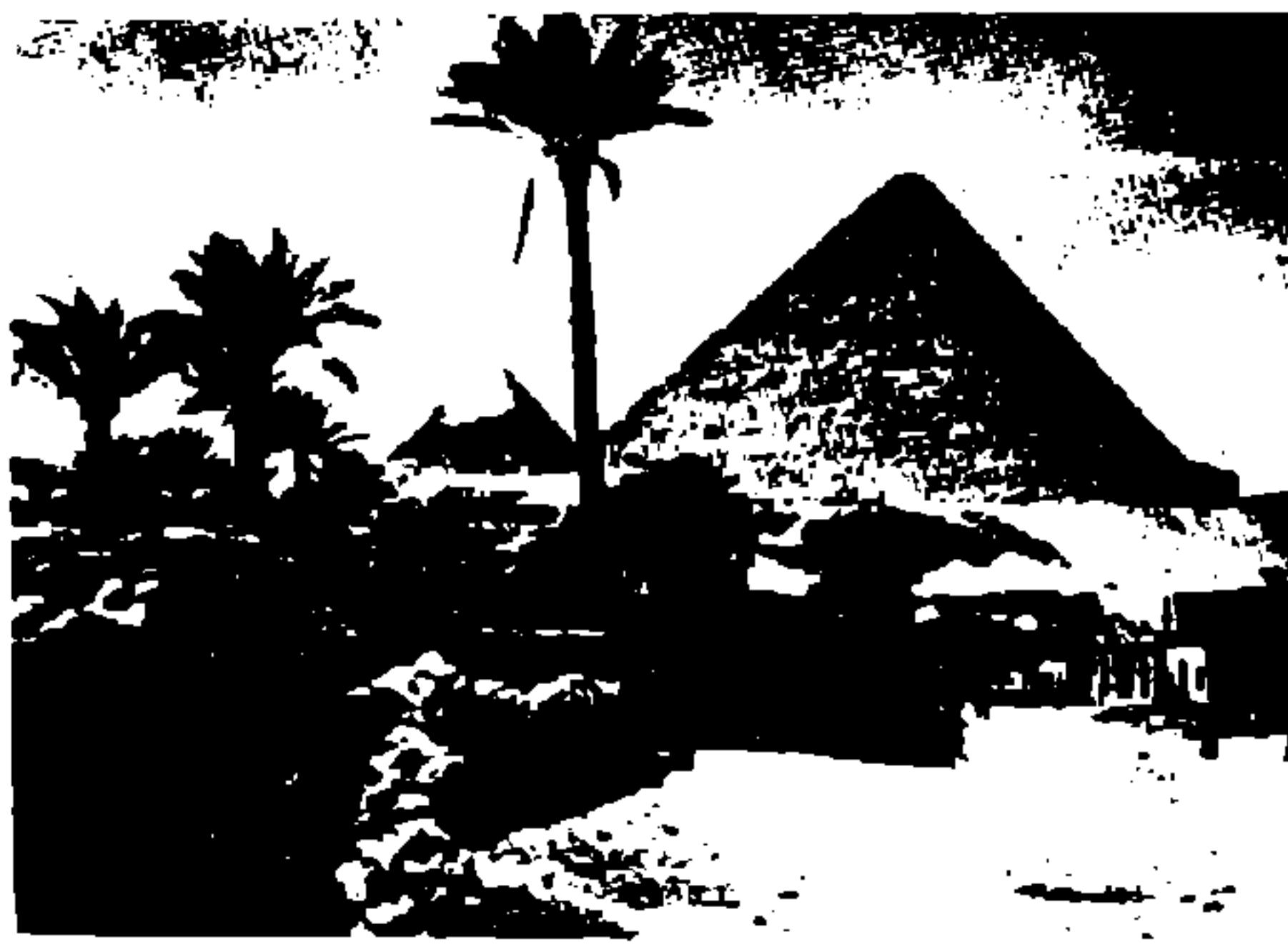
عکس مثلث شیطانی بر مودا که کو سط سفینه های خبری قبل برداشته شده است .



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



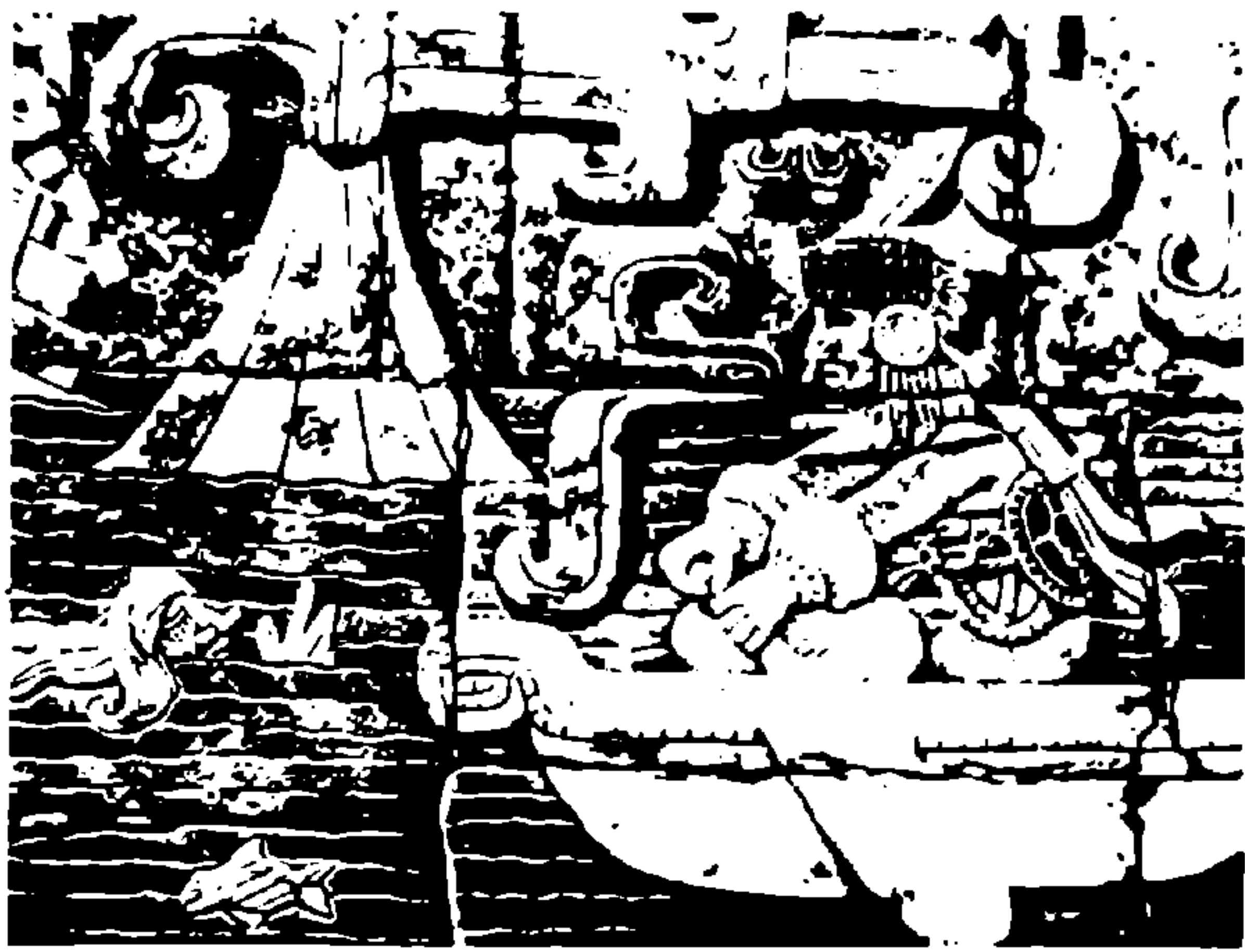
هوایسای دریائی مارکین که برای جستجوی هوایساهای (Avenger) فرستاده شده بود در آن منطقه ناپدید شد و اثری از آن مشاهده نگردید.



اهرام بزرگ مصر . بر رصیها نشان میدهد که این هرمها یعنوان هنر
نجومی و لاپراکوار ریاضی نجومی مورد استفاده قرار می گرفت .



دیوارهای قلعه‌های درپرو، ساختمان این قلعه‌معماری هنر معماری است.



یک نقش بر جسته که رهائی از طوفان را نشان میدهد و در خرابهای
ماها واقع در جو با پیدا شده است طبق اسننهای ما بالیها از یک طوفان در
درهای شرق نجات پیدا کرده و به آمریکای جنوبی آمده‌اند.



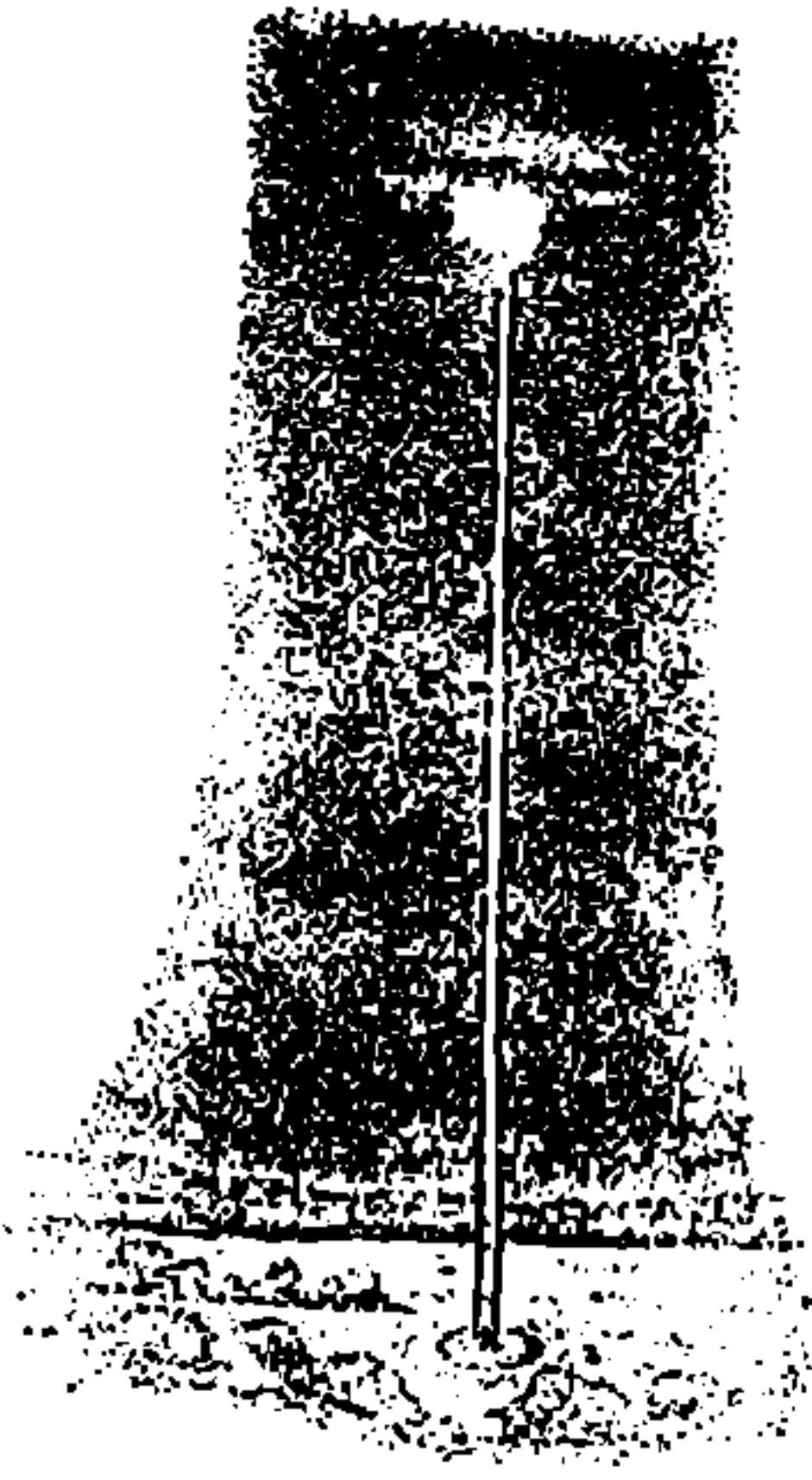
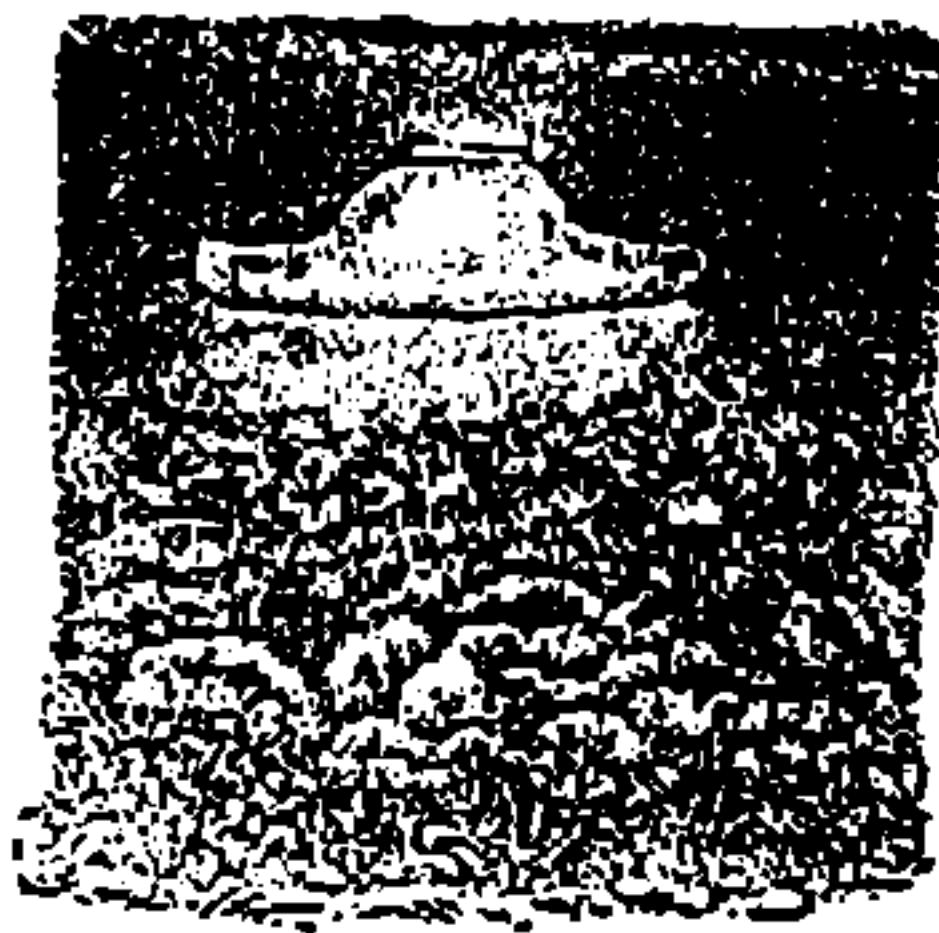
این عکس از منطقه بی‌می‌نی شمالی برداشته شده است در عکس یکی
از لوگه ماندها که اغلب مشاهده می‌گردد بعضی می‌خورد.



صخره‌های زیر در بالی **Mossele** گفته می‌شود که در این منطقه یو فو های
زیادی مشاهده شده است.



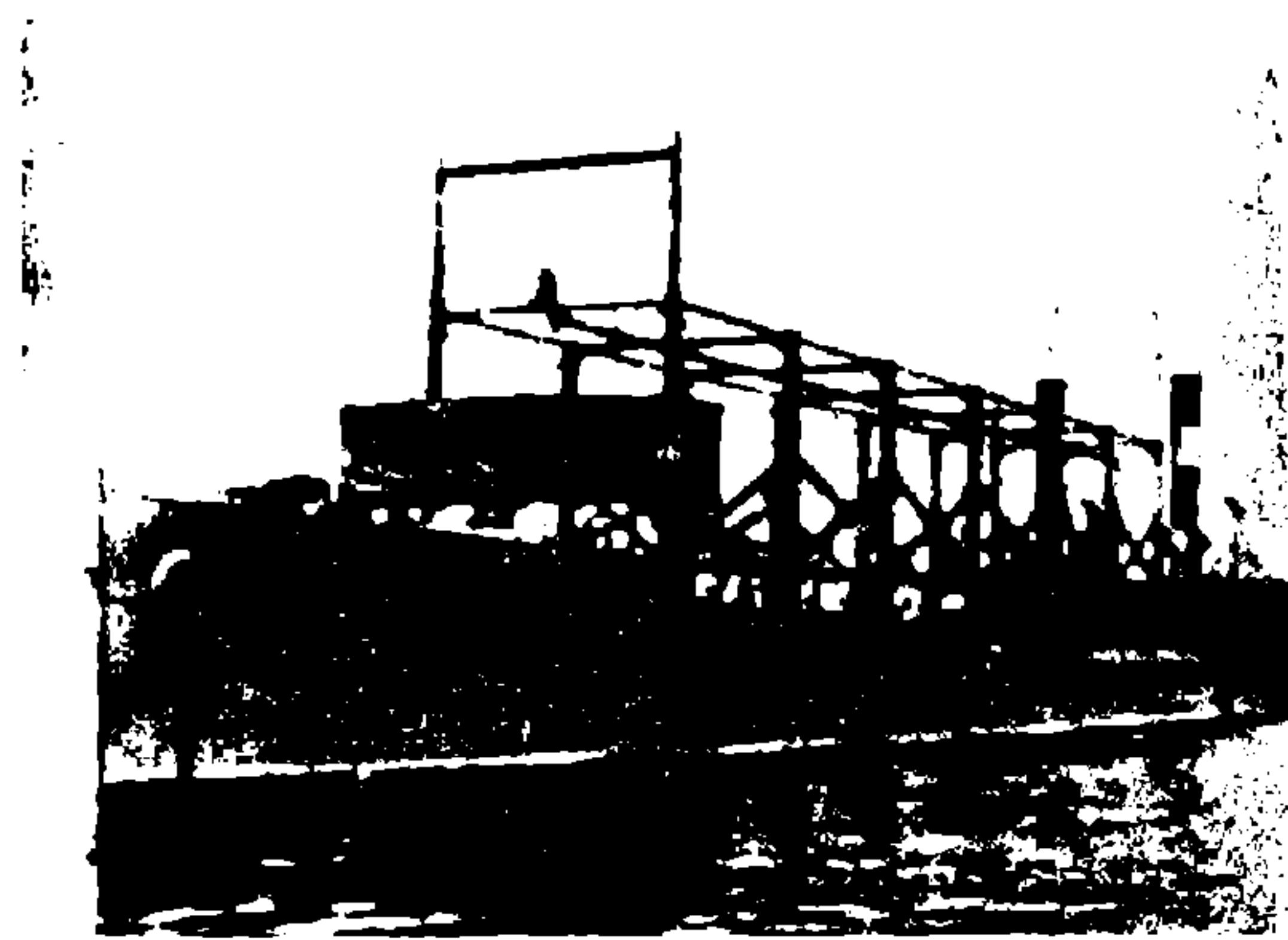
نقش جغرافیایی به نیوجی سا مربوط به سال ۱۳۸۲ میلادی احتمال
دارد که بصفه گلوب از این نقشه استفاده گرده است.



تصویر خیالی از یونفو هالی که توسط
دکتر والنتین مشاهده شده‌اند.

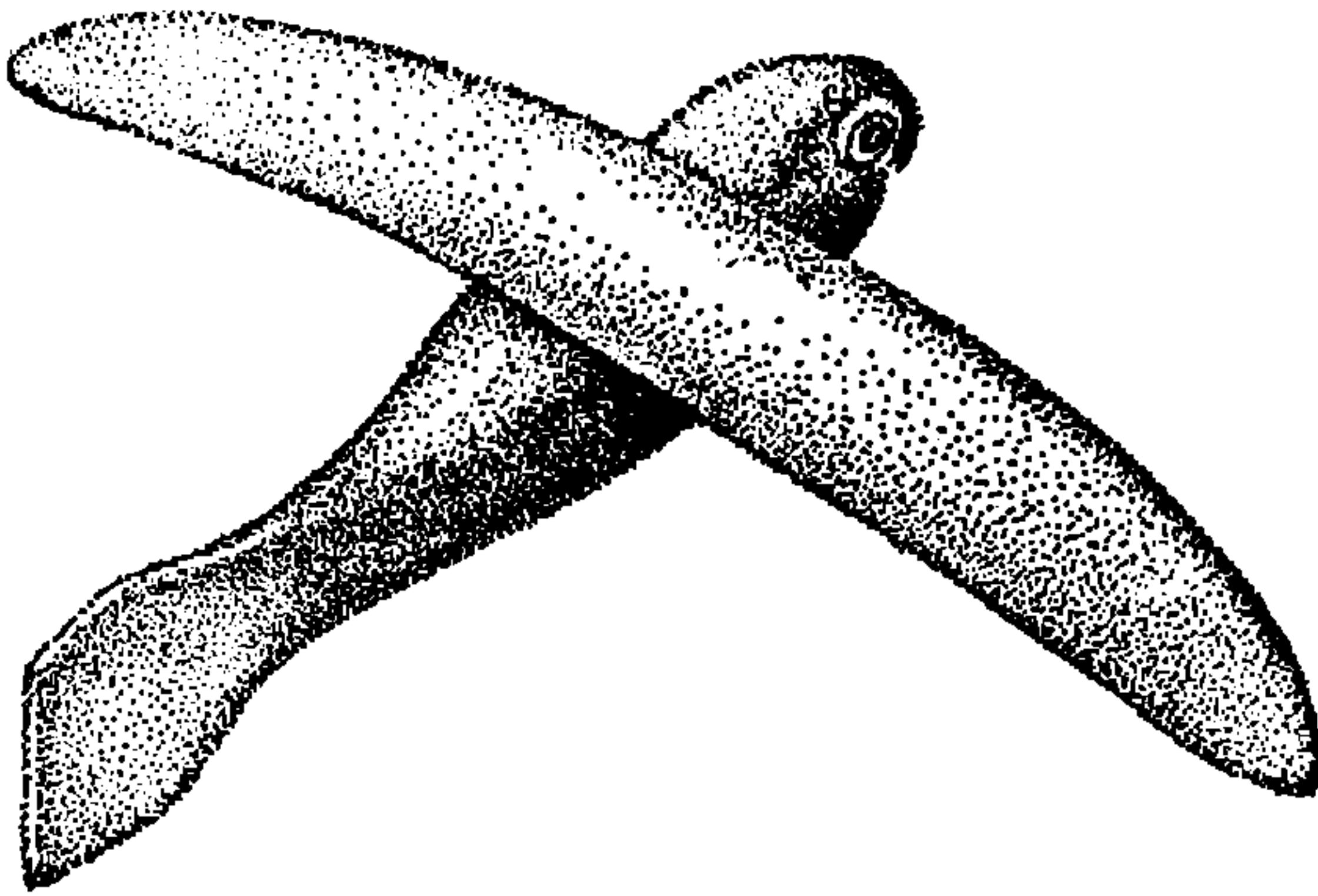


این یولو در تاریخ ۱۵ آذر ماه ۱۳۹۱ توسط دکتر والنتین ثبت
شده است .



کشتی Cyclops همراه با ۳۰۹ سرنشین در تاریخ ۱۲ اسفند ماه ۱۸۹۷ ناپدید شد و از آن مفاهده نگردید (عکس بالا) کشتی انگلیسی **Cyclops** که در جنگ جهانی دوم ناپدید شد در آرشیو دریائی آلمان مدرگی مبتنی بر غرق شدن این کشتی بدست نیامده است (عکس پائین)





یک مدل پلانور که از یک قبرستان قدیمی مصر پیدا شده است
پلانور یکه معلوم است مصریهای قدیم پلانور هالی هبیه بر نادگان درست گرده و
استفاده میگردیدند.

بین زدند که پس از یافته شدن گوشت آنها ابتدا توسط سگها خورده شدو سپس دانشمندان روسی با خوردن آزمایشی آنها بی مردند که هنوز گوشت این حیوانات قابل خوردن است . در ناحیه سibirی حیوانات دیگری یافت شده‌اند که الزاماً جزو حیوانات منطقه سibirی نبوده‌اند 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 سibirی نمی‌روید .

در بخشی از شمال سibirی که شامل آلاسکا و کانادا می‌شد استخواه انهای حیوانات بزرگی یافت می‌شود که نسلشان بناؤگاه منفرض شد . از اینگونه علائم و نشانه‌ها در جاهای دیگر جهان منجملة فیال اروپا مرکز آسیا و چین نیز یافت شده‌اند که نایاب‌گر همین تغییرات جوی می‌باشد : در نیمکره دیگر نیز بنحوی دیگر اینگونه بقایای حیات جانوران پیدا شده است . وجود اسکلت عظیم فیلها و جانوران که در زیرزمین و در اعماق دریاها پیدا شده حاکی از اینست که حدود ۱۲۰۰ سال قبل چنان تغییرات ناگهانی در آب و هوا پدید آمده که درنتیجه اسکلت و بقایای این حیوانات در محلهای غیر از محل طبیعی زندگی آنها یافت می‌شود .

خشکیهای آن دوره فعلدار زیرآبها قرار دارند و شامل قسمی از دریای مدیترانه ، سواحل افریقا و سبیل ، بخش بزرگی از دریای شمال ، سواحل ایرلند ، فرانسه ، شبه جزیره اسپانیا ، اطراف آزورس جزایر قناری ، سواحل جبل الطارق ، شمال و جنوب آمریکا و بخصوص سواحل باهاما می‌باشد . سطح این مناطق هزاران مایل مربع را تشکیل می‌دهد .

دلایل متعددی حاکی از اینست که مناطق فوق الذکر قبل از خشکی

بوده‌اند . یک هیئت اکتشافی روسی اخیراً صخره‌ای را در اعماق ۶۶۶ 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 یخچندان در نتیجه بالا آمدن سطح آب بعمق اقیانوس اطلس فرو رفته است .

در سال ۱۹۵۶ دکتر آر . مالیزو دکتر بی کولب از موزه استکهلم پیشہاد نمودند که دیوتامه‌های آبهای شیرین که تو سط دکتر کولب بعنوان نمونه آورده شده قبل از خشکی بوده‌اند . این دیاتومه‌ها مربوط به ۱۰۰۰ تا ۱۲۰۰ سال پیش بوده‌اند : در مورد جزبرة آتلانتیس نیز وضع بهمن قرار می‌باشد .

شواهدی در دست است حاکی از اینکه بخش بزرگی از خوب آتلانتیک قبل از روی آب بوده‌اند . بعنوان مثال می‌توان بادآورشد که در اطراف آزورس بسیار دیده شده که سواحل شنی به اعماق دریاها فرورفته‌اند . رودخانه‌هایی که بصورت تنگه در خشکیها فرار دارند همچون تنگه رودخانه هورسن صدها مایل بطرف دریا پیش روی داشته‌اند .

بهراه 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 هرقی شمال آمریکا پیدا شده است . در شمال آمریکا در عمق آبهای از این نمونه‌ها و نمونه‌هایی دیگر

مثل جاده‌های سنگی پیدا شده که از هر ق سواحل یا کانان تا هندوراس ادامه پیدا کرده و با قیمانده فهرهای زیر آب را بهم پیوند می‌دهند. در این ناحیه دیواری به ارتفاع ۳۰۰ فوت و طول صدمایل یافت شده که تا اقیانوس و نزوله دو فردیکی دهانه او دینو کو امتداد دارد. در ابتدا تصور می‌شد که این دیوار طبیعی است بعدها در اثر مشاهده آن از نزدیک و تشخیص مصالحی که در ماختمان آن بکار رفته اثبات شد که این دیوار ساخته دست بشر است.

از وجود آثار زیادی که در دریای گارائی یافت شده بی‌میریم که زمانی یک کشور بزرگ با تمدنی پیشرفته در این ناحیه وجود داشت کوههای آتیل مطمئناً رشته کوههای عظیمی را در این کشور خرق شده تشکیل می‌دادند.

در سال ۱۹۶۹ یک هیئت تحقیقی از دانشگاه دولت برای مطالعه اعماق دریای کارائی بسیاری از مناطق رو و نخانه ایوز را که در فرم شرقی ابگیر و نزوله بین و نزوله و جزائر ویرجینی امتداد دارد مورد مطالعه قرار دادند. آن پنجاه نمونه از صخره‌های گرانیتی را بسطح آب آوردند. این صخره‌ها معمولاً در آرکیتکتیک می‌باشند. دکتر بروس هیزن یک اقیانوس شناس مشهور در مورد این نمونه‌ها چنین اظهار نظر کرده است:

«جفر افیدانان معمولاً نامروز معتقد بودند که گرانیت‌های سبک و با صخره‌های آذرین فقط منجر به قاره‌ها می‌باشند و پوسته زمین در زیر دریا دارای نوع سنگین‌تر و هر زنگ‌تر صخره‌های بازالتیک است. بر اساس این اعتقاد وجود این صخره‌های گرانیتی و کم رنگ این فرضیه قدمی را که لبلادر این ناحیه قاره و کشوری وجود داشته تأیید می‌نماید.»

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. متونهای منبت‌کاری بسیار زیبا که در سواحل باهاما یافت شده مربوط به ۱۲۰۰ سال پیش می‌باشند. این منطقه شامل دریاچه‌ها و رودخانه‌های 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 سنگی معکوس است که در نزدیکی بیمینی یافت شده است. این سنگها شباهت زیادی به سنگ‌کاریهای کشور پزو و یا سنگ‌کاریهای دیوارهای سیکلوبین یونان دارد. عمر این سنگها معلوم نیست اما ریشه فسیل شده‌گیاهی که در درون سنگها رشد کرده و تولید کردن ۱۴ می‌نموده مربوط به ۱۲۰۰ سال پیش می‌باشد.

مشهورترین و جالبترین این آثار راه بیمینی یادیوار بیمینی است. در سال ۱۹۶۸ دکتر مازون والتنین با کمک غواصانی بنامهای ڈاک - مایول، هارولد کلچو، رابرت آنگو آنرا کشف کردند. در آغاز در شرایطی که هوا صاف و در با آرام بود این دیوار بانگاهی از درون قایق بسطح آب دیده شد. دکتر والتنین بهنگام دیدن آن چنین گفت:

«در زیر دریا پیاده روی با سنگهای مستطیلی شکل و چند ضلعی با اندازه‌ها و ضخامت‌های مختلف که با دفت و ظرافت پهلوی هم چیزی شده‌اند دیده می‌شود. مسلماً این دیوار قرنهاست که در آنجا وجود دارد. زیرا لبه‌های بزرگترین آنها سائیده شده و گردگشته و گاهی تبدیل به بک دایره گشته است. بزرگترین قطعات که در حدود ده تا پانزده پا طول دارند اغلب بصورتی موازی کنار هم

قر اگر فنه‌اند و پهنانی خیابان را تشکیل می‌دهند . در صورتی که قطعات کوچکتر که از موzaibik می‌باشند پیاده روی آن را تشکیل می‌دهند .

اولین کشفیایی که در زیر آبهای بیینی بدست آمد در نتیجه هجوم جغرافی شناسان و باستانشناسان به این منطقه بود. یکی از کاشفان احساس خود را در این مورد چنین بیان می‌دارد .

« وجود این سنگها نمی‌تواند هنوز نشانده‌بیک دیوار، جاده و با بیک بندر باستانی باشد . زیرا هنوز این امر معلوم نیست که به خیر از بستر صخره‌ها زیر آن چه چیز وجود دارد. اما تحقیقات اخیر در منطقه‌های عمیق‌تر حداقل در بیک ناجبه ساختمانهای بیشتری را نمایان ساخته این آثار نمایانگر اینست که انسان اولیه بجای استفاده از مواد مصنوع دست خود از مواد طبیعی استفاده می‌کرده است . آثار باستانی مشخص چون میدان گلاستون بری که پیرامونی حدود ۳۰ مایل دارد و متونهایی در داشت ناسکا که در پرو یافت شده‌اند بعلت عظمت و شکوهشان که حتی با معماری قرن حاضر نمی‌توان مشابه آنها را ساخت برای نمایش به خشکی منتقل شده‌اند . »

از سال ۱۹۶۸ پژوهازهای مختلف اکتشافی بر فراز این منطقه آثار خارق العاده دیگری از ساخته‌های دست بشر را در سواحل باهاماما در اعماق دریای نزدیک کوبا ، هائینی و سان‌تو دومینیکو 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 غواصان کوبایی اجازه کشف آنها را دادند .

باب برآش و تریگ آدامز دونخلبان هواپیماهایی می‌باشند که

در سال ۱۹۶۸ در طی پروازی بر روی سواحل آندروس عکس‌هایی را از یک دیوار مستطیلی هکل بردند. این دیوار ساخته شده از سنگ بود؛ بعدها فرآسان این دیوار را پیدا کردند. طبق تحقیقات قبل هیچ اسپانیولی و یا نژاد دیگری در آن سامان نمی‌زیسته و این احتمال وجود دارد که زمانی این منطقه بر روی سطح آب بوده و جزو خشکی بوده‌اند. کاپتان ڈریور هوت و متوان ڈرالد دوفروبروبل گزارش داده‌اند که این کشفهای که در همال پورتوريکو قرار دارند. احتمالاً شامل طبقه‌ای از صخره‌های متعلق به ۱۲۰۰۰ سال قبل می‌باشد.

در سواحل تاکانان واقع در مکزیکو تعداد زیادی جاده وجود دارد که در خطی مستقیم از ساحل بسوی آبهای ناشناخته ادامه دارند. خطوط ارتباطی این جاده‌ها بعلت وجود جنگل از میان رفته‌اند. اما امتداد آنها در زیر آب همچنان باقیمانده است. بعضی از این جاده‌ها در زیر آب بوسیله جربانات و طوفانها پوشیده شده‌اند.

در سال ۱۹۶۷ در هنگام بازگشت یک زیردریابی از مأموریتی درفلوریدا، جور جها و جنوب کارولینا جاده‌ای در زیر آب مشاهده شد که از اکسید منگنز منگفرش شده است. این جاده تا اعماق زیاد آب ادامه دارد و دارای سطحی بسیار وسیع است. دکتر بزوس هیزن از مرکز تحقیقات لامونت ملی فواید تا اعماق بسیار زیاد آب آنرا بسیار قابل توجه یافته بود.

در میان مصنوعات بشری که در بر مودا یافت شده برخی آثار و عده‌ای از آنها در اعماق آب مدفون هستند. کارهای سنگی بر دیوارهای سنگی که در اثر زلزله و یا سبلها مدفون شده‌اند بتدربیج بعلت رویش هلف و سایر گیاهان تغییر شکل داده‌اند. در بسیاری از مناطق در اثر کشفیات مناطق جالبی که نمایانگر تمدن‌های پیشرفته گذشته بوده بدلست

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

ممکن است هر سیده شود که چرا قبل از حدود کشف این آثار بر نیامده بودند . یک جواب باین سوال اینست که تابحال کسی فکر نمیکرده است که هاید در سواحل باهاما تمدن غرق شده ای موجود باشد کاوش های زیر آب در باهاما و سواحل فلوریدا در ابتدا برای یافتن کشتی های حامل خزان اسپانیائی شروع شد که نتیجه آن 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 طوفان های دریایی دوباره مدفون شوند . با وجود دیگر از سال ۱۹۶۸ کشفیات زیادی در سواحل باهاما شده است اما رد پای چیز هایی که در عکس های قبلی قابل تشخیص نبود اینکه پیدا شده است . منجمله یک ساختمان سنگی بزرگ بطول ۱۰۰ ها و بشکل یک پیکان که در بین شمال و جنوب بندر کات می باشد و دیگری در جنوب شرقی کیکوس پیدا شده است .

برخی دیگر از کشفیات وجود دارند که در اثر امواج حاصل از جزر و مد ظاهر شده اند . دکتر جیمز تورن اقیانوس شناس . غواص و طبیعی دان که در مورد فرضیه تمدن های گشته بسیار مشکوک بود اخیراً با آزمایش بعضی از ستون های ضخیم دیوار بیهینی معتقد شده است که بسیاری از کشفیات اطراف باهاما ساخته دست بشر است . گروهی از غواصان که دکلهای یک کشتی غرق شده اسپانیولی را کشف کردند به این نکته هی برند که کشتی بروی یک کف موzaibki

فرار دارد که متعلق به هزاران سال پیش است.

هر زمان که کشفی تازه از تمدنهای غرق شده بدست می آید روزنامه‌ها، مجلات و کتب طبق معمول خود طی مقالاتی آنرا به قاره گمشده آتلانتیس نسبت می‌دهند. آتلانتیس از زمانهای بعبار قدیم منبع الهام انسانها بوده. پلاتو در مقاله جالب خود از آن بعنوان سرزمین فرون طلائی انسان باد کرده و تو نویسند که این دنیای امپراطوریها و شگفتیها دریای آتلانتیک در اثر زلزله مهیب و سیلی که پیامد بارش نی وقهه یک شباهه روز بود در اعماق دریا مدفون شد.... و بهمین علت است که دریا در این منطقه غیرقابل نفوذ است.

آتلانتیس بعلت وجود خرابه‌های مدفون شده‌اش در آبهای اطراف باهاها مشهور است. پلوتو نامی ترین سخنوار باستانی آنرا در جاوی متون هو کول می‌دانست. این منطقه امروزه بنام تنگه جبل - الطارق در اقیانوس آتلانتیک می‌باشد. در نوشته پلوتو در مورد امپراطوری آتلانتایی صحبت شده و گویا این امپراطوری از مجموع جزایری تشکیل می‌پالته که همه تابع حکومت مرکزی بودند پلوتو چنین می‌نویسد:

«در آن روز گار یعنی حدود ۱۱۵۰۰ سال قبل دریای آتلانتیک محل هبور کشتهای بود. در آن دریا جزیره‌ای روبروی متون هو کول وجود داشت. این جزیره مساحتی بیشتر از مجموع مساحت لیبی و آسیا را دارا بود: جزیره مذکور گذرگاهی برده که از آنجا به دیگر جزایر و سپس به قاره روبرو که توسط یک اقیانوس احاطه شده بود میرفتند. دریایی که در میانه تنگه واقع است فقط دارای یک گذرگاه است و دارای مدخلی بسیار باریک است. در آن‌سوی دیگر دریائی وجود دارد که یک قاره آنرا احاطه نموده

است . »

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 مقر حکومت آتلانتایی بشمار میرفت .

آثاری از تمدن که در اعماق آبهای بیمینی یافت میشود به سافران اولیه دریا که شامل ، فنیقی ها ، کارتازیها ، اهالی جزیره کرت ، یونانیها ، مایانیها ، مصریها و آتلانتائیها نسبت داده میشود . مسلمان نژاد امریکائی های امروزی در ساختن این آثار تاریخی نقش نداشته اند . اشاره پلوتو به وجود قاره ای در اطراف دیگر اقیانوس اغلب بعنوان مدر کی دال بروجود شمال آمریکا در گزارشات قدیمی بکار میزود . این مثاله 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 سواحل باهاماما نیز میشده است که امروزه بخش اعظم آن ناحیه در زیر آب فرار دارد .

با توجه به عمق امروزی قسمت غرب اقیانوس آتلانتیک متوجه میشیم که اگر سطح دریا کمتر از ۴۰۰۰ متر باشد 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 متسب به دریایی مازندران ، اقیانوس اطلس ، دریای اژه ، دریای سوئد ، صحراء ، هربستان ، دریای هند ، غرب افریقا ، اسپانیا ، تانزانیا یا آلمان مکزیک ، یا کاتانان ،

ونزوئلا، آزورس، جزائر فناری، برباد، ابرلند، سیلان و حتی
الیانوس هند کرده‌اند و این امر بیشتر بخاطر کسب انتخارات ملی آین
محققین می‌باشد.

پس از سال ۱۹۶۸ می‌تحقیقات و کشفیات گوناگونی که در
قسمت هزبی مثل برخودا صورت گرفته محل آتلانتیس را در این
ناحیه دانسته‌اند؛ دکتر ادگار کایس که یک روانپژوه بود و در سال
۱۹۴۵ در وارجینیا فوت کرد به این امر معتقد است. وی در کتاب
خود تحت عنوان «نصایع پزشکی» مطالعی جالبی ارائه می‌دارد؛
صریح نظر از دستورات معالجاتی و فدرات تله‌باتی وی آنچه در اینجا
حائز اهمیت است پیشگویی غیرعادی وی می‌باشد که توجه باستانشناسان
را جلب کرده است.

بین سالهای ۱۹۴۳ و ۱۹۴۴ کایس در عالم خلصه با صدها نفر
مصاحبه کرده است و در این مصاحبه اظهار داشت که پوزبریا که بخشی
از آتلانتیس بود در طی سالهای ۱۹۶۸ یا ۱۹۶۹ دوباره شناسایی
خواهد شد. وی و معتقدانش هاوردارند که در زندگی پیشین خود در
قاره آتلانتیس بزیسته‌اند. جالب توجه است که در شرائط معمولی او
هیچ علاقه‌ای نسبت به قاره آتلانتیس ابراز نمی‌کرد و از این‌که در عالم
خلنه نام آتلانتیس را بردۀ بود اظهار تعجب می‌نمود.

پیش گویی کایس در سال ۱۹۶۸ و پس از آن با افتخار پیوست و
موجب تحقیقات و مطالعاتی در مردم فرضیه کایس پیرامون جزیره گم
شده آتلانتیس گردید. با فرض صحت پیشگوئی کایس انسان مواجه
با آثار باقیمانده تعدنهای پیشرفت گذشتگان می‌گردد. این احتمال

داده میشود که تحولات الکترونیکی، مفناطیسی و جاذبه‌ای مثل
برمودا میراثی از ادوار زمین هستند که هر چند بصورتی منفی ردهایی
از خود باقی گذاشته وابنک ذهن ما را تحت نفوذ خود درمی‌آورد.

(قسمت هشتم)

شگفتی‌های رشد تمدن بشری در قرون گذشته

بعقیده برخی از محققان احتمال دارد جاسوسان سایر کرات پیشرفت ما را در شکافتن هسته اتمی، تهدیدی برای نابودی تمدن در کره زمین و در نتیجه انهدام سایر کرات بدأند. در سیاره ما دوره تکامل بشر به ۴۰ تا ۵ هزار سال قبل می‌رسد. بنابراین اگر دوره تکاملی یک تمدن ده هزار سال هم باشد، این مدت برای پیشرفت تکنولوژی و فرهنگ یک جامعه کالمی است. حتی اگر رشد تکنولوژی باعث نابودی آن تمدن گردد، باز آنقدر وقت باقی خواهد بود تا آن تمدن دوباره تجدید حیات نماید؛ زمانیکه یک تمدن به مرحله شکافتن هسته اتمی میرسد، بایستی تصمیم یگیرد که یا نکامل خود را کنترل نماید و یا خود را به مخاطره اندازد. اگرچنین تمدنی زمانی وجود داشت که بعدها موجب نابودی خود شده است، هاید در افسانه‌ها باقی مانده یا بوسیله تاریخ نویسان کاذب زمان وقوع آن جا بهجا شده و یا بعنوان یکی از بزرگترین حوادث تاریخ نوشته شده است. اینها فرضیه‌هایی هستند که مسکن است در مورد مثلث برمودا صدق نماید.

ادگار کاپس در نوشته خود راجع به جزیره گم هده آنلاپس به نبروی 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 تطابق می نماید. اما اینکه چگونه سی و پنج سال پیش از تکامل تکنولوژی اتمی ادگار کاپس توانسته آنرا پیش بینی کند، قابل توضیح نیست. وی در نوشته «
هایش چنین می گوید :

« این منابع بصورت ژئوتورهائی نبروی لازم جهت حرکت صفینه های دریائی و هوائی را تأمین می کنند. آنها علاوه بر تولید گرمای، نور و ارتباط قادرند دستگاههای چون رادیو و تلویزیون را بکار آنداخته و از مسافت های دور عکسبرداری کنند. همچنین میتوان آنها را جهت تغیر داد بافت های حیائی و جوان کردن آنها از جمله نسخ. های « فربکار برد ». »

کاپس و دیگر افسانه های تمدن های باستانی جهان چنین عقیده دارند که تمدن پیشرفته ساکنان جزیره آنلاپس ناشی از سوه استفاده از نبروهای طبیعی تکامل یافته بود و آنها نمی توانند قدرت های تخریب کننده را کنترل نمایند. بنظر کاپس :

« نوری را که در بک منبع نبروی عظیم دیده می شود، میتوان بعنوان وسیله ای جهت ارتباط با نبروهای خارجی بکار برد. در آینده از آن اوزی تشمع نموده و بعنوان مرکز هدایت رادیو اکنیو قیه 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 گازهای که اخیراً کشف شده است، حمل و نقل یا بلند کردن اجسام بسیار سنگین یا غاییرنیروی 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 بر جای مانده، چگونه جابجا می‌کردند، هنوز روشن نشده است. این سنگها بسیار بزرگ‌تر از سنگهای آینده بود که نسلهای آینده با استفاده از وسائل حمل و نقل، جابجا می‌کردند، برای مثال میتوان سنگهای ۲۰۰۰ تی او لان تی تامپو و او لان تی پاروبو را در پرو نام برد. این سنگها را مسافت‌ها حمل کرد و بربالای صخره‌های ۱۵۰۰ پائی فرار داده‌اند.

سنگهای عظیم ۱۰۰۰ تیاهو آناکو در بولیوی که بر روی آنها ساختمانهای زیادی بنا شده نیز از جمله سنگهای هستند که چگونگی حمل و نقل آنها مشخص نیست.

اظهار نظر در مورد چگونگی بنا این ساختمانها و حمل این سنگها بسیار مشکل است و در موادی با معبارهای علمی امروز قابل توجیه نیست. بنظر برخی از باستان‌شناسان بنا این ساختمانها محتلزم تمدنی پیشرفته‌تر از تحدن فعلی ماست:

در سال ۱۹۳۵ ادگار ایونس کایس پرسکایس مقاله‌ای درباره یکی از منابع نیرومندتر ساخت. وی ضمن تأکید نظریه پدرخود در مورد وقایع ماقبل تاریخ، حقیقه دارد که تاریخ علمی ماساله‌ها قبل نوشته شده است. خود کایس در سال ۱۹۳۶ درباره ساختمانی نوشت که در آن سنگهای آتشین یا کریستال نگهداری می‌شد و نیروی مورد نیاز مبتنم‌های وابسته منتشر می‌شد.

« در مرکزیک ساختمان ، یک سنگ غیرعادی بخشی را عایق کرده بود . از این سنگ به نامهای تجاری گوناگون در انگلستان ساخته میشود . این بخش ساختمان بیضی با گنبدی مشکل بود که قابلیت چرخش داشت . تمرکز انرژی توسط منشورها طوری انجام میگرفت که بر روی وسائل تعییه شده ناثیر کرده و طریقه انتقال آنها را باکترال از راه دور عملی سازد . هر چند نیرویی که از سنگ سرچشمه میگرفت قوه محرکه وسائل را در خود - شان بوجود میآورد ، لیکن از راه دور قابل انتقال بود .

ساختمان را به گونهای ساخته بودند که وقتی گند به عقب میچرخد ، مانعی در کاربرد مستقیم نیرو در سفینه هائی که در حال حرکتند ، ایجاد نگردد . البته محل سفینه زیاد مهم نبود . ماهیت این سنگ تها برای کسانیکه نشعشع را هدایت میکردند روشن بود ، با توجه به اینکه این تابش قابل دیدن نبود . »

بعقیده کابس حلت انهدام تندنهای تکامل یافته گذشته ، سوه استفاده از نیروی عظیمی بود که در نسبجه پیشرفتهای علمی خود بدان دست یافته بودند . در اینصورت این منبع نیروی عظیم هزاره بادیگر شهرهای بزرگ و ساختمانهای آنلاتیس در قعر دریا فرورفته است . نکته جالب توجه اینکه این مناطق دقیقاً نقاصلی هستند در میان برخواهی بوسیله انحرافات نیروی الکترومغناطیسی ناپدیدشدندها در آن روی داده است .

از طرف دیگر وضعیت مرموز آبهای سفید به عملکرد نیروی باد شده ارتباط دارد . مسیریک یا دومایلی این آبهای در آغاز بسیار در هم بوده و کم کم مشخص میشوند ، گوئی گازهای بافشار زیاد از این میانه بیرون میآیند .

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

چنانچه در منطقه‌ای در زیر آب آهن وجود داشته باشد، قطب .
نها در آن منحرف می‌شوند . توده های موجود در عمق آبها نبز
میتواند در مطلع آب دریا هم تأثیر بگذارد : در مورد مثلث بر مودا
میتوان چنین اظهار نظر کرد که منابع منهدم شده هنوز مقداری از انرژی
خود را حفظ کرده و در مذاقعی از آن استفاده می‌کنند . این امر موجب
تفییر میدان‌های مغناطیسی والکترونیکی و ایجاد «پالس»‌های الکترونیکی
و طوفان‌های مغناطیسی می‌شود . البته این فرضیه که بسیار غیرعادی
بنظر میرسد ، توسط کایس نیز پیش گوئی شده بود .

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

برداشت کایس از این مسائل برپایه حافظه کسانی استوار است
که در گذشته زندگی می‌کردند و این خود مبنی بر اصل نامشخص 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 یک وسیله
ارتباطی در فضای نیز مورد تحقیق فرار گرفته است دو ابرقدرت تحقیقات

نفسانی یعنی آمریکا و سوروی ، در اینمورد تجربیاتی کسب کرده‌اند . بعینده برخی از این محققان ، داستان‌های تخیلی بایستی به‌واد حفایت علمی آینده مورد بررسی قرار گیرند . بخصوص این حبیقت را نبایستی از نظر دور داشت که افرادی مستعد ناخودآگاه می‌تراند افکار دیگران را در زمان حال بخوانند . شاید روزی بر سر که حافظه آنها درباره وقایع گذشته نیز مورد کاوش قرار گیرد : در اینصورت ممکن است وقایع گذشته از طریق تورانث بـما منتقل شده‌اند زیزرا که کروموزـوـمهای ناقل حافظه بخشی از این وراثت را تشکیل می‌دهند . از طرفی مغزاـنسان قادر است بخش بزرگی از وقایع گذشته را در خود حفظ نماید . بدین ترتیب میتوان حافظة نافع یک فرد را توضیح داد، مثلاً اینکه گاهی فکر می‌کنیم کسی را قبل دیده‌ایم یا با او آشنائیم در حالیکه این موضوع مربوط به زندگی‌مان در زمان حال نیست و یا اینکه تحت شرایط هیپنوـتیزم جزئیات زندگی افراد در گذشته بیان میشود که غالباً از نقطه نظر تاریخی دقیق و مستدل است .

در مذهب بودائی ، هندوـمعتقد است که تنها راه دستیابی بر حوارد گذشته حافظه موروثی است . البته این بدلیـراز احضار ارواح پیشینیان است . البته اینکه آبا ادگار کایس با ارواح پیشینیان ارتباط داشته و را از حافظة انتقال یافته آنها استفاده میکرده ، در کل قضیه تفییزی نمی‌دهد و از توجه به آنلانسیس مدفون نمی‌گاـهد .

بعینده برخی از محققان ، فرهنگـهای بسیار قدیمی در روی کره زمین وجود داشته که به ماشینـهای پیچیده‌ای نیز دسترسی داشتند . کشف صنایع دستی و هنری اخیر همراه با اگزارشات صحیح و مستدل آشکار نمود که آنها با مکانیسم هواپیما یا مسافرتـهای هواپیـسی آشنا بودند ، البته بسیار پیش از زمانیکه درین تاریخ نوبـسان به « مطلع -

تاریخ ۲ معروف است :

براساس این گزارشات آنان با اصول آئرودینامیک آشنا بوده و مسائلی چون اصول بلندی‌دن از زمین ، ترمز و فرود آمدن و نیروی حرکت لازم را بخوبی رهایت می‌کردند .

بتوان مثال در کلمبیا یک مدل طلایی شبیه پرنده یا پروانه و با نوعی ماهی کشف شد . عمر این اشیاء عتیقه به ۱۸۰۰ سال قبل تخمین زده می‌شوند . بعیده ایوان ساندرسون این نمونه نه یک ارگانیسم زنده بلکه یک هواپیما با بالهای «دلنایی شکل» است . محفظه موتور، شبشهای جلو ، کابین هدایت ، همه درجای صحیح خود قرار گرفته و درست شبیه هواپیماهای مدرن و رهایت گردیده است . حتی با لکهای متغیر یا با الکهای بالابر که برای کنترل دقیق و مانور بیشتر در هواپیماهای مدرن بکار می‌رود ، نیز بر روی این نمونه مشاهده می‌شود .

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

نمونه‌های تصویری از آنچه که هواپیما یا راکت بنظر می‌رسد در فرهنگ کهن آمریکا کشف و شناسائی شده‌اند . از آنجاییکه تمامی گزارشات تصویری و خطی در مورد ملل متعدد بدست اسپانیایی‌ها نابود شده ، برخی از این آثار بطرق دیگری حفظ شده‌اند ، برخی بر روی ظروف فلزی حک شده و یا روی گلدان نقاشی شده است . برخی دیگر از این آثار نیز بصورت باقتهای روی ہارچه یا حکاکی بر روی

سنگ‌ها و لوحة‌ها باقی مانده‌اند. برای نمونه میتوان تصریح کرد که ماها را در حالت نیمه خم که بر روی یک قابوٰت سنگی حکاکی شده نام برد.

بعقبده الکساندر کازانتس محقق و نویسنده روس چهره خم شده ماها بدین معنی است که در یک سفینه فضائی قرار گرفته است. البته کلیه سیستم‌های هدایت سفینه باراکت را می‌توان کاملاً تشخیص داد. برپایه این شواهد و نمونه‌های میتوان حدس زد که در آن‌زمان تمدن پیشرفته‌تری از تمدن امروزه ما وجود داشت.

در اوایل ۱۹۷۳ به فضانوردان اسکای لب ۲: زمانیکه در مدار داشتند خود قرار گرفتند مأموریت داده شد تا در صورت امکان از خطوط مرمر ناسکا واقع در دره ناسکا در پرو عکسبرداری کنند. پس از عکسبرداری مشاهده شد که این خطوط یک سری خطوط مستقيمه بشکل افقی هندسی و تصاویر بسیار بزرگ حیوانات و چندین منطقه شبیه باند فرود هوایی بودند که تنها از فضا و از فاصله دور قابل رویت بودند. هیچ افسانه محلی برای پدیدهای فرق وجود ندارد، این خطوط و افقی بزرگ فقط بخشی از دره ناسکا را که ۶۰ مایل طول و ۱۰ مایل عرض دارد بخود اختصاص داده‌اند. گاهی کوه کوچکی این خطوط را قطع کرده لیکن از طرف، یک‌گزه در همان محیط مستقيم امتداد یافته‌اند. برپایه یک فرضیه مستدل کسانی این خطوط را طراحی کرده‌اند که وسائل بسیار مدرن و پیچیده‌ای داشتند و تنها بمنظور تشخیص از آسمان پدید آمده‌اند.

در محلهای گوناگون آمریکا، خطوط هندسی دیگری نیز که تنها از آسمان قابل رویت است، دیده می‌شوند، از آن جمله شکل آدم‌های بزرگ در صحرای ناراپاکای شیلی، ناوجومیر کالیفرنیا و

واشکال فیل و مار درویسکائین را شمرد که غالباً تابل تو ضیع نیستند. موزه بزرگ باستانشناسی فراعنه مصر اخیراً مطالب باورنگردنی در مورد پروازهای باصطلاح «سنگین از هوا» منتشر ساخت. این هوابیماهای چوبی که در آب و هوای خشک مصر سالم باقی مانده‌اند، شبیه گلایدریا هوابیمای بدون موتور می‌باشند.

دکتر خلیل می‌جعأ يك نمونه از این مدل‌ها را که در موزه هنریه. های مصر نگهداری می‌شود، مورد مطالعه قرار داده است. این مدل مشخصات هوابیماهای تک موتوره امروزی را داراست از جمله دم هوابیما راست و عمودی بوده و بدنه آن دارای بخش‌های آئزو قویل است.

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

«ستاره کامپیوتر» آنی کیترا مثال گویالی در این مورد است. این ستاره یک شبیه بزنزی کوچک است که هفتاد سال پیش دزکف دریای اژه هراه با دهها مجتمع و عتبه جهات دیگر کشف شد؛ چند دهه بعد در لک دوسولاپرایس و جرج استامایزر، این شبیه را در حمام‌های اسیدی و بوته قرار دادند. پس ایندو باستانشناس مشاهده کردند که آن یک ستاره بیاب است که مدار گردش سیارات را معین می‌نماید. این وسیله جهت نائب صحت موقعیت کشته‌ها در شب بکار گرفته می‌شد. بر پایه این امر، آگاهی پیشینیان از هدایت کشته با استفاده از وضعیت ستاره‌ها به اثبات می‌رسد.

مسکن است درین اثیاء مذهبی طبقه بنده شده، اسباب بازی

بچه‌ها و یا اشیاء طبقه بندی نشده موزه‌ها، اطلاعات فنی جالبی نهفته باشد. یک باستانشناس آلمانی بنام ویلهلم کونینگه که قبل از شروع جنگ جهانی دوم منطقه‌ای به ندمت ۶۰۰۰ سال را در هرافق حفاری می‌کرد، بعضی از نمونه‌های دست ساز از جمله یک میلندر را کشف کرد که با نوعی اسفالت یا قیر عایق شده پوشیده شده و یک درپوش فلزی داشت. این شبیه به نوعی باطری خشک بدون الکتروولیت شبیه است که اگر حتی مایعی نیز درونش بوده باشد. طی مرور زمان بخارشده است. نمونه‌های دیگری نیز از این باطربایها کشف شدند که با داخل کردن مایع الکتروولیت مثل سولفات مس نیروی آنها احیاء شد و بکار افتادند:

ظاهرآ از این باطربایها جهت مصارف آبکاری سطح فلزات استفاده می‌کردند، اما آشنایی مردمان قدیم به استفاده از نیروی الکتریستی در آبکاری جالب توجه است. شاید اینهم میراث پیشینیان باشد که تاقرن ۱۸ فراموش شده و بعد از آن دوباره موزد بهره برداری قرار گرفت. شاید در زمانهای قدیم این باطربایها را در مواردی غیراز آبکاری فلزات مورد استفاده قرار میدادند.

بر روی دیوار معبد هاتور واقع در دندرای مصریک کنده‌کاری از مصر باستان باقی‌مانده است که سالهای سال بعنوان یک معمای قدیمی بشمار میرفت. این کنده‌کاری نشانگر صحنه‌ای است که دو نفر لامپ‌های بسیار بزرگی را حمل می‌کنند. فیلامان درون این لامپها شبیه مار است که توسط کابل‌هایی به جعبه تقسیم متصل است. ظاهرآ این لامپ‌ها به عایقهای برق فشار قوی متکی هستند. دکتر جان هریس استاد دانشگاه آکسفورد دزباره این کابل‌ها چنین نظر می‌دهد:

«کابل‌ها دقیقاً شبیه تصویرهای مهندسی امروزی هستند. درون

این کابل‌های سنگین و مغطیط برجای یک کابل ضخیم رشد های عالی شده مختلف وجود دارد ۰ ۰

در یادداشت هایی که از نژادهای قدیم بر جای مانده اطلاعاتی در مورد تقویم ستاره فناسی و گاهنامایی بدست آمده که در عین عجیب بودن ، صحیح نیز هستند . البته ما می‌دانیم که آنها وسیله‌ای چون نلسکوب کوچک یا بزرگ نداشته‌اند تا چنین اطلاعات دقیقی را بدست آورند : قبل می‌دانستند که مربع دارای دو ماه است و از بعد فاصله بین دو ماه نیز مطلع بودند . یا اینکه می‌دانستند زحل هفت ماه مشتری ۴ ماه و زهره ماههای مختلفی دارد . حتی ستاره های دور دست را مورد بررسی قرار میدادند ، صورت فلکی عقرب را چنین نامگذاری کرده بودند زیرا که می‌دانستند یک دم و یک دنباله در داخل صورت فلکی دارد . حتی مابایی آمریکای مرکزی که در آنطرف اقیانوس می‌زیست ، نیز این صورت فلکی را عقرب نامیده است .

شاید اهرام مصر را غیرعادی ترین موردی دانست که از هزاران سال پیش بر جای مانده است . کپتها که اقلیتی از زادگان مصریان قدیمند چنین نقل می‌کنند که اهرام ثلثه مصر در واقع ترکیبی از دانش خدای خدایان و یک کتاب سنگی است که بوسیله یکی از پادشاهان مصری بنام سورید قبل از میل عظیمی که باعث انعدام کامل این تمدن گشت ، تایف 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 خطوتی را که از رأس بگذرد بسوی شمال امتداد دهیم ، دلتای زودنیل را به دو بخش مساوی تقسیم

خواهد کرد و اگر خطی از نقاط تلاشی فطرهای قاعده به سوی شمال بکشیم، از فاصله چهارمايلی قطب شمال می گذرد. البته ممکن است قطب شمال از قرنها پیش تا کنون جا بهجا شده باشد. بنابراین میتوان گفت که خط مذکور زمانی درست از قطب شمال می گذشت.

امروزه روش اندازه گیری بر پایه متراست که در حقیقت یک ده میلیونم یکی از نصف النهار است کره زمین می باشد. فرانسویان کمی قبل از سلط خود بر مصر این روش را اختراع کردند: معهذا واحدی که مصریان قدیم هزاران سال قبل از فرانسویان در اندازه گیری اهرام بکار گرفته‌اند، تقریباً یک متر است؛ حتی سیستم آنها دقیق تراز سیتم متری فرانسویان بود، زیزاکه این واحد را از اندازه گیری 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.

برطبق اندازه گیریهای معینی که از هرم بزرگی بز حسب واحد کوبیت یا ذراع قدیمی شده است، مصریان قدیم بطور هجیبی به اطلاعات وسیعی درباره کره زمین دسترسی داشته و حتی محل صحیح آنرا در منظومه شمسی میدانستند. مثل این محیط قاعده هرم برابر روزهای سال ($365/22$) است. چنانچه این مقدار دو برابر شد، برابر یک درجه بیک دقيقه از خط استوا می شود. اگر ارتفاع هرم را در 10° بتوان ضرب کنیم تقریباً فاصله زمین تا خورشید بدست می آید و اگر محیط قاعده هرم را برو دو برابر ارتفاع هرم تقسیم کنیم عدد پی $3/1416$ حاصل می‌شود. با اندازه گیری ادق فرعون که در درون هرم قرار دارد،

اهماد اصلی مثلث فینا خورث یعنی ۳ - ۴ - ۵ و ۲ - ۴ - ۵ بودست می‌آید . البته هرم بزرگ هزاران سال قبل از دوره فینا خورث بنایده است . آنها قسمی از ارقامی هستند که انفانافاً از اندازه گیریهای ابعاد هرم بزرگ مصربدست آمده است .

در حالیکه دانشمندان سعی می‌کنند اسرار مرمز درون اطاقهای غیرقابل نفوذ اهرام مصر را روشن سازند، باقیمانده تکنیک‌های الکترو مغناطیسی فرون گذشتہ هنوز از آنها حفاظت می‌نمایند . چند سال پیش دکتر امر گوهد استاد دانشگاه عین‌شمس قاهره پژوهش‌های را سرپرستی می‌کرد که میخواست با ثبت نفوذ پرتوهای کیهانی بر روی تزدهرهای سنگی هرم چفرن 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 دریک روز با روز دیگر متفاوت بود .
بعقیده دکتر گوهد :

«در اهرام کلیه قانونهای علوم والکترونیک بکار گرفته شده لیکن راه باتفاق هدرون آن از نظر علمی غیرممکن است . بنظر من نیروهای هجیب و ناشناخته‌ای در هرم وجود دارد که کلیه قوانین علمی معاصر را خشی می‌نمایند .»

البته علت این شکست عدم آشنازی ما به قوانین دیگر و کاربرد های آنهاست . تغییراتی که وجود نیروهای مرمز در درون اهرام را به اثبات می‌رساند نه تنها در زمین بلکه در هر ایست مثابه در میمارات ، خورهید ، ماد و دیگر ستارگان نیز مصدق ای پیدا می‌کند .

با پیدایش کربن ۱۲، آرگون پتاسیم، توریوم اورانیوم و تکتونیک‌های داندروکرونولوژی بیان تئوریهای ما درباره تعیین تاریخ تمدن متزلزل گشت: هرچه بپوشتر در اعماق زمین جستجویی کنیم، هواهد متندلی از تمدنی کهن نر از تمدن لعلی خود پیدا می‌نماییم. اثر کفش به قدمت پانزده میلیون سال دریک معدن ذغال سنگ در فیشر کانیون نوادا کشف شده است. یک مورد نادر از رد ہای فسیل شده نیز در کنار دلتای یوتا کشف گردید که دارای تریلوبیت بود. معکن است تریلوبیها به قدمت دویست میلیون سال که جانداران دریایی مشخص دوران پالشوزوئیک هستند پس از ایجاد ردبایان چسبیده‌اند. در سال ۱۹۵۹ اسکلت فسیل قدّه انسان به قدمت چندین میلیون سال در یکی از معادن ایتالیا کشف گردید.

اکنون دیگر حوادث سالهای ۱۸۸۰ در خلال جنگ جهانی اول برای ما معملاً جلوه نمی‌کند. نوشتۀ زیر درباره یک جنگ قدمی است که هزاران سال قبل اتفاق افتاده است:

صلاح پرتاپ شده تمام نیروهای جهان را دامست. ستونی بود از آتش و دود که ده هزار برابر خورشید می‌درخشید. آن اسلحه ناشناخته بسیار وحشتناک بود، صاعقه‌ای از آهن و آتش که تمام نژاد و ریشن و آنداکام را بجاك و خون کشید. اجساد سوخته شده قابل تشخیص نبودند. حتی موها و ناخنها بشان ریخته بود. ظروف سفالی بی هیچ دلیلی می‌شکستند و رنگ پرنده‌گان ناگهان سفید می‌شد. چند ساعت بعد تمام مواد غذائی فاسد شدند... برای فرار از این جهنم آتش سر بازان به درون آب می‌رفتند تا خود و سلاحشان را بشویند. این سلاح عجیب

هرچه سرراهنگ بود نایابد میکرد ، سوارکاران و جنگجویان
همگی از بین میرفتند و همچون بزرگ زرد درختان پنهانگام
و زش باد هایزی از روی آسمها به زمین فزو می ریختند ،

(الحث نهم)

تماشاچیها ، محافظتان ، مهاجمین یا شاهدان بی تفاوت

اگر ربودن هواپیماها و افراد مخصوصاً از مثل برخودا توسط بشقاب هرندہ‌ها و با سایر وسائل درست بوده باشد باید بیش از عده در جستجوی دلیل یا دلائل مسکن دموثر بود . برخی از محققین معتقدند که موجودات باهوشی که از زمین ، فاصله‌ای بیش از سالهای نوری دارند قرنهای متعددی شاهد پیشرفت ما بوده و در صدد این هستند که ما سیاره خود را منهدم ننماییم .

از طرف دیگر وجود جاذبه مغناطیسی برخودا یا سایر نقاط جهان احتمالاً دریچه است که به بعد دیگری از زمان و مکان باز می‌شود : بدین معنی که این نقاط همچون معتبر بکطرفه‌ای هستند که هر کة وارد شود خروج او غیر مسکن بوده و برگشت ناپذیر است . این معتبر برای افراد «خودی» امکان خروج و ورود سهی را به دنیای خاکی ما گذاشت می‌آورد . کشته‌ها و فسایل نقلیه دیگری که در این نقطه با تمامی خدمه

و سرتشناسان بکلی ناپدید شده‌اند این امر را مسجل می‌سازد. ظاهر این رخدانها هرگز تکمیل و نمایش ادوار مختلف پیش‌رفت و تمدن ما انجام می‌پذیرد.

تصور دکتر «ماتسون والتبین» چنین است که انواع گوناگونی و گاهی خصمانه‌ای در میان مهاجمان فضایی وجود دارند که از طریق فضا، اعماق اقیانوسها و را بعد‌های دیگر وارد کره خاکی ما می‌شوند که شاید خوب شوند انسان باشند. مثلاً امکان دارد آنها حوزه‌زاده‌های بشر در هزاران سال پیش باشند. این مهاجمان دارای تمدنی پیشرفته هستند که قادر به محافظت از ما و مباره زمین می‌باشند و یا اینکه متعصبانه زمین را از آن خود می‌دانند.

از این جهت چنین بنظر من آید که زمین و ساکنانش در معرض خطری جدی هستند. این خطر احتمالاً در می‌هزاران سال گذشته با کیفیت‌های گوناگونی بوقوع پیوسته است. اما زمین هیچگاه مانند دیگر سیارات و ماههای منظومه فرمی 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 رو بروشده. 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 زیرو رو شده است. یکی از این سه مورد بوسیله طفیان آتش‌نشانها، دیگری

تر مط زلزله و سومین بار در اثر سیلی عظیم بوده است . دیگر اطلاعی که از یک قبیله صرخبوستی بدست آمده راجع به انحراف زمین از جهت خود و چرخش آن در محوری غیر از محور اصلی زمین است . این نظری بعدها توسط هاگه اچینکلوس برآون تکمل باشت . وی دلیل انحراف این محور پیش‌خشن را افزایش وزن بخهای یکسی از قطبین می‌داند .

در اسنادی قدیمی هند خبر از ۷ بحران زمین آمده است . در دیگر تمدن‌های باستانی نیز این بحرانها با اندک اختلافی در تعداد آنها پیش‌یافته است . پلاتو از زبان یکی از روحانیون مصری نقل کرده است که فرمانروای آتنی‌ها پس از بازدید مصر چنین گفت :

«حوادث زیادی در اثر علل گوناگون برای انهدام نوع بشر پیش‌آمده است و بدفعتات نیز پیش خواهد آمد : »
این فرمانروا که سولون نام داشت پس از شنیدن بدخشان از این حوادث که در خاطر مصریان باقی مانده بود چنین جواب داد .
پس از آن از آسمان بلایی فاصل شد مانند بلک طاعون
اینچنین می‌شود که می‌باید همه چیز را همچون کودکان از نو آغاز کرد همان‌جا یکی از این بلایا را در خاطر دارید در حالیکه نظیر آن بارها اتفاق اخاده است .

این حوادث اسفناک و از بین رفتن تمدن‌های گذشته در ادوار گوناگونان علل مختلفی داشته که هم اکنون نیز بشر با بیاری از آنها روبروست . یکی از دلائل این پیش‌آمدهای رشد پیش از حد

جمعیت است .

این موضوع غیراز مهابرات درجای دیگری از تعدادهای دوران باستان مطرح نشده است . شاید هندبها نیز در دوران باستان مانند بشر امروزی با معماهی خاص از دیاد جمعیت روپر و بوده‌اند ؛ استفاده از سلاحهای انسی از جمله مسائلی می‌باشد که بر سیله پیشنبیان نیز بدان اشاره شده است . این تسلیحات خود پیامدهایی نظیر از میان رفتن مردم ، اثر گذاشتن درنسلهای بعدی دارد . اگر هدف فعل و انفعالات انسی زیاد باشد منجر به زمین لرزه‌ها و سیل‌های وحشتناک در اثر آب شدن کوههای بخی قطب می‌گردد .

در مباره ما حوادث مصیبت باری در شرف نکوین است که گرچه به نقل و انفعالات انسی مربوط نیست لیکن بمنگی تمام به پیشرفت تکنولوژی دارد . نتیجه این پیشرفت بمرور زمان معلوم می‌شود . امروزه بشر بغیر از آزمایشات انسی و زباله‌های هسته‌ای با آسودگی آب و هوای صحیح زیست و عدم موازن اکولوژی از طرق مختلف دیگر خود را در گیرتجربه‌ای تلغی نموده است .

دکتر کلمبوس آیسلین مدیر سابق انتیتوی تحقیقاتی اقیانوس شناس و وزهول 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 میلیون تن اکسید کربن گردیده . ۷۰ درصد از مقدار مزبور اکنون در جو مو جود است . گرچه دو سوم این مقدار توسط دریا جذب می‌شود افزایش

حدود ۲۰ درصد اکسید کربن در جو را باید انتظار داشت .^۱
 دخالت انسان در ذوب یخهای قطبی که نهایتاً به ایجاد جزر و مد و سرمازیر شدن آبها بساحل را منجر می‌شود انسانهای هاستانی را پیرامون طیان آب در سراسر جهان را بیاد می‌آورد . اگر مواد نفتی از تانکرهای اقیانوس پیما نشت کند و یا آسیبی به یکی از اولمهای نفت در قطب شمال وارد شود مسلماً باعث ذوب یخهای قطب در میزانی بسیار زیاد شده و نتایج غیرقابل پیش‌بینی بازخواهد آورد .

ازین رفتن نسل برخی از حیوانات نیز تأثیر غیرقابل پیش‌بینی خواهد داشت . این واقعه باد آور داستان حضرت نوع است که هفت چهت از انواع حیوانات مفید و یک چهت از دیگر حیوانات را در کشته خود جای داد . احتمال دارد که خروج از برهیست و بالتن آگاهی پیرامون شکافتن هسته اتم غیر از کره زمین در سایر کرات نیز اتفاق اخاده باشد .

همانطوریکه والتبین ، ساندرسون و برخی دیگران از دانشمندان پیشنهاد کرده‌اند شاید در کرات دیگر سیستمهای متعددی باشند که ما را از طرفی مثل مثلاً یزمودا تحت نظر دارند تا بشر را از نابودی خود محافظت نمایند . این فرض بدین معنی است که آنان نیز مانند ما لکترمی کنند .

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

کند که آنها هر بار که از طرف بشر پیش رفتی مشاهده کرده‌اند آنرا هشداری تلقی کرده و در صدد این بوده‌اند که امکان خطر این پیش رفت‌ها را برای آنها مورد بررسی قرار دهند.

گزارهات مختلفی از گذشته پیرامون این بازدید کنندگان فضایی وجود دارد. اولین این گزارهات در مصر و در زمان تالموس سوم بیان شده است. در کتاب «سفر فضای آتنا» تألیف از کیل نیز از این نمونهای بالغت می‌شود در این کتاب می‌خوانیم که در طول نوزده سال زمین چهار بار توسط موجودات فضایی بازدید شده است. در یک مورد دو نفر از موجودات فضایی مشاهده شده است. در افسانه‌های هندی راجع به سفینه‌های فضایی صحبت شده و در داستانهای امزیکای باستان در مورد خداگانی که بوسیله ماشینهای پرنده زمین را مورد بازدید قرار می‌دهند اشاره شده است.

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

در جنگ دوم جهانی و کره وجود فوایترها برای مردم حادی این فوایترها نوریا افیاء ناشناخته‌ای بودند که بمب افکن‌ها یا جنگنده‌های هوازی را همراهی می‌کردند. گزارهات امروزی حاکی از حضور این نوع آشیاء ناشناخته در مناطق سفرهای فضاییست، معلوم نیست که این امر بخطاطر علاقه آنها به تمدن و پیشرفت ماست یا بهجهت توسر آنها از بخطاطر افتدن سبب منظومه فرمی و سایر کرات بوسیله‌ها است.

بر اساس پیشنهاد ایوان ساندروسون احتمالاً افزایش خطر محیط زیست اقیانوسهای کره زمین بین ما و اشکال تکامل یافته حیات دورن اقیانوسها مشترک است. مشاهده چندین مورد عجیب یوفو تو سط نیروی دریائی در ضمن همیلاتی تأیید پیگیری شد. طبق معمول بدلیل ماهیت سری این امر منتشر نگردید. بکی از انواع این حوادث دیده شدن ردپای یک ماشین زیردریایی بود که با سرعت ۱۵۰ کم/ ساعت می‌کرد و توسط یک زیردریایی آمریکائی مشاهده شد. ابتدا یک هسب الکن و پس یک زیردریائی در سال ۱۹۶۳ آنرا در جنوب هرقی پورتوبکو در لبه غربی مثلث بر مودا پیگیری کردند؛ بنظر میرسد که این شبیه همچون دیگر در را پیماهی تمرينی دزمانور هر کت می‌گرد. در هر ضعیفه چهار روز مانور این شبیه عجیب همراه آنها بود ولی هر گز بعاهیت آن هی بردۀ نشد.

در گزارشات قبلی یوفوها بعیدان عمل نزدیک نمی‌شدند. ولی گزارش اخیر که از مانور سال ۱۹۶۲ داده شد آنها آنقدر بعیدان مانور نزدیک شدند که امکان مشاهده و ردپایی آنها بوجود آمد.

اگر وجود شکل پیشرفته‌ای از حیات در زیر آب مورد قبول قرار گیرد باید گفت که این موجودات طی هزاران سال کاری به توانایی فنی ما نداشتند ولی اینک مداخله آن در پدیده بر مودا منجلی شده است.

وجود احتمالی سیستم‌های لیزری کریستال در کف دریای سار گاسوشاید با ایجاد ارتعاشات الکترومناطیسی خود باعث از کار افتادن هواپیماها و کشتی‌هایی که از این نواحی عبور می‌کنند می‌شود.

البته برای رسیدن به اهداف موجودات فضایی ناگزیریم که دلائل پازدید آنها را بشناسیم ولی احتمال دارد که آنها برای محافظت ما از خودمان کوشش می‌کنند. برخی از دانشمندان معتقدند که موجودات فضایی نه برای مراقبت از ما بلکه برای جمع‌آوری نمونه‌ما برای ما می‌آیند. با درنظر گرفتن تعداد کشتهای هواپیمای ناپدید شده در مثلث برمودا این نظریه منطقی تر بنظر میزد.

دکتر جان هاردر یکی از کارشنگران بوفو و پروفسور رفته مهندسی دانشگاه برکلی در اکتبر ۱۹۷۳ تصوری بسیار عجیبی را مطرح ساخت براساس تصوری وی که زمین همچون یک با غو حش کیهانی می‌باشد که از کهکشانها دور شده و اکنون نگهبانان این باع و حش برای کنترل موجودات آن نمونه برداری می‌کنند.

دانشمندان دیگر عقیده دارند که زندگی بشر به مهیانان فضایی اهمیتی ندارد و آنها برای اهداف خود دست باشند اعمال می‌زنند. این قبیل تصوریها مدت‌ها زینت بخش صفحات روزنامه‌ها بوده و بر سر آن جنجال‌ها بیا می‌کردند. 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 مستغرق بنظر می‌رسد.

وجوه مشترکی در بین حوادث مثلث برمودا وجود دارد. گرچه برای عده‌ای از آنها بتوان دلائلی از قبیل شرایط غیرعادی هوا شباهات انسان وغیره مطرح کرد ولی حوادثی که در هوای آرام و نزدیک بندر اتفاق افتاده‌اند با فرضیه‌های کنونی قابل تفسیر نیستند.

تاریخ حوادث برمودا افسانه‌های فدیمی و جدید را تحقیق نمود. انحرافات نیروهای طبیعی و تشوریهای فیزیکی نیز هنوز این موضوع را تفسیر نکرده‌اند. حوادث مثلت برمودا ما را بیاد خشکبهای گمشده یا غرق شده، تندنهای فراموش شده، میهمانان فضایی که هنوز هدفشنان معلوم نشده وغیره هدایت می‌کنند، ارائه تشوریهای مختلف پیرامون حوادث غیرقابل توصیف برمودا چنان مسئله را مشکل ساخته که بهتر است باسادگی تمام بگوئیم که این مثلت جز در عالم خیال و انحرافات وجود دارد. یکی از معتقدان به این امر که حوادث مثلت برمودا جزیکسری حوادث اتفاقی و متقارن نیستند چنین می‌گوید:

«کسانی که می‌گویند مثلت برمودا زائیده حوادث مرموز است حتماً به مار هظیم الجثه دریایی نیز اعتقاد دارند!»
البته اعتقاد به اینکه اگر یکی از آنها وجود داشته باشد دیگری هم وجود دارد لفظیه عاقلانه‌ای نیست. معمولاً مردم با برخی از مسائل روبرومی گردند که قادر به تفسیر منطقی آن نیستند. برای آسایش و راحتی خیال می‌توان چنین مسائل را ندیده انگاشت ولی چنین ساده انگاریها با تحقیق تصوری اتم در صبح روز شانزدهم ذوئیه ۱۹۴۵ در آلمان گوردو و نیومکزیکو دیگر بخاک سپرده شده است.

قرن ما قرن تکامل علم است. زمانی اختراقات امروزی بشژ در تخييل نیز نمی‌گنجید. امروزه بیولوژیست‌ها توانسته‌اند گونه‌ای از حیات را پدید بیاورند. آنها اکنون قادرند که بشرزنده را با منجمد کردن جسمش نگهدارند. انتقال افکار نوسط تصویر امروزه باثبات

رسیده است؛ مثلاً پیکو کوبیس که بمعنی جابجایی اجرام بواسطه تعریف اکار است دیگر امر عجیبی نیست. ارتباط فضایی بواسطه تله. یا تجزیه شده است. رویاهای کمیاباً گران در مورد تغییر ماهیت عناصر به حقیقت پیوسته و تنها این ادند تغییر ماهیت سرب به طلا گران بودن آن است.

امکان وجود خدمات، انحنای زمان و فضا، مفاهیم جدید تبرزوی جاذبه و میدان مغناطیسی، تزدید در وجود سیارات تازیک در سیستم منظومه شمسی، خورشید های در حال انفجار، ستارگان نو و ذرات موادی که وزنشان ازیک سیاره بیشتر است و فضای لابتناهی که بعیزان قدرت تلسکوپهای مورد استفاده میلیونها کهکشان ناپیدا را ظاهر میسارد، اینها همه مظاہر دانشی است که همچنان مازا بسوی رازهای ناشناخته پیش می برد.

گرچه این منطقه آشنا بروی کره زمین یعنی مثلث برمودا هنوز با نیروهایی که فعلاً برایمان ناشناخته است و بزودی شناخته خواهد شد بنتظر مرموزی آبد با اینحال نمیتوان از تحقیق و تلاش برای پی بردن به ماهیت واقعی آن چه مربوط به این دنیا و چه فراسوی آن دست برد افت.

پایان

اخیراً از طرف انتشارات تلاش منتشر شده است.

دائرۃ المعارف تلاش

مجموعه اطلاعات عمومی

این دائرۃ المعارف با بهره هایی 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 نظر صدها نویسنده از اساقید تهیه شده است.

سر بلند

شاهکار جان اشتاین بلک

این رمان جاودا نه و انسانی نویسنده بزرگ ادبیات امریکا
جان اشتاین بلک با ترجمه سلیس و روآن محمد معینی منتشر شده است.
در این کتاب ایمان و مبارزه کشاورزان بر علیه تهر طبیعت و خشکسالی
تصویر گردیده است.

قهریکستان

جک لندن

در این اثر بزرگ جک لندن شمارا به دیداری از اعماق
جامعه به اصطلاح بریتانیای کبیر هیبرد و زاغه نشینان و محرومیان
کشوری را که جهان را غارت میکند ولی بغل گوشیش یعنی محله .
ایست لفروپیکاری 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 شیوه‌ی تصویری کند. این کتاب همانند آثار دیگر نویسنده خواننده را در دنیایی اسرارآمیز و پرلخصاد فرادر می‌کند. این کتاب ادعای نامه‌ای بر علیه دربار اسپانیا است.

بازماندگان

ژول ورن

این رمان تخلی همانند آثار دیگر ژول ورن نویسنده بزرگ فرانسوی شما را به اعجاب و شگفتی و آمیدارد. جزیره‌ای متروک با دنیایی مبهم، دو کودک هاجراجو و کنجدکاو 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

