

Le Triangle des Bermudes

La mer est apparue il y a environ 4,5 milliards d'années. Elle a été le berceau de la vie et l'élément qui a permis l'apparition et le développement de toute vie sur Terre.

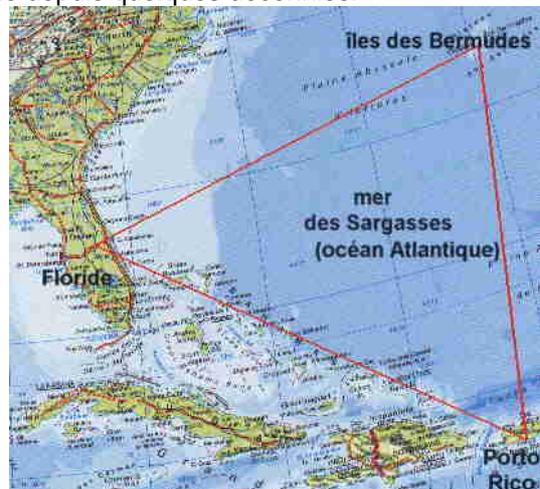
Pourtant, l'océan est la dernière région inexplorée du globe. Nous ne commençons à percevoir les phénomènes physiques qui se produisent au fond des mers que depuis quelques décennies.

Le mystère du triangle des Bermudes fait justement partie de ces phénomènes naturels. Depuis des siècles, ce triangle maudit est le théâtre d'accidents qui se produisent régulièrement et continuent encore aujourd'hui.

C'est grâce au progrès technologique que nous pouvons avancer des hypothèses fiables sur ces mystérieuses disparitions d'avions et de navires.

Le Triangle des Bermudes est une zone de l'Océan Atlantique de 3,9 millions de km² délimitée par l'archipel des Bermudes, la côte est de la Floride et l'île de Porto Rico. Selon la légende, elle fut le théâtre d'un grand nombre de disparitions de navires et d'aéronefs.

Inspiré par plusieurs articles publiés par divers magazines dans les années 1950, l'appellation « Triangle des Bermudes » revient au journaliste Vincent Gaddis dans un article du magazine Argosy en 1964 : The Deadly Bermuda Triangle.



L'histoire moderne du Triangle des Bermudes commence avec la disparition du Pickering, un bateau américain, vers 1800. Puis, dans l'ordre, disparurent :

- En 1866, le Lotta, un trois-mâts suédois.
- En 1868, le Viego, un navire marchand espagnol.
- En 1872, la Mary Celeste, bien qu'elle ait été retrouvée entre les Açores et Gibraltar.
- En 1880, l'Atalanta, un navire-école britannique avec ses 290 élèves officiers.
- En 1884, le Miramon, une goélette italienne.
- En 1918, le Cyclops, avec 300 marins, disparu sans envoyer de SOS.
- En 1925, le Raifuku Maru, un cargo japonais, disparu après avoir envoyé le message suivant : « Danger like dagger now. Come quick ! » (« Danger poignard. Au secours. Vite ! »).
- En 1938, l'Anglo Australien. Son dernier message fut : « Temps idéal. Tout va bien ».
- En 1945, l'escadrille 19 : cinq avions torpilleurs Avenger.
- En 1948, le Star Tiger, un appareil britannique qui assurait la liaison Açores-Bermudes disparut après avoir envoyé le message suivant : « Conditions météo excellentes. Arriverons à l'heure prévue ».
- En 1948, un Douglas DC-3, faisant la liaison entre Porto Rico et la Floride disparut. Le pilote aurait transmis les informations suivantes: « Nous approchons de l'aéroport... Nous ne sommes plus qu'à 80 km au sud... Nous apercevons les lumières de Miami... Tout va bien. Attendons les instructions pour l'atterrissage ».
- En 1950, un cargo costaricain avec son équipage de 28 hommes par une mer calme.
- En 1961, l'Albatross, un voilier école, sombra subitement au large de la Floride emportant avec lui 6 des 19 membres d'équipage.

De 1945 à 1975, une quarantaine d'avions et une cinquantaine de bateaux auraient disparu sans lancer d'appel de détresse. Par ailleurs le professeur Wayne Meshejian déclara que le satellite météorologique de la National Océanographic Administration tombait systématiquement en panne chaque fois qu'il passait au-dessus du Triangle des Bermudes : « Une force que nous ne connaissons pas, précisa-t-il, empêche le passage des informations ».

Quelques mystères

Le vol 19

La légende a pris de l'ampleur avec la disparition d'une escadrille de cinq chasseurs bombardiers le 5 décembre 1945 au large de la Floride, connu sous le nom de Vol 19. Vers quatorze heures, les bombardiers-torpilleurs décollent de la station navale de Fort Lauderdale sous la direction du lieutenant de vaisseau Charles Taylor et l'exercice doit durer au maximum deux heures. Le temps est magnifique au décollage. Ils se dirigent vers le sud.

Le premier exercice consiste à torpiller une épave au large de l'île de Bimini. Il est réussi.



Ils poursuivent leur route vers l'est, puis virent le cap au nord en direction de la Grande Bahama. Leur plan de vol prévoit qu'après avoir survolé l'île, ils reviennent sur Ford Lauderdale, au sud-ouest. Il leur reste à parcourir environ deux cent seize kilomètres. A ce moment, Taylor lance son premier message : « Je ne sais plus où nous sommes! (...) mes deux boussoles sont hors d'usage ». Il se croit au-dessus des Keys de Floride. « Si vous êtes dans les Keys, placez le soleil sur votre aile gauche et volez jusqu'à Miami! », lui lance l'instructeur Cox, également en vol, qui a intercepté le message. Mais Taylor pense avoir retrouvé son chemin et refuse qu'on vienne chercher les Avengers.

L'instructeur alerte Fort Lauderdale, explique les problèmes rencontrés par les patrouilleurs. Les stations de repérage goniométrique tentent de repérer les avions en difficulté. Les messages reçus sont la plupart du temps inaudibles. Vers 17h20, on perçoit un message de Taylor qui évoque un possible amerrissage. Vers 19h30, deux hydravions PBM Martin Mariner s'élancent successivement de la base de Banana River. Vingt minutes après, l'un de ces avions, le T49, disparaît en mer, avec à son bord treize hommes d'équipage! L'autre, bredouille, doit regagner sa base. La météo est devenue très mauvaise. À la même heure, les Avengers, à court de carburant, ne sont toujours pas rentrés. Dans la soirée, le commandant de l'aéronavale des États-Unis annonce que vingt-sept hommes sont portés manquants. Les recherches se poursuivront, mais on ne retrouvera jamais ni les corps ni les épaves ni les débris des appareils.

Les journalistes s'en-mêlent. Ils se jettent sur la nouvelle et font monter la mayonnaise. Ils prétendent que les pilotes étaient tous des officiers chevronnés. C'est inexact : s'ils étaient bien officiers, ils avaient obtenu leurs grades dans d'autres armes. A part Taylor, leur moniteur, ils étaient tous « élèves pilotes », qui plus est formés par des cours accélérés pour cause de « temps de guerre ». Quant à Charles Taylor, vingt-huit ans, bien qu'ayant à son actif de nombreuses heures de vol, il n'était pas ce que l'on peut appeler un expert. A deux reprises, il avait dû se poser en mer en catastrophe à cause d'erreurs de navigation. La mission du 5 décembre 1945 était l'une des premières qu'il effectuait depuis Fort Lauderdale, où il avait été muté le 21 novembre précédent.

Problèmes particuliers à ce type de missions, eux aussi passés sous silence : elles se déroulent entièrement au-dessus de l'eau, « à l'estime », et sauf incident majeur, les pilotes y sont astreints au silence radio et doivent communiquer par gestes, sous peine de sanctions disciplinaires. Pas si « facile » que le disent ceux qui refont l'histoire tranquillement assis à leur bureau.



Le météorologue belge Jules Metz a consacré la quasi-totalité d'un livre à l'analyse du vol 19. Se plongeant dans le rapport de la Commission d'enquête de la marine américaine, il a retracé sur une carte le parcours des Avengers en tenant compte des caps indiqués par les messages radios et des relevés des centres de contrôle provenant des émissions de Taylor, entre 17h12 et 18h05. Il a découvert que vers 18h les cinq avions se trouvaient en fait, non pas au sud de Fort Lauderdale, mais au nord des Bahamas ! Les conditions météo s'étaient considérablement dégradées : les nuages masquaient les Bahamas, seul point de repère des pilotes, les précipitations diminuaient dangereusement la visibilité. Taylor avait compris qu'il s'était trompé de route. Mais il croyait avoir survolé les Keys de Floride, au sud de la base, alors qu'il était passé au-dessus de la côte ouest de l'île d'Andros, au sud de la Grande Bahama, dont les hauts fonds ressemblent à ceux des Keys. Les forts vents qui soufflaient du nord-ouest avaient fait dévier la formation vers l'est. Taylor s'était alors dirigé vers le nord-est, laissant la grande Bahama derrière lui.

Ce qui explique la mauvaise réception des messages de la patrouille, puisque celle-ci s'éloignait de plus en plus du continent.

Taylor, craignant que les élèves ne commettent des erreurs fatales, avait pris la tête de l'escadrille. Mais il multiplia les erreurs. Malgré les conseils de la base, il ne passa pas le commandement à l'un des ailiers, et refusa, par peur du ridicule sans doute, de se brancher sur la fréquence de détresse, ce qui lui aurait permis de rester en contact avec les stations terrestres. Il ne voulut pas non plus mettre cap à l'ouest, car selon ses estimations (fausses), il risquait de se perdre dans l'immense golfe du Mexique. Il suivit donc le cap nord-est dans l'espoir de retomber sur le continent : « Je suggère que nous volions plein est jusqu'à la panne d'essence. Nous avons plus de chance d'être récupérés si nous sommes près de la terre! » Mais, de là où ils se trouvaient réellement, la route vers le nord-est ne faisait qu'entraîner Taylor et ses hommes vers la haute mer.

Rien d'étonnant, dans ses conditions, que Taylor ait cru que ses boussoles étaient dérégées puisqu'il était

persuadé (à tort) d'être sur le bon chemin et que ses instruments lui indiquaient (à raison) des coordonnées qui ne correspondait pas avec son avance. Lorsque les jauges indiquèrent, vers 19h15, que les réserves de carburant étaient à sec, la tentative d'amerrissage était désespérée : la mer était déchaînée et, depuis 17h30, l'obscurité complète (nuit sans lune). Les lames de fond signalées n'ont fait qu'une bouchée des cinq patrouilleurs et de leur équipage. Le Gulf Stream a concouru à éparpiller les éventuels débris.

L'hydravion Martin Mariner

La disparition du Mariner qui était parti à la recherche des Avengers est moins mystérieuse encore. A 21h12, le centre des opérations de Miami envoie une information à la station de Banana River : « Une importante explosion a été observée... Les flammes dues à cette explosion ont duré plusieurs minutes ». Le capitaine du S/S Gaines Miles a vu l'avion prendre feu en vol et l'équipage du navire a observé les débris de l'appareil, impossible à récupérer à cause du gros temps. L'accident a pu être suivi par le radar du porte-avions Solomons.



Les Mariner avaient un surnom : «réservoirs de carburant volants». Compte tenu des émanations qu'ils dégageaient, une étincelle ou une cigarette mal éteinte pouvaient suffire à les faire sauter.

D'après les scientifiques, voilà le scénario qui a abouti à la disparition de l'avion :

1. Dans le plateau continental, à plus de 500 m de profondeur, à une température inférieure à 5°C, l'hydrate de méthane reste stable.
2. Quand le fond des mers se fragmente sous l'effet d'un séisme par exemple, d'importantes quantités de méthane s'échappent.
3. L'hydrate de méthane remonte à la surface de l'eau en bouillonnant.
4. Quand ces importants volumes de méthane atteignent la surface de l'eau, le gaz, plus léger que l'air, monte dans l'atmosphère.
5. Quand le moteur de l'avion entre en contact avec le méthane, le gaz s'enflamme et l'appareil explose.

L'albatross



En 1961, l'Albatross, un voilier école, sombra subitement au large de la Floride emportant avec lui 6 des 19 membres d'équipage. D'après les survivants, le voilier a été pris dans une tempête d'une incroyable violence. En soi, ce phénomène n'a rien d'extraordinaire. Mais, ce qui l'est plus, c'est que le temps était beau ce jour là. Le voilier avançait sur une mer calme quand subitement un coup de vent violent le renversa. Cela dura quelques minutes puis la mer redevint calme et lisse. Les marins ont surnommé ce phénomène imprévisible «le grain blanc».

Le mystère du grain blanc est sur le point d'être résolu suite au crash d'un avion en 1975.

Ce jour là, une rafale descendante se produisit juste au moment où l'avion survolait l'aéroport. Elle entraîna une violente turbulence atmosphérique. Quelques secondes plus tard, l'avion s'écrasait.

On appelle «rafale descendante» un vent violent qui est en fait une véritable avalanche d'air qui tombe d'un coup d'un nuage. Ce vent qui peut être supérieur à 300 km/h souffle avec une violence destructrice. Le phénomène ne dure jamais plus de quelques minutes et ressemble beaucoup au grain blanc décrit par les marins.

L'étude a abouti sur la preuve que ce phénomène se produit aussi en mer.

Sous l'effet du soleil, l'énergie thermique des eaux s'élève dans l'atmosphère et entraîne la formation de cumulo nimbus au-dessus de l'archipel des Bermudes et jusque dans le golf du Mexique.

Les plus gros de ces cumulo nimbus emmagasinent une vaste énergie thermique provenant de la mer.

On sait aujourd'hui que ce sont ces cumulo-nimbus qui provoquent les rafales descendantes.

En reprenant l'hypothèse du méthane qui peut se dégager lors d'un séisme (l'hydravion), ce gaz, lorsqu'il arrive à la surface de l'eau crée une telle ébullition qu'un navire perd toute flottabilité et coule.



Mais il n'y a pas que de « mystérieuses » disparitions.

Les apparitions

Le 17 février 1935, un « avion fantôme » plongea en silence dans l'océan, au large de Daytona Beach, en présence de centaines de témoins. La mer est peu profonde à cet endroit là et des recherches furent entreprises. Mais, on ne retrouva aucune épave et aucun avion ne fut déclaré disparu.

Au cours du mois de juillet 1975, un groupe d'océanographes traversait un orage magnétique et sec.

Jim Thorne voulut fixer sur la pellicule l'une de ces énormes décharges d'énergie. Mais, au développement, la photo montra, en plus de l'éclair, un navire à voiles carrées, alors que nul bateau ne croisait à proximité ce jour là.

Ci-contre la photo en question

John Sander, steward sur le Queen Elisabeth 1, vit un petit avion raser la mer à quelques encablures du paquebot. Un officier et un autre marin le virent également lorsqu'il s'abîma dans les flots. Le navire stoppa et on envoya une chaloupe mais les sauveteurs ne repérèrent aucun débris.



La distorsion du temps

L'affaire la plus étrange est celle que vécut Helen Cascio. Elle s'envola pour Turk Island, aux commandes d'un Cessna 172, avec un passager à bord. A l'heure prévue pour son arrivée, un Cessna 172 tourna bien au-dessus de l'île mais repartit sans atterrir.

Au sol, on voyait bien l'avion et on captait les messages de la pilote mais, elle, de son côté, ne semblait rien entendre. «Je ne comprends pas. Depuis le temps, on devrait voir la ville, l'aéroport. Mais, il n'y a rien là-dessous. C'est complètement désert !». La tour de contrôle tenta vainement de reprendre contact mais la pilote semblait sourde et aveugle. Comme l'avion faisait demi-tour, une voix de femme dit : «Il n'y a donc pas moyen de se poser nulle part !».

Les contrôleurs virent l'avion faire demi-tour et disparaître dans un banc de nuages dont il ne ressortit jamais. Pourtant, cet avion était bien réel et la pilote avait bien annoncé son atterrissage en donnant son identification à la tour de contrôle. D'après les propos d'Helen Cascio, l'île avait l'air totalement déserte comme à l'époque où l'homme n'avait encore construit ni ville, ni aéroport.

Cet avion et ses occupants seraient-ils revenus des siècles en arrière ? S'agit-il d'une illusion temporelle ou d'une distorsion du temps bien réelle ?

Conclusions

Parmi les hypothèses scientifiques, on a souvent invoqué des perturbations magnétiques et des « flatulences océaniques », soit des émissions sous-marines d'un gaz hautement inflammable, le méthane, qui diminuent fortement la densité de l'eau jusqu'à provoquer une perte de flottabilité. Issu de la décomposition d'éléments organiques comme le pétrole et le charbon, comprimé par la grande profondeur et la température très basse de l'environnement, libéré lors de la création de failles par l'activité tectonique. L'on trouve d'autres gisements importants en mer du nord où d'ailleurs certaines plateformes de forage, navires et aéronefs ont été engloutis ou été pulvérisés par le même phénomène.

Le nombre de disparitions rapporté n'est pas particulièrement élevé si l'on tient compte des facteurs suivants:

- La superficie (près de 4 millions de km²).
- L'importance du trafic maritime dans cette zone.
- L'importance des gisements d'hydrate de méthane et de l'activité tectonique de la région.
- Les conditions météorologiques, chaotiques et imprévisibles sous ces latitudes.

Plusieurs prétendus naufrages se sont révélés par la suite de simples mystifications. Pour certains, le mystère reste à éclaircir. Pour d'autres, il n'y a pas de mystère, sauf peut-être la propagation de la légende sur la base de faits si minces.

Un documentaire diffusé en 2003 par la chaîne National Geographic ne mentionne pas d'anomalie particulière mesurée dans cette zone, hormis une diminution légère du champ magnétique terrestre. Il rappelle en revanche qu'on y observe les plus violentes tempêtes du globe, avec parfois des vagues scélérates de huit mètres et plus de haut.

Les compagnies d'assurances, quant à elles, ne jugent pas utile à ce jour (2006) de majorer leurs primes pour les navires ou avions amenés à traverser cette zone.

Lawrence David Kusche a étudié tous les grands cas de disparition survenus dans cette zone prétendument diabolique. Au bilan, les quelques rares cas non résolus sont ceux à propos desquels «on n'a pu trouver de renseignements». Pour le reste, il s'agit d'accident normaux ou de mystifications d'auteurs de science-fiction refoulés ou de copieurs vénaux qui n'ont vérifié aucun fait et rapportent des ragots de troisième main. Contrairement à ce qui est souvent rapporté, la plupart des disparitions ont eu lieu dans de mauvaises conditions atmosphériques, «dans plusieurs cas même, des ouragans publiquement annoncés à l'époque en furent les causes». Les disparitions ne sont ni plus nombreuses ni plus mystérieuses dans le «triangle» que dans les autres parties de la terre, océans ou terres émergées. Pour la célèbre compagnie d'assurance Lloyd's, dont Kusche a examiné les archives en profondeur, «le triangle des Bermudes n'existe pas» !

JC 4/08

Pour en Savoir plus

- The Bermuda Triangle Mystery - Solved, Lawrence David Kusche, Harper & Row (1975)
réédition Prometheus Book (1986)
Aussi disponible en français : Le triangle des Bermudes - la solution du mystère, L'Étincelle, Montréal (1976)
- The Disappearance Of Flight 19, Lawrence David Kusche, Harper & Row (1980)
- La vérité sur le Triangle des Bermudes, Jules Metz, Les énigmes de l'univers, Robert Laffont (1988)

