

# BERMUDA: IL TRIANGOLO MALEDETTO

Charles Berlitz

Digitized by TFI

*Al mare e ai suoi misteri la cui soluzione potrebbe dirci qualcosa di più su noi stessi...*

## 1. IL TRIANGOLO DELLE BERMUDE: UN MISTERO DELL'ARIA E DEL MARE

Nell'Atlantico Occidentale, al largo della costa sud orientale degli Stati Uniti, c'è una zona che forma quello che è stato definito un triangolo: esso si estende dalle Bermude, a nord, fino alla Florida Meridionale a ovest poi, passando fra le Bahama, va oltre Puerto Rico, a circa 40° di longitudine e risale di nuovo alle Bermude. Nell'elenco mondiale dei misteri insoluti, quest'area occupa un posto conturbante e quasi incredibile. Generalmente menzionato come il Triangolo delle Bermude, è il luogo dove più di 100 aeroplani e navi sono letteralmente svaniti nel nulla, in maggioranza dopo il 1945, e dove più di 1000 vite sono andate perdute negli ultimi ventisei anni, senza che un solo corpo o almeno un pezzo di rottame degli apparecchi o delle navi scomparse fosse ritrovato. Le sparizioni continuano con una frequenza in evidente aumento, nonostante il fatto che oggi le rotte marine e aree siano più battute, le ricerche più minuziose e le registrazioni più accurate.

Molti degli aeroplani in questione sono svaniti mentre si trovavano in contatto radio normale con la loro base o con il *terminal* a cui erano diretti fino al momento stesso della loro sparizione, mentre altri hanno trasmesso per radio i messaggi più straordinari, dicendo che non riuscivano a far funzionare i loro strumenti, che le bussole impazzivano, che il cielo era diventato giallo e nebbioso (in una giornata limpida), e che l'oceano (calmo nelle vicinanze) non aveva un aspetto normale, senza dare ulteriori chiarimenti su che cosa non funzionasse.

Un gruppo di cinque aeroplani, una squadriglia di *Avengers TBM* della Marina, partito dalla stazione aeronavale di Fort Lauderdale il 5 dicembre 1945, fu oggetto, insieme con il *Martin Mariner* mandato a soccorrerlo e che scomparve anch'esso, di una delle più intense operazioni di soccorso terramarino che siano mai state condotte; tuttavia non si trovarono né zattere di salvataggio, né tracce di petrolio né rottami. Altri apparecchi, inclusi aeroplani civili, svanirono mentre ricevevano le istruzioni per l'atterraggio, quasi che, come fu dichiarato durante i lavori della Commissione Navale d'Inchiesta, fossero volati via attraverso un buco nel cielo. Grandi e piccole imbarcazioni sono scomparse senza lasciare relitti, come se fossero state rapite in un'altra dimensione. Grandi navi, come la *Marine Sulphur Queen*, una nave da carico lunga 130 metri, e lo statunitense *Cyclops* di 19.000 tonnellate, con 309 persone a bordo, sono semplicemente sparite; mentre altre navi e imbarcazioni furono trovate alla deriva nel Triangolo, qualche volta con a bordo un animale sopravvissuto, come un cane o un canarino, che non poteva dare nessuna indicazione su quanto era accaduto; in un altro caso, invece, un pappagallo parlante scomparve insieme con l'equipaggio.

Le sparizioni non spiegate nel Triangolo delle Bermude sono continuate fino ai giorni nostri, e ogni volta che un aeroplano o una nave è dichiarato in ritardo e infine abbandonato al suo destino dalla *Seventh Coast Guard*, gli uomini addetti alle ricerche hanno la sensazione, espressa o tacita, che il fatto sia in qualche modo collegato con i fenomeni passati e presenti del Triangolo delle Bermude. La consapevolezza che vi sia qualcosa di terribilmente grave in quell'area sembra aumentare nel pubblico. Molti recenti rapporti di aeroplani e di navi che, pur avendo avuto esperienze incredibili nell'interno del Triangolo, sono sopravvissuti, contribuiscono a creare nuove

leggende sui mari, sebbene la minaccia inesplicabile che incombe sugli aerei e sulle navi in quella zona rimanga più che mai misteriosa.

Per giustificare le continue scomparse e le morti presunte (perché nessun cadavere è mai stato trovato), sono state proposte le spiegazioni più varie e fantasiose. Tali spiegazioni comprendono improvvise onde di marea provocate da terremoti, meteoriti che fanno esplodere gli apparecchi, attacchi di mostri marini, una deformazione tempo spazio che porta a un'altra dimensione, vortici elettromagnetici o di gravità che fracassano gli aeroplani e disperdono le navi nel mare, cattura e sequestro per opera di UFO volanti o sottomarini, equipaggiati da entità sopravvissute di antiche culture, o spaziali, o del futuro, in cerca di esemplari di odierni abitanti della terra. Uno dei suggerimenti più sbalorditivi fu effettivamente quello espresso da Edgar Cayce, il profeta dormiente, un medium e guaritore morto nel 1944. Decine d'anni prima che si sospettasse l'esistenza dei raggi laser, Cayce vide che gli antichi abitanti dell'Atlantide avevano usato cristalli come sorgente di energia, proprio nell'area di Bimini, in seguito presumibilmente sommersa nella Tongue of the Ocean (Lingua dell'oceano) al largo di Andros, nelle Bahama, dove hanno avuto luogo molte delle sparizioni. Secondo questa teoria, una fonte di energia isolata, sommersa a un miglio di profondità a ovest di Andros, eserciterebbe ancora occasionalmente una attrazione sulle bussole e sugli apparecchi elettronici delle navi e degli aeroplani di oggi.

In ogni caso, la spiegazione o la soluzione del mistero sembra connessa con il mare, esso stesso l'ultimo e il più grande mistero che ancora si presenta agli abitanti della terra. Perché, sebbene noi ci presentiamo sulle soglie dello spazio, contemplando il cosmo con una specie di ansioso desiderio, convinti che il mondo, ormai così completamente esplorato, non abbia più segreti per noi, nondimeno rimane vero che circa tre quinti dell'area terrestre, cioè le abissali profondità del mare, ci sono altrettanto ignoti, se non di più addirittura, dei crateri della luna. Naturalmente, abbiamo tracciato da molto tempo le linee generali del fondo marino, prima attraverso sondaggi meccanici, e più recentemente per mezzo dei sonar e di esplorazioni con sottomarini e batisfere; inoltre scandagli con macchine fotografiche per grandi profondità hanno permesso di disegnare mappe delle correnti marine superficiali e profonde, e ora si cercano prove dell'esistenza di petrolio nelle scarpate continentali, e forse presto a profondità ancora maggiori.

Le attività della guerra fredda e la crescente fiducia nelle flotte sottomarine, nonostante il rischio delle operazioni sotto la superficie del mare, sperimentato dalla Marina Francese nel Mediterraneo, e dalla Marina degli Stati Uniti nell'Atlantico, contribuiranno certo notevolmente ad ampliare la nostra conoscenza del fondo marino, se il materiale sarà reso pubblico. Tuttavia, le parti più profonde dell'oceano possono ancora riservarci considerevoli sorprese. La pianura abissale, con i canyon e le profondità adiacenti, possono contenere una fauna insospettata. Nel 1958 l'esemplare *coelacanthus*, un presunto pesce preistorico con residui di arti, fu scoperto vivo e vegeto nell'Oceano Indiano. Questo pesce scuro a quattro zampe prosperava circa 60 milioni di anni or sono. Il suo ultimo esemplare fossilizzato, prima che il campione vivente fosse scoperto, era stato fatto risalire a 18 milioni di anni avanti Cristo.

Relazioni particolareggiate di osservatori degni di fiducia, molti dei quali non avevano nulla da guadagnare, anzi molto da perdere, nell'inventare un serpente di mare, hanno descritto o disegnato creature marine con una struttura molto simile a quella dell'ittiosauro del Pliocene, evidentemente ancora viventi nelle profondità abissali. In diverse occasioni queste creature sono state osservate da centinaia di testimoni, mentre si avvicinavano a spiagge e a insenature situate in punti che vanno dalla Tasmania al Massachusetts. Il mostro di Loch Ness, affettuosamente chiamato Nessie dagli scozzesi del luogo, fotografato con regolarità se pure indistintamente, potrebbe essere una versione più piccola di questi giganteschi pesci lucertola, seconda la traduzione del loro nome greco, Ittiosauro.

Anton Bruun, uno studioso danese di oceanografia, osservò una volta un girino simile a un'anguilla e lungo un metro e ottanta, preso in una rete a strascico, e anche la sua forma larvale che, se fosse cresciuta in proporzione fino alla misura adulta, avrebbe raggiunto la lunghezza di ventidue metri.

Sebbene ai giorni nostri non sia stato trovato nessun esemplare della piovra gigante, molti indizi fanno pensare che questi cefalopodi possano essere grandi come alcuni dei favoleggiati serpenti di mare stessi, visti da tanti osservatori. È possibile calcolare la dimensione di simili polipi giganteschi in base ad alcuni resti che sono stati trovati, e anche da certi marchi a forma di disco sul dorso di alcune balene, dove il succhiamento dei tentacoli della piovra ha impresso un segno, risultato di titaniche lotte negli abissi, strappando il pigmento dalla pelle della balena e lasciandone il contorno.



*Copia di un disegno contemporaneo del serpente di mare di Gloucester, uno dei più comprovati fra i numerosi avvistamenti di serpenti marini registrati attraverso i secoli. Il mostro era stato visto da così tanta gente al largo di Cape Ann, nel Massachusetts, nell'agosto del 1917, che la Society of Naturalists di Boston svolse un'indagine. I delegati della società, si dice, arrivarono fino a 127 metri di distanza dal mostro, lo giudicarono lungo circa 27 metri, e cronometrarono la sua velocità di nuoto, che risultò di 48 chilometri all'ora. Poco dopo la visita dei naturalisti, l'animale scomparve dalla zona.*

Noi dunque impariamo sempre di più sulla vita nel profondo degli oceani, tuttavia le nostre osservazioni e i nostri reperti sono stati in maggioranza fortuiti, come se esploratori provenienti dallo spazio, tanto per fare un'analogia, avessero calato reti dalla loro astronave in vari punti della

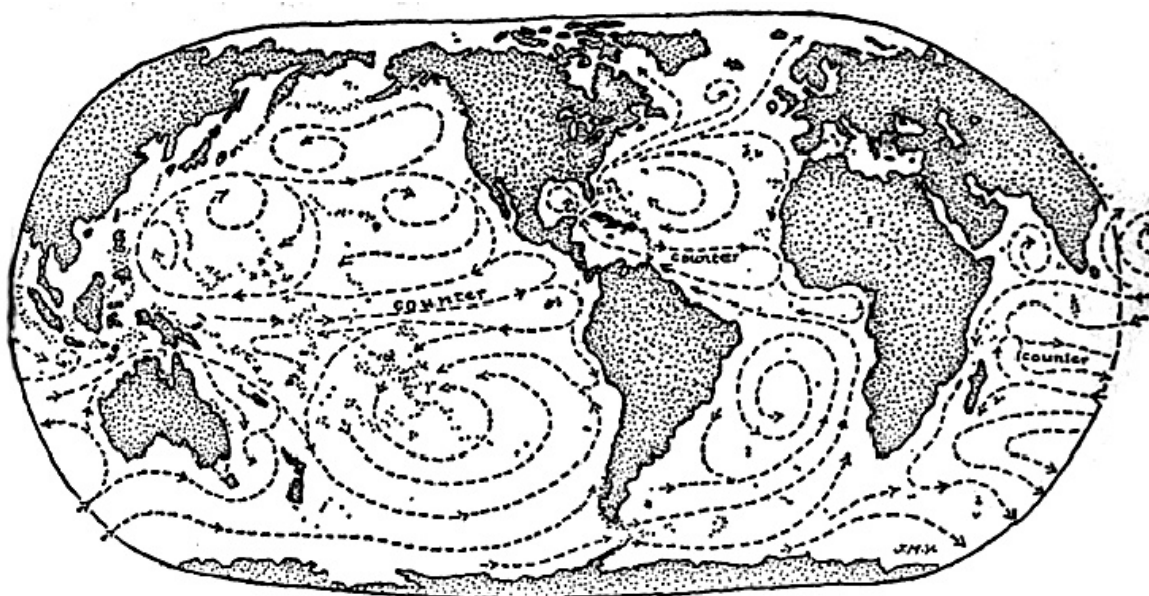
terra, per tirar poi a bordo tutto quanto vi avessero trovato per caso. perfino le creature marine che ci sono già note presentano misteri nelle loro migrazioni e nelle abitudini di riproduzione: le anguille, che dall'entroterra dell'Europa e dell'America vanno a incontrarsi per procreare nel Mar dei Sargassi, da cui soltanto i giovani si allontanano per ritornare nei luoghi di partenza dei loro genitori; i tonni, che cominciano la loro migrazione al largo della costa brasiliana, viaggiano fino alla Nuova Scozia, poi fino all'Europa, dove alcuni, ma alcuni soltanto, proseguono per il Mediterraneo; le aragoste spinose che marciano sul fondo marino, scendendo lungo la scarpata continentale, e continuano a calarsi fino a una destinazione ignota nella pianura abissale.

Altri misteri riguardano le grandi fosse degli oceani, che stranamente hanno tutte una profondità quasi uguale, circa 11.000 metri, e le creature che vivono sul fondo, sotto una così enorme pressione. Vi sono poi le correnti degli oceani, grandi fiumi nel mare: alcune sono correnti superficiali di profondità variabile, mentre altre scorrono a centinaia di metri sotto la superficie. La corrente Cromwell, nell'Oceano Pacifico, qualche anno fa salì alla superficie, per poi ritornare al suo solito livello sottomarino. Quasi tutte le correnti girano: quelle dell'emisfero settentrionale in senso orario, e quelle dell'emisfero meridionale in senso opposto. Ma perché la corrente del Benguela fa eccezione, e scorre senza girare?

I venti e le onde costituiscono altrettanti misteri. Le burrasche più violente e improvvise si scatenano soltanto in due zone: gli uragani nei Caraibi e nell'Atlantico occidentale, i tifoni nel Mar

Cinese Meridionale. Qualche volta, tuttavia, ondate di grandissima forza, dette onde di sessa, si sollevano in un mare calmo negli altri punti. Si ritiene che tali onde siano provocate da frane subacquee o da terremoti non osservati in superficie, né previsti dai servizi meteorologici.

La ricchezza mineraria degli oceani è incalcolabile, oggi, e l'estrazione e lo sfruttamento di tali giacimenti minerari, e in aggiunta il petrolio, potrebbero modificare notevolmente la situazione finanziaria del futuro. Il mare protettore ricopre anche tesori e vestigia del passato. Molti di questi avanzi sono visibili nelle basse acque costiere del Mediterraneo e nella scarpata continentale dell'Atlantico, ma altri possono giacere, per esempio, a più di 1500 metri di profondità, al largo della costa peruviana, dove sono state fotografate colonne scolpite, distese in mezzo a quelli che potrebbero essere edifici sommersi, e indicare un'enorme discesa di terra nell'oceano, durante l'era dell'uomo civilizzato. In molte parti degli oceani di tutto il mondo sussistono leggende di civiltà sommerse, dalla perduta Atlantide in mezzo all'Atlantico, le Bahama, o il Mediterraneo orientale; i misteri dell'Isola di Pasqua e di altre civiltà perdute nel Pacifico del sud; fino all'ipotesi di una civiltà oggi sepolta sotto i ghiacci dell'Antartide, ed esistente prima dello spostamento dei poli.



*Le principali correnti oceaniche del mondo. Si noti che le correnti dell'emisfero settentrionale girano in senso orario, mentre quelle dell'emisfero meridionale girano nel senso opposto, una caratteristica connessa con la rotazione della terra.*

Sembra che parti del fondo oceanico si spostino in continuazione; nel maggio del 1973 una parte della Fossa delle Isole Bonin, presso il Giappone, si è sollevata di 1830 metri. In maggioranza, i centomila terremoti che avvengono ogni anno si manifestano lungo il dorsale a metà dell'Atlantico, generalmente considerato, fin dai tempi antichi, come l'area in cui sorgeva la leggendaria Atlantide. E poi c'è il mistero del falso fondo, spesso messo in evidenza da scandagli negli abissi del mare, scandagli che hanno sovente registrato una profondità minore di quella riscontrata in precedenza, per ritornare a dare in seguito un risultato identico al primo. Si è supposto che questo falso fondo sia

l'effetto della temporanea presenza di banchi di pesci o altra fauna così fitti da presentare una superficie solida, su cui il sonar rimbalza, fornendo quindi informazioni inesatte. Un mistero altrettanto impenetrabile è costituito dalla bizzarra striscia luminosa di acqua bianca nella Corrente del Golfo. Di volta in volta si è creduto che fosse provocata da banchi di piccoli pesci luminescenti, o da marna sollevata da pesci, o da radioattività dell'acqua. Di qualunque cosa si tratti, fu abbastanza degna di nota per esser commentata da Colombo cinque secoli fa; e fu anche l'ultima

luce proveniente dalla terra che gli astronauti poterono vedere nel loro viaggio spaziale. Infine, abbiamo la teoria dei continenti alla deriva, che si allontanano l'uno dall'altro attraverso il mare, spostandosi dalla loro posizione originaria, in cui erano raggruppati insieme come un supercontinente. Soltanto adesso questa teoria comincia a essere generalmente accettata; essa può avere un rapporto considerevole con la rotazione, la composizione e il comportamento della terra stessa.

Ma c'è una differenza fra questi molteplici misteri, che possono essere infine risolti (e nel frattempo sono interessanti da studiare), e quello presentato dal Triangolo delle Bermude, che introduce un elemento di pericolo per il viaggiatore. È vero, naturalmente, che molti aeroplani sorvolano il Triangolo tutti i giorni, che navi grandi e piccole navigano nelle sue acque, e che innumerevoli viaggiatori visitano la zona ogni anno senza incidenti. Inoltre, navi e aeroplani sono andati perduti in mare e continuano a perdersi in tutti i mari e gli oceani del mondo, per una quantità di ragioni (ma dobbiamo ricordarci di distinguere fra perdersi in mare, il che presuppone il ritrovamento di rottami o di qualche relitto galleggiante identificabile, e scomparire, il che implica il non lasciare traccia alcuna); tuttavia in nessun'altra zona le sparizioni inesplicabili sono state così numerose, così chiaramente registrate, così improvvise e accompagnate da circostanze tanto insolite, alcune delle quali riducono l'elemento della coincidenza al limite dell'impossibile.

Molte autorità della Marina e dell'Aeronautica sostengono che la scomparsa di aeroplani, navi e yacht è naturalissima, in un'area di intenso traffico marittimo e aereo, soggetta a improvvise tempeste e alle varie possibilità di errori di navigazione e incidenti. Probabilmente, queste stesse autorità affermerebbero che il Triangolo delle Bermude non esiste affatto, e che l'espressione stessa è una falsità, un mistero creato apposta per il divertimento dei curiosi e dei lettori fantasiosi. Le linee aeree che servono la zona compresa nel Triangolo delle Bermude accettano quest'opinione con comprensibile entusiasmo, sebbene vi siano molti esperti piloti che non sono poi tanto sicuri della sua inesistenza. Quanti pretendono che il Triangolo delle Bermude sia una fantasia, in un certo senso hanno ragione, perché il triangolo dove avvengono le misteriose sparizioni può non essere un vero triangolo, ma piuttosto un'ellisse, o magari un gigantesco segmento circolare con il vertice nelle vicinanze delle Bermude, e il fondo arcuato che si estende dalla Florida Meridionale fino a oltre Puerto Rico, descrivendo una curva a sud e a est attraverso il Mar dei Sargassi, poi tornando alle Bermude.

Coloro che hanno studiato più a fondo il fenomeno concordano genericamente, se non in modo specifico, sulla sua posizione. Ivan Sanderson, che trattò questo argomento in *Invisible Residents* e

in diversi articoli, concluse che era realmente un'ellisse o una losanga, e che ve n'erano altre dodici sparse per il mondo a intervalli regolari, incluso il malfamato Mare del Diavolo giapponese. John Spencer reputa che l'area pericolosa segua la scarpata continentale: comincerebbe in un punto al largo della Virginia e scenderebbe verso sud seguendo la costa americana fino a oltre la Florida, proseguendo lungo il Golfo del Messico e comprendendo le scogliere sommerse delle Isole dei Caraibi e la zona periferica delle Bermude. Vincent Gaddis, autore di *Invisible Horizons* dell'articolo sulla rivista *Argosy*, che può aver dato il nome al Triangolo delle Bermude, ne stabilisce grosso modo la forma entro «...una linea che va dalla Florida a Bermuda, un'altra da Bermuda a Puerto Rico, e una terza che ritorna alla Florida passando attraverso le Bahama»; mentre John Godwin in *This Baffling World* suggerisce che il Mar della Iella sia «...un quadrato approssimativo i cui lati si estendono tra le Bermude e la costa della Virginia», e quello meridionale sia «formato dalle isole di Cuba, Hispaniola e Puerto Rico». Perfino la *Coast Guard* (Guardia Costiera) degli Stati Uniti, che non crede nell'esistenza del Triangolo delle Bermude, cortesemente identifica la sua posizione, per coloro che desiderano informazioni, con una lettera circolare, numero di riferimento 5720, del *Seventh Coast Guard District*. La circolare incomincia così: «Il 'Triangolo delle Bermude o del Diavolo' è un'area immaginaria situata al largo della costa atlantica sud orientale degli Stati Uniti, nota per un'elevata incidenza di perdite non spiegate di navi, piccole imbarcazioni e aeroplani. È generalmente accettato che i vertici del triangolo siano le Bermude, Miami in Florida e San Juan a Puerto Rico».

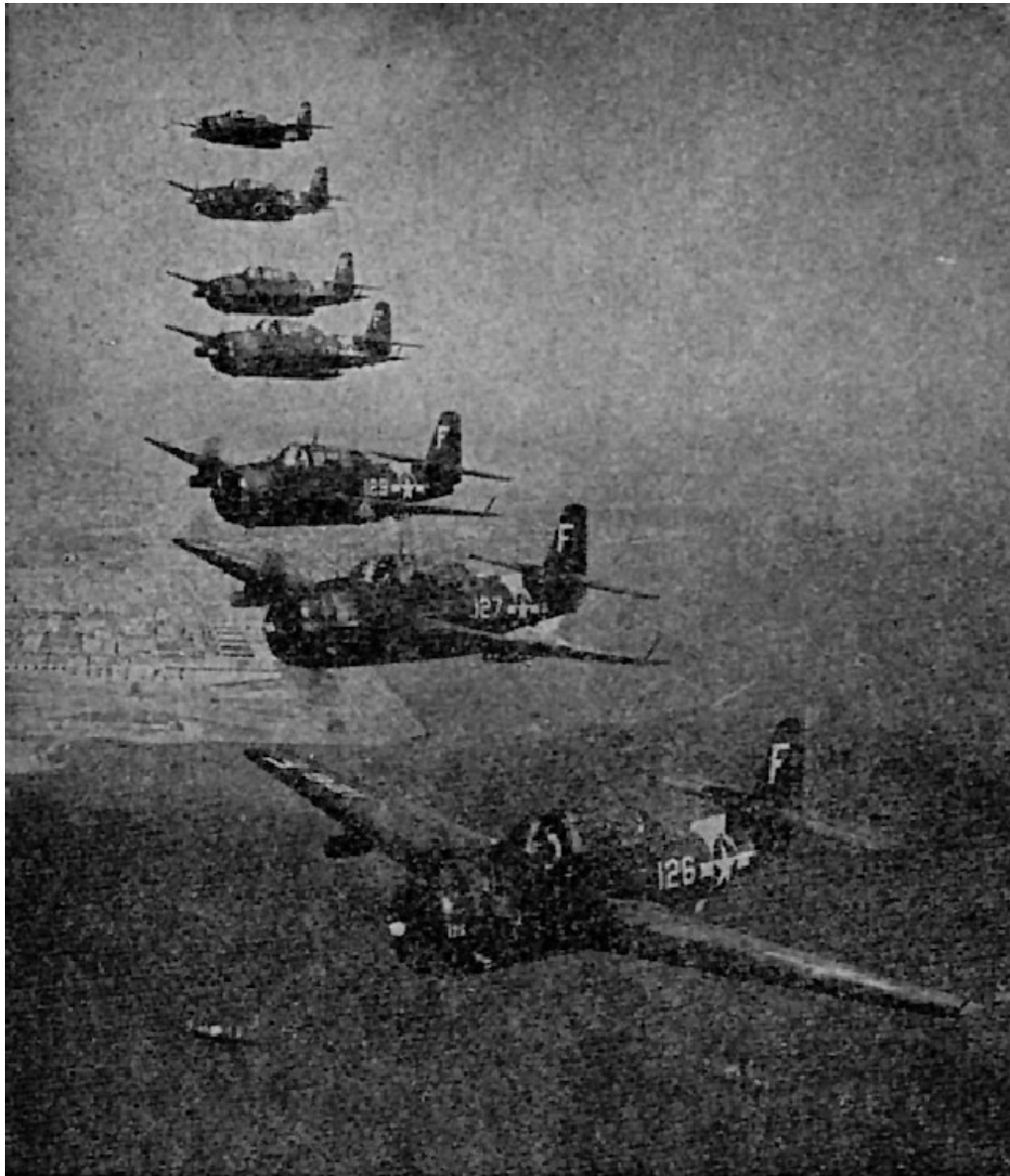
I meteorologi si riferiscono spesso al Triangolo del Diavolo come a un'area delimitata da segmenti che vanno dalle Bermude, a nord, verso New York, e a sud fino alle Isole Vergini, gonfiandosi a ventaglio a ovest, verso il 75° di latitudine nord, e comprendendolo.

L'osservazione della mappa che indica le scomparse di aeroplani e di navi importanti metterà il lettore in grado di trarre le sue conclusioni sulla forma del Triangolo delle Bermude; cioè di stabilire se sia un triangolo o no, o forse un piccolo triangolo entro un triangolo più grande, o una gigantesca ellissi, o un quadrato, o una figura parallela alle scarpate continentali e insulari.

Negli ambienti marittimi si sa da tanto tempo che molte navi sono sparite in quella zona, e certe sparizioni del passato possono aver contribuito a creare la leggenda del Mare delle Navi Perdute o del Cimitero delle Navi situati nel Mar dei Sargassi, una parte del quale è compresa nel Triangolo. I rapporti riguardanti navi scomparse sembrano indicare un aumento delle sparizioni a partire dagli anni 1860, forse perché da allora le documentazioni sono più circostanziate. Le scomparse incominciarono dopo la Guerra Civile: si devono dunque escludere eventuali attacchi di confederati. Ma alcuni mesi dopo la seconda guerra mondiale avvenne un incidente sbalorditivo, da cui nacque l'idea che gli aeroplani in volo sopra la zona potevano svanire dal cielo forse per la stessa ragione che faceva svanire le navi dal mare. Fu questo incidente che diede il suo nome al Triangolo delle Bermude.



*Fotografia, presa dall'orbita terrestre guardando verso sud, che mostra la metà meridionale della Florida, le Isole Bahama (Andros, Grand Bahama e Bimini) e una parte di Cuba. Le aree scure di mare indicano le acque profonde tra la Florida e le Bahama, dove hanno avuto luogo molte delle inesplicabili scomparse di aeroplani e di navi. I Bahama Banks sommersi sono rappresentati dalle zone di oceano più chiare, vicine alle isole. Fotografia gentilmente concessa dalla National Aeronautics and Space Administration.*



*Volo di TBM Avengers simili ai cinque aeroplani della squadriglia 19 che scomparvero il 5 dicembre 1945 con a bordo cinque ufficiali piloti e nove membri dell'equipaggio, durante una breve missione di addestramento partita dalla base aeronavale di Fort Lauderdale. In una serie di messaggi radio, essi avevano comunicato che le loro bussole e i loro strumenti erano impazziti, che tutto sembrava strano e sbagliato, e che l'oceano non aveva l'aspetto che avrebbe dovuto avere. Non si trovarono tracce né degli aeroplani né dell'equipaggio, nonostante un'intensa ricerca aerea e marittima che coprì un'area di 980 chilometri quadrati. Fotografia: National Archives.*



## 2 IL TRIANGOLO DEGLI AEROPLANI SCOMPARSI

Il Triangolo delle Bermude ricevette il suo nome in seguito alla sparizione di sei aeroplani della Marina e dei loro equipaggi, avvenuta il 5 dicembre 1945. I primi cinque aeroplani che scomparvero, evidentemente nello stesso momento, stavano effettuando una missione abituale di addestramento. Il loro piano di volo doveva seguire un percorso triangolare: partendo dalla base aeronavale di Fort Lauderdale, in Florida, dovevano dirigersi verso est per 257 chilometri, poi a nord per 64 chilometri, infine ritornare alla base, seguendo una rotta sud ovest. Le Bermude hanno dato il loro nome a quello che è stato chiamato in vari modi, ossia Triangolo del Diavolo, Triangolo della Morte, Mare della Iella, Cimitero dell'Atlantico e altri appellativi, sopra tutto perché allora era stato osservato che il vertice del piano di volo triangolare in partenza da Fort Lauderdale era in linea diretta con Bermuda, e in parte perché Bermuda sembra essere il limite settentrionale del luogo in cui sono avvenute, prima e dopo, scomparse di navi e di aeroplani in circostanze molto insolite. Ma nessun incidente avvenuto prima o dopo è stato più straordinario di questa totale sparizione di un'intera formazione di addestramento, insieme con il gigantesco aeroplano di salvataggio, un *Martin Mariner* con un equipaggio di tredici persone, svanito inesplicabilmente durante le operazioni di soccorso.

Il gruppo di aeroplani condannati che lasciarono la loro base di Fort Lauderdale nel pomeriggio del 5 dicembre 1945 portava il nome di Squadriglia 19. L'equipaggio era costituito da cinque ufficiali piloti e da nove soldati semplici, questi ultimi distribuiti in numero di due per ogni aeroplano; ma quel giorno mancava un uomo, che aveva chiesto di essere dispensato dal volo a causa di una premonizione, e non era stato sostituito. Gli apparecchi erano aerosiluranti della Marina *Grumman TBM-3 Avenger*, e ognuno portava a bordo una quantità di carburante sufficiente per un volo di più di milleseicento chilometri. La temperatura era di 18 gradi, il sole splendeva, c'erano nubi sparse e un moderato vento di nord est. I piloti che avevano volato prima, in quello stesso giorno, riferivano che il tempo era ideale. Il tempo di volo calcolato per quella missione specifica era di due ore. Gli aeroplani cominciarono le manovre di decollo alle 2 pomeridiane, e alle 2.10 erano tutti in volo. Il tenente Charles Taylor, con un'esperienza di volo di più di 2500 ore, il quale comandava la squadriglia, guidò gli aeroplani a Chicken Shoals, a nord di Bimini, dove essi dovevano prima di tutto compiere esercizi di tiro a un bersaglio costituito da un pontone. Tanto i

piloti quanto gli uomini dell'equipaggio erano invitati a spararsi addosso, e non c'era da aspettarsi che capitasse qualcosa di strano durante la missione.

Invece qualcosa capitò, e come! Alle 3.15 pomeridiane circa, dopo che il volo di avvicinamento all'obiettivo era stato effettuato e gli aeroplani avevano proseguito verso est, il radiotelegrafista della torre di controllo, nella stazione aeronavale di Fort Lauderdale, che aspettava di entrare in contatto con gli aeroplani, per conoscere lo «stimato di arrivo» e per dare le istruzioni di atterraggio, ricevette una comunicazione insolita dal comandante della squadriglia. Eccone la registrazione.

Comandante della squadriglia (tenente Charles Taylor): «Chiamo la torre. Circostanze critiche. Sembra che ci troviamo fuori rotta. Non riusciamo a vedere la terra... Ripeto... Non riusciamo a vedere la terra».

Torre: «Qual è la vostra posizione?»

Comandante della squadriglia: «Non siamo sicuri della nostra posizione. Non riusciamo a capire dove siamo veramente... Sembra che ci siamo smarriti...»

Torre: «Si diriga verso ovest».

Comandante della squadriglia: «Non sappiamo dove sia l'ovest. Qui non funziona più niente... Strano... Non possiamo accertare nessuna direzione... Perfino l'oceano non appare come dovrebbe essere...»

Alle 3.30 circa l'istruttore capo dei piloti di Fort Lauderdale aveva captato con la sua radio un messaggio di un certo Powers, uno degli allievi piloti, il quale chiedeva chiarimenti

sull'interpretazione della sua bussola, e l'aveva sentito dire: «Non so dove ci troviamo. Credo che ci siamo smarriti dopo l'ultima virata». L'istruttore capo era riuscito a mettersi in contatto con l'istruttore della squadriglia 19, il quale gli aveva detto: «Tutte e due le mie bussole sono guaste. Sto tentando di localizzare Fort Lauderdale... Sono certo di essere sopra le Keys, ma non so a quale quota...» Allora il capo degli istruttori l'aveva consigliato di dirigersi verso nord, con il sole sul fianco sinistro, finché non avesse raggiunto la base aeronavale di Fort Lauderdale. Ma poi aveva udito: «Siamo appena passati sopra una piccola isola... Nessun'altra terra in vista...» e questo significava che l'istruttore non era sopra le Keys, e che l'intera squadriglia, non essendo in grado di vedere la terra, il normale proseguimento delle Keys, aveva perso l'orientamento.

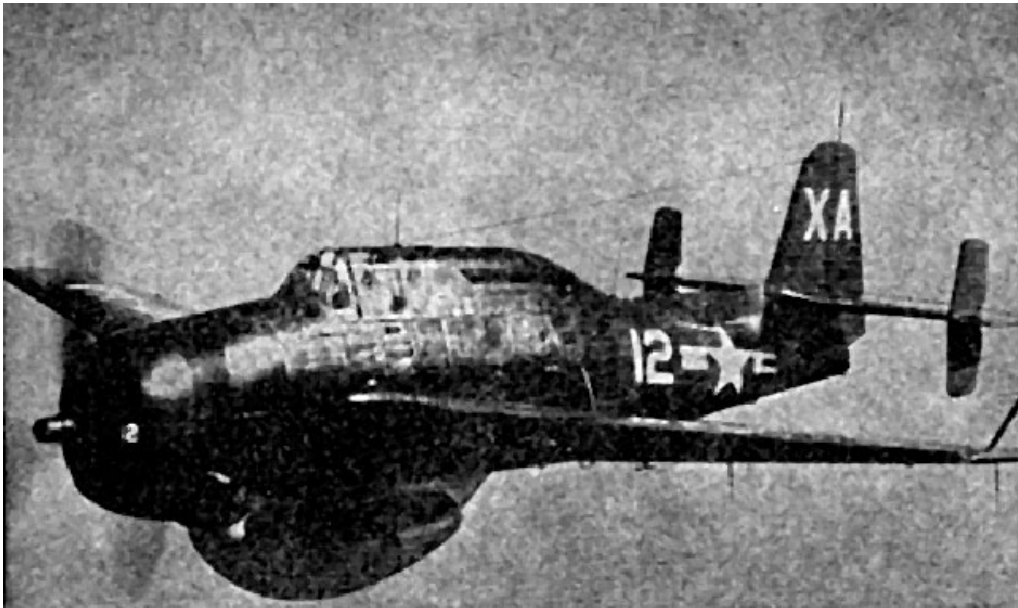
Captare i messaggi della squadriglia 19 diventava sempre più difficile, a causa di disturbi. Evidentemente la squadriglia 19 non poteva più udire i messaggi della torre, mentre la torre sentiva le conversazioni fra gli aeroplani. Alcuni di quei messaggi alludevano a possibili mancanze di carburante, carburante sufficiente per centoventi chilometri soltanto, e a venti di una velocità oraria di centoventi chilometri; fu udita anche la spaventosa notizia che tutte le bussole girostatiche e magnetiche su ogni aeroplano erano guaste, «impazzite», come fu riferito allora: ciascuna dava indicazioni diverse. Durante tutto quel tempo la potente radio trasmittente di Fort Lauderdale non riuscì a prendere nessun contatto con i cinque apparecchi, sebbene le comunicazioni fra gli aeroplani fossero chiaramente udibili.

Intanto il personale della base, al diffondersi della notizia che la squadriglia 19 si trovava in condizioni di emergenza, cominciava ad agitarsi. Furono fatte congetture d'ogni sorta, riguardanti un eventuale attacco nemico (sebbene la seconda guerra mondiale fosse terminata da parecchi mesi) o perfino attacchi di nuovi nemici; furono mandati apparecchi di soccorso, e in particolare un idrovolante bimotore di pattuglia *Martin Mariner*, con un equipaggio di tredici persone, dalla base aeronavale di Banana River.

Alle 4 pomeridiane la torre di controllo d'un tratto udì che il tenente Taylor aveva inaspettatamente ceduto il comando a un pilota dei Marines, il capitano Stiver. Da lui si ricevette un messaggio comprensibile, sebbene i disturbi e la tensione nervosa di tutti contribuissero a renderlo confuso: «Non siamo certi di dove ci troviamo... Pensiamo di essere a 364 chilometri a nord-est della base... Dobbiamo essere passati sopra la Florida e trovarci nel Golfo del Messico...» Evidentemente il comandante della squadriglia decise allora di fare una virata di 180°, nella speranza di ritornare verso la Florida; ma mentre gli apparecchi viravano, la trasmissione cominciò a diventare più debole, indicando così che gli aeroplani avevano fatto una manovra sbagliata, e stavano volando verso est, sopra il mare aperto, e si allontanavano dalla costa della Florida. Secondo certi rapporti, le ultime parole trasmesse dalla squadriglia 19 furono: «Sembra che siamo...» Ma altri ascoltatori, a quanto pare, ricordano qualcosa di più come: «Stiamo entrando nell'acqua bianca... Siamo completamente smarriti...»

Nel frattempo la torre ricevette, soltanto pochi minuti dopo il decollo, un messaggio del tenente Come, uno degli ufficiali del *Martin Mariner*, mandato nella zona in cui, si presumeva, gli aeroplani dovevano trovarsi: la comunicazione parlava di forti venti al di sopra dei 1800 metri. E questo fu l'ultimo messaggio che pervenne dall'aeroplano di soccorso. Poco dopo, tutte le unità di soccorso ricevevano un messaggio urgente, in cui si dichiarava che da quel momento mancavano sei aeroplani, invece di cinque. Anche l'apparecchio di soccorso, con un equipaggio di tredici uomini, era scomparso.

Nessun altro messaggio giunse più dalla squadriglia 19 in missione di addestramento, o dal *Martin Mariner* che era stato mandato a soccorrerla. Poco dopo le 7 pomeridiane, tuttavia, la stazione aeronavale di Opa-Locka, a Miami, captò un flebile messaggio consistente in «FT... FT...», segnale che faceva parte delle lettere d'identificazione degli aeroplani appartenenti alla squadriglia 19, quelle dell'apparecchio dell'istruttore essendo FT-28. Ma se il messaggio proveniva davvero dalla pattuglia perduta, l'orario in cui fu ricevuto avrebbe indicato che la comunicazione veniva mandata due ore dopo che gli apparecchi erano presumibilmente rimasti senza carburante.



*Un bombardiere Grumman Avenger, del tipo che faceva parte della squadriglia 19, visto più da vicino. I bombardieri erano dotati di zattere di salvataggio, ed erano in grado di galleggiare per un minuto e mezzo, se cadevano in mare. I membri dell'equipaggio erano addestrati ad abbandonare l'apparecchio in sessanta secondi. Questi fattori, uniti al punto dove avvenne l'incidente relativamente vicino alla base, rendono ancora più misteriosa la completa sparizione di tutti e cinque gli aeroplani e dell'equipaggio. Fotografia gentilmente concessa da Grumman Aircraft.*



*Caduta in mare di un aerosilurante TBM Avenger, simile ai cinque aeroplani della squadriglia 19. Mentre gli aeroplani che precipitano in mare lasciano di solito un velo di petrolio o qualche relitto, la completa sparizione della squadriglia 19 suscitò nella Commissione Navale d'Inchiesta osservazioni di questo genere: «Essi svanirono completamente, come se fossero volati verso Marte». Fotografia: National Archives.*

La prima ricerca aerea, iniziata il giorno della scomparsa, fu sospesa a causa dell'oscurità, ma le vedette della Guardia Costiera seguirono a ricercare eventuali sopravvissuti durante la notte. Il giorno successivo, un giovedì, un'enorme operazione di ricerca ebbe inizio alle prime luci dell'alba. Ma non si trovò nulla, sebbene si trattasse di una delle ricerche più accurate della storia, perché comprendeva 240 aeroplani, altri 67 apparecchi della portaerei *Solomons*, 4 cacciatorpediniere, parecchi sottomarini, 18 vedette della Guardia Costiera, centinaia di aeroplani privati, yacht e imbarcazioni varie, altri PBMs della stazione aeronavale di Banana River e l'aiuto di unità della RAF e della Royal Navy di stanza alle Bahama.

Una media quotidiana di 167 voli, effettuati a una quota di circa 90 metri sopra il livello dell'acqua dall'alba al tramonto, una minuziosa ispezione di 985 chilometri quadrati di terra e di mare, compreso l'Atlantico, il Mar dei Caraibi, parte del Golfo del Messico, la Florida e le isole vicine, con un tempo di ricerca aerea di 4100 ore, non rivelarono né una zattera di salvataggio, né relitti, né tracce di petrolio. Le spiagge della Florida e delle Bahama furono controllate ogni giorno per parecchie settimane, in cerca di rottami identificabili degli apparecchi smarriti, ma senza risultato alcuno.

Furono esaminati tutti i possibili indizi. Era corsa la voce che un aeroplano mercantile avesse visto un bagliore rosso sopra la terra nel giorno delle scomparse, e in un primo tempo si era pensato che potesse essere stata l'esplosione del *Martin Mariner*, ma poi la voce fu smentita. Più tardi ancora, una nave mercantile parlò di un'esplosione nel cielo alle 7.30 pomeridiane: ma se quell'esplosione riguardava i cinque *Avengers*, voleva dire che gli aeroplani erano ancora in volo qualche ora dopo l'esaurimento delle loro riserve di carburante. Inoltre, per spiegare in questo modo la perdita di tutti gli apparecchi, senza che ne rimanesse traccia alcuna, bisognava ammettere che si fossero scontrati uno contro l'altro e fossero esplosi nello stesso momento, dopo aver mantenuto il silenzio radio da quando il contatto era stato interrotto. C'era anche da notare che nessun messaggio di SOS giunse mai dalla squadriglia 19, né dalla missione di soccorso. Per quanto riguarda gli ammaraggi di emergenza, gli *Avengers* erano in grado di ammarare dolcemente, e in qualsiasi circostanza potevano mantenersi a galla per novanta secondi, mentre i loro equipaggi erano addestrati a lasciare gli apparecchi in sessanta secondi. Erano disponibili zattere di salvataggio, situate all'esterno degli aeroplani. Perciò, in ogni genere di ammaraggio forzato le zattere di salvataggio avrebbero galleggiato, e infine sarebbero state individuate. Durante la prima parte dell'operazione di soccorso, alcuni osservatori notarono grandi moti ondosi sul mare, ma i flutti erano così distanti l'uno dall'altro, che in caso di necessità gli aeroplani avrebbero potuto ammarare

in mezzo a essi. La strana allusione all'acqua bianca, nell'ultimo messaggio trasmesso dalla squadriglia 19 può aver avuto qualche legame con la disorientante caligine spessa e bianca, che è una caratteristica saltuaria della zona. Questo potrebbe spiegare la mancanza di visibilità e l'espressione «il sole non sembra a posto», ma non avrebbe dovuto danneggiare le bussole e i giroscopi. Inoltre, tra la Florida e le Bahama, c'era un noto punto radio morto, ma i guai degli aeroplani erano cominciati prima che il contatto radio si perdesse.

Una Commissione Navale d'Inchiesta, dopo aver esaminato tutte le prove disponibili e discusso incidentalmente sull'opportunità di deferire alla corte marziale l'ufficiale addetto agli strumenti (il quale in seguito fu prosciolto, quando si stabilì che tutti i suoi strumenti erano stati controllati prima del decollo), terminò i lavori senza esser riuscita a mettere in chiaro in nessun modo quello che era realmente successo. Certi rapporti dichiararono: «Un messaggio radio intercettato indicava che gli aeroplani si erano smarriti, e che le loro bussole non funzionavano». Il capitano W.C. Wingard, un funzionario del servizio informazioni, fu in un certo senso più esplicito, in una conferenza stampa successiva: «I membri della Commissione d'Inchiesta non furono in grado di fare neppure una congettura valida su quanto era successo». Un altro membro della Commissione commentò, alquanto drammaticamente: «Gli aeroplani svanirono in maniera totale, come se fossero volati su Marte», suggerendo così l'affascinante concetto del viaggio spaziale o di eventuali UFO, elementi che da allora hanno assunto una parte importante nella leggenda del Triangolo delle Bermude. Investigatori e studiosi di oceanografia seri hanno presentato una quantità di teorie sulle cause della

sparizione di così tanti aeroplani e navi, senza che ne rimanga traccia alcuna, e sulla totale scomparsa di un numero così grande di piloti e passeggeri. Il comandante R.H. Wirshing, che nel periodo in cui avvenne l'incidente era uno degli ufficiali istruttori della base aeronavale di Fort Lauderdale, dopo aver meditato per anni sul fatto, ritiene che l'espressione «scompare» abbia una notevole importanza per quanto concerne il destino dell'equipaggio della squadriglia 19, perché non è stato mai dimostrato che gli uomini siano realmente periti. La madre di uno dei piloti dispersi, la quale assistette alle sedute della Commissione Navale d'Inchiesta, dichiarò allora di aver avuto l'impressione che suo figlio «fosse ancora vivo in qualche punto dello spazio». E il News di Miami citò questa frase del dottor Manson Valentine, uno scienziato che ha studiato la zona per molti anni, da Miami: «Essi sono ancora qui, ma in una dimensione diversa di un fenomeno magnetico, che può esser stato provocato da un UFO». Un ufficiale della Guardia Costiera, membro della Commissione d'Inchiesta, si espresse con una franchezza in un certo senso confortante, osservando semplicemente: «Non abbiamo la minima idea di che cosa diavolo sia capitato». E infine una dichiarazione più formale di un altro funzionario della Commissione espone il parere degli ufficiali investigatori: «...Questa perdita, senza precedenti in tempo di pace, sembra essere un mistero totale, il fatto più strano su cui si sia mai indagato nella storia della navigazione aerea».

Spesso nei disastri, e specialmente in quelli che avvengono sul mare, si notano incredibili coincidenze (quando la nave da carico *Stockholm* entrò in collisione con il transatlantico *Andrea Doria*, una ragazzina che parlava soltanto lo spagnolo fu strappata dalla sua cabina sull'*Andrea Doria* dalla prua della *Stockholm*, e sbalzata con una parte della cabina nella paratia della *Stockholm*, accanto alla cabina di un marinaio che era l'unica persona della nave che sapesse parlare lo spagnolo); e nella perdita della squadriglia 19 questo elemento di coincidenza non mancò.

Il comandante R.H. Wirshing, allora un tenente in servizio presso la base aeronavale di Fort Lauderdale come istruttore, dalle cui annotazioni di prima mano è stato tratto e messo in ordine gran parte del materiale citato sopra, ricorda che in quello stesso giorno, alla mattina, in un volo di addestramento c'era stato qualcosa di insolito. Anche in quel volo precedente, che, essendo molto meno sensazionale, era stato generalmente trascurato dai rapporti sul disastro apparsi sui giornali, si erano verificate disfunzioni delle bussole, e la formazione, invece di atterrare nella base, aveva atterrato a 80 chilometri a nord.

A quanto sembra, almeno due membri della squadriglia 19 avevano avuto un presentimento di sciagura. Uno era l'istruttore pilota stesso. Alle 1.15 pomeridiane, si era presentato in ritardo all'istruzione che precede il volo, e aveva chiesto all'ufficiale in servizio di essere esonerato da quel particolare incarico. La sua richiesta non fu accompagnata da nessuna spiegazione; egli dichiarò semplicemente che non desiderava prendere parte alla missione. Tuttavia non si trovò nessuno per sostituirlo, e la sua domanda fu respinta.

Il secondo caso, di cui il tenente Wirshing in persona fu testimone, fu quello commentatissimo di un caporale dei Marines, Allan Kosnar, che era assegnato alla squadriglia 19, ma non si presentò sulla pista di decollo. La stampa riferì che il caporale aveva detto: «Non saprei spiegarne il perché, ma per qualche strana ragione avevo deciso di non prendere parte al volo quel giorno». Secondo il tenente Wirshing, tuttavia, il caporale, un veterano di Guadalcanal, doveva fare soltanto quattro mesi di servizio prima di essere congedato, e aveva già chiesto da parecchi mesi l'esonero dal servizio di volo. Quel giorno si era parlato ancora della faccenda, e il tenente Wirshing gli aveva detto di presentarsi al medico, per chiedergli di essere esonerato. Egli fece così, e di conseguenza la squadriglia partì con un membro in meno. Quando si ebbero le prime notizie sulle difficoltà della squadriglia 19, il tenente Wirshing andò nelle baracche degli uomini arruolati, in cerca di volontari.

La prima persona che incontrò fu il caporale appena assegnato al servizio a terra, il quale gli disse: «Si ricorda di avermi detto di presentarmi al medico? L'ho fatto, e sono stato esonerato dal servizio di volo. È la mia squadriglia che si è perduta».

Nondimeno, secondo un rapporto della pista di decollo, risultava che gli aeroplani erano partiti con gli equipaggi al completo, come se qualcuno si fosse arrampicato a bordo all'ultimo momento. Questo provocò continue ispezioni nella base, per controllare se qualcun altro mancasse. Quando si

ebbe la certezza che nessun altro membro del personale risultava assente, il mistero del rapporto sugli equipaggi al completo si aggiunse come un ulteriore elemento insolubile delle molteplici sparizioni.

E un altro elemento insolito nel mistero della squadriglia 19 divenne pubblico ventinove anni dopo l'incidente, quando Art Ford, giornalista, scrittore e conferenziere, il quale aveva seguito il caso fin dal 1945, fece una rivelazione stupefacente in un programma televisivo nazionale, nel 1974, dichiarando che il tenente Taylor aveva detto alla radio: «Non seguitemi... sembrano esseri provenienti dallo spazio». Ford sostiene di aver ricevuto questa informazione scrinale, al tempo dell'incidente, da un radioamatore, ma che non le aveva dato molto credito, tenendo conto delle difficoltà di un dilettante nel ricevere comunicazioni da un aeroplano in movimento, e anche dell'eccitazione e delle notizie incontrollate che circolavano in quel periodo.

Ma nelle sue indagini successive, Ford ebbe un'insolita conferma in una copia dei messaggi dell'aeroplano alla torre, inclusi in un ulteriore rapporto, preparato in seguito alle pressioni dei genitori del personale disperso. La copia ufficiale, e un tempo segreta, che Ford afferma di esser stato autorizzato a esaminare soltanto parzialmente, contiene almeno una frase: «Non seguitemi» in comune con quella riferita a Ford dal dilettante di radiofonia a onde corte, e, fatto significativo, mai resa pubblica prima. Quest'ultimo mistero, con il suo accenno a interferenze extraterrestri, riecheggia in non poche delle altre sparizioni.

Mentre moltissime navi e imbarcazioni di piacere sono scomparse nell'area del Triangolo delle Bermude prima e dopo questo incidente, vale la pena di osservare che i disastri che capitano contemporaneamente agli *Avengers* e al *Martin Mariner* furono i primi che colpirono aeroplani, e che fu quella la prima circostanza in cui vennero impiegate tante ed efficienti unità di terra, cielo e mare, per condurre una ricerca così estesa e completa, sebbene infruttuosa. Questo incidente avrebbe provocato sforzi di ricerca più intensi nei casi di future sparizioni di aeroplani, non soltanto nell'intento di salvare i sopravvissuti, ma anche, una volta trascorso il tempo di probabile sopravvivenza, di capire che cosa fosse successo.

Dopo l'incidente della squadriglia 19, sembrò che inesplicabili sparizioni di aeroplani commerciali, privati e militari avvenissero con una regolarità angosciante, in aggiunta alle normali scomparse di navi piccole e grandi che erano continuate per decine e decine d'anni. Ai nostri giorni, tuttavia, con le squadre di soccorso terra mare, le comunicazioni radio con la base, gli strumenti più perfezionati e i sistemi di ricerca più approfonditi, le indagini su ogni scomparsa sono condotte in una maniera molto più completa.

Il 3 luglio 1947, un C-54 dell'Esercito degli Stati Uniti, con a bordo un equipaggio di sei persone, durante un volo di routine da Bermuda al campo di aviazione militare Morris, a Palm Beach, scomparve in un punto fra Bermuda e Palm Beach, la sua ultima posizione nota essendo a circa 160 chilometri da Bermuda. Un'immediata e intensa ricerca in cielo e in mare, condotta da unità dell'Esercito, della Marina e della Guardia Costiera, si estese per più di 260.000 chilometri quadrati di mare, senza che fossero trovati relitti o tracce di petrolio (a esclusione di qualche cuscino di sedile e una bottiglia di ossigeno, non identificati come appartenenti all'aeroplano perduto).

A mano a mano che avvenivano le scomparse, si notò una coincidenza caratteristica, in un certo senso allarmante: in maggioranza le sparizioni nell'area del triangolo sembravano aver luogo durante il culmine della stagione turistica e alberghiera, fra novembre e febbraio. E fu anche più sbalorditivo constatare che molte delle perdite avevano avuto luogo nelle poche settimane intorno al Natale, prima o dopo. Un quadrimotore per passeggeri *Tudor IV* della British South American, un bombardiere *Lancaster* trasformato, di nome *Star Tiger*, in volo dalle Azzorre alle Bermude, scomparve il 29 gennaio 1948. Trasportava un equipaggio di sei persone e venticinque passeggeri, compreso Sir Arthur Cunningham, un maresciallo d'aviazione inglese della seconda guerra mondiale, e l'ex comandante della Seconda Forza Aerea Tattica della RAF. Lo *Star Tiger* doveva atterrare sul Kindley Field, a Bermuda, alle 10.30 di sera. Poco prima dell'ETA (presunto orario di arrivo), il pilota trasmise alla torre di controllo un messaggio radio che comprendeva le parole:

«Tempo e condizioni ottime», e, «Si prevede di arrivare in orario». La posizione dell'aeroplano era calcolata a 611 chilometri a nord est delle Bermude.

Non giunse nessun altro messaggio, ma lo *Star Tiger* non arrivò mai. Nessuno ricevette messaggi di SOS o di emergenza, né qualche indicazione che l'apparecchio non funzionasse perfettamente, e in ottime condizioni di tempo. A mezzanotte lo *Star Tiger* fu dichiarato in ritardo, e il giorno dopo, il 30 di gennaio, venne condotta una massiccia operazione di salvataggio e di ricerca. Trenta aeroplani e dieci navi rastrellarono la zona per molti giorni, senza successo. Il 31 gennaio, a nord ovest delle Bermude, furono avvistate alcune cassette e qualche bidone vuoto di petrolio. Ma se quegli oggetti appartenevano allo *Star Tiger*, voleva dire che l'aeroplano stava volando a centinaia di chilometri di distanza dalla sua rotta, quando era capitato il disastro, di qualunque natura fosse; inoltre dobbiamo tener presente che il pilota non aveva accennato a nulla d'insolito né riguardo alla rotta né al funzionamento dell'apparecchio, durante il suo ultimo contatto con la torre di controllo.

Mentre le ricerche continuavano senza successo, parecchi radioamatori della costa atlantica o anche residenti più internamente captarono un confuso messaggio come se qualcuno adoperasse l'apparecchio trasmettente, senza conoscere il codice Morse. I punti composero la parola *Tiger*. E il rapporto di una stazione della Guardia Costiera nel Newfoundland fu anche più strano. Quando i segnali cessarono, risultò che qualcuno aveva evidentemente trasmesso un messaggio verbale, pronunziando semplicemente queste lettere: G A H N P. Erano le lettere d'identificazione del perduto *Star Tiger*.

Si suppose, tenendo in particolare conto il comportamento notoriamente eccentrico e pazzesco di certi individui che seguono le sciagure, e ne godono, che questi svariati messaggi fossero burle di cattivo gusto. Tuttavia, si nota una conturbante rassomiglianza con il caso della squadriglia 19, quando si ricorda il fioco, indistinto messaggio captato a Miami, ore dopo la scomparsa della squadriglia, messaggio che conteneva le lettere d'identificazione della squadriglia, come se una comunicazione finale fosse mandata o ritrasmessa da una distanza molto più grande, in spazio o tempo, di quella indicata dalla posizione in cui gli aeroplani erano svaniti.

Il ministro britannico dell'Aviazione civile istituì una Commissione d'Inchiesta, diretta da Lord Macmillan, per indagare sulla scomparsa dello *Star Tiger*. Il suo rapporto fu reso pubblico otto mesi dopo la sparizione dell'aeroplano. Concludeva dichiarando che non si erano scoperti indizi per supporre che lo *Star Tiger* fosse caduto in mare a causa di difetti della radio o meccanici, di esaurimento del carburante, insuccesso nel trovare la destinazione, perturbazioni meteorologiche, o errori di altimetria, per nominare soltanto qualche possibilità. Il disegno e la fabbricazione del

*Tudor IV* furono reputati «tali da non dare motivo», secondo le parole del rapporto, «di supporre che, tenuto conto delle norme imposte, nel disegno dell'aeroplano *Tudor IV* o nella fabbricazione di quel particolare aeroplano *Tudor IV*, lo *Star Tiger*, vi fossero difetti tecnici od omissioni...»

Il verdetto finale della Commissione potrebbe essere considerato applicabile anche alle sparizioni di altri aeroplani nel Triangolo, sia prima che dopo quella dello *Star Tiger*. «Si può veramente affermare che nessun problema più sconcertante si è mai presentato all'investigazione... Nella totale mancanza di prove attendibili sia sulla natura sia sulle cause del disastro dello *Star Tiger*, la commissione non è stata in grado di far nulla di più che suggerire qualche possibilità, nessuna delle quali raggiunge neppure il grado della probabilità. In tutte le attività che richiedono la collaborazione dell'uomo e della macchina vi sono due elementi di carattere molto diverso. Vi è l'incalcolabile elemento umano, dipendente da fattori non perfettamente conosciuti; e vi è l'elemento meccanico, soggetto a leggi alquanto diverse. Entrambi possono subire un crollo, separatamente o contemporaneamente. O qualche causa esterna può sopraffare tanto l'uomo quanto la macchina. Ciò che accadde in questo caso non sarà mai spiegato».

Per una straordinaria e piuttosto inquietante coincidenza, capitata con dodici giorni di anticipo sul primo anniversario della scomparsa dello *Star Tiger*, il suo aeroplano gemello, lo *Star Ariel*, con un equipaggio di sette persone e tredici passeggeri, scomparve durante un volo fra Bermuda e la Giamaica, il 17 gennaio 1949. La sua rotta completa doveva essere da Londra a Santiago del Cile, e la sosta a Bermuda aveva lo scopo di caricare il carburante sufficiente per un tempo di volo di altre

dieci ore. Quando lo *Star Ariel* lasciò Bermuda, alle 7.45 del mattino, il mare era calmo e le condizioni atmosferiche erano buone. Circa cinquantacinque minuti dopo il decollo, il comandante dell'apparecchio mandò a Bermuda il seguente rapporto di routine sul volo: «Qui il capitano McPhee, a bordo dell'*Ariel*, in rotta verso Kingston, Giamaica, da Bermuda. Abbiamo raggiunto l'altitudine di crociera. Tempo buono. Si prevede di arrivare a Kingston secondo l'orario stabilito... Sto cambiando la frequenza radio per comunicare con Kingston».

Ma non vi furono altri messaggi dallo *Star Ariel*, né allora né mai.

Quando la ricerca dello *Star Ariel* incominciò, nella zona c'era un'unità operativa della Marina degli Stati Uniti, che stava facendo manovre. Due portaerei mandarono i loro aeroplani a raggiungere le unità di soccorso della Guardia Costiera e delle Forze Aeree, inviate da molti punti della costa atlantica; si aggiunsero anche aerei inglesi mandati da Bermuda e dalla Giamaica.

Incrociatori, cacciatorpediniere e la corazzata *Missouri* degli Stati Uniti raggiunsero la zona della ricerca insieme a navi britanniche e navi mercantili che si trovavano per caso in quell'area. Ecco il testo di un radiogramma diffuso a tutte le navi in mare nella zona: «Aeroplano quadrimotore della British South American Airways *Star Ariel* Gagre partito da Bermuda alle 12.42 GMT (*Greenwich mean time, ora di Greenwich. (N.d.T.)*) il 17 gennaio per Giamaica rotta due uno sei gradi fu sentito per l'ultima volta quando si trovava a circa 25 chilometri a sud di Bermuda alle 13.37 GMT del 17 gennaio. Si chiede a tutte le navi di comunicare a questa stazione l'avvistamento di qualsiasi frammento galleggiante del genere rivestimento cabina di aeroplano e di cuscini colore azzurro, canotti da aeroplano colore giallo, cinture di salvataggio color marrone scuro, tutti oggetti recanti il marchio BSAA, o qualsiasi indumento galleggiante».

Settantadue aeroplani da ricerca, volando in formazione ravvicinata, di tanto in tanto quasi ala contro ala, percorsero 388.000 chilometri quadrati di oceano, partendo dalla zona da cui era giunto l'ultimo messaggio radio, e procedendo a sud ovest, verso la Giamaica. Ma non riuscirono a scoprire neppure una singola prova che potesse essere collegata con l'aeroplano mancante. Il 18 gennaio, un aeroplano britannico e un aeroplano americano parlarono di una strana luce sul mare, ma le unità di ricerca e soccorso mandate nelle vicinanze non trovarono nulla, e le Forze Aeree sospesero le operazioni di ricerca il 22 gennaio.

Il fatto che questi due aeroplani civili inglesi (entrambi appartenenti alla stessa compagnia, la British South American Airways) andassero perduti a meno di un anno di distanza l'uno dall'altro, e nella stessa area, fece sorgere sospetti di sabotaggio, mentre negli anni successivi l'idea del sequestro aereo si sarebbe presentata immediatamente. Su questa possibilità, come sull'esperienza del pilota e dell'equipaggio, sul funzionamento degli strumenti e sulle condizioni atmosferiche investì una Commissione d'inchiesta, il Comitato Diabazon, che non scoprì nulla di sbagliato, né indizi di alcun genere: «...l'assenza di prove, dovuta al fatto di non aver trovato relitti, rende ignote le cause dell'incidente capitato allo *Star Ariel*».

Allora fu presa in considerazione la teoria che il bromuro metilico degli estintori fosse incidentalmente penetrato nel sistema di pressione, e, circolandovi, avesse provocato un'esplosione. Questa sarebbe stata una possibilità per un bizzarro incidente su un aeroplano, forse, ma non potrebbe certo giustificare le altre numerose scomparse avvenute nella zona.

Uno dei motivi per cui la ricerca dello *Star Ariel* era stata così intensa fu che il 28 dicembre 1948, alla mattina presto, un altro aeroplano per passeggeri, un *DC-3* noleggiato in volo da San Juan a Miami, era svanito nel nulla con i suoi trentasei passeggeri e l'equipaggio. L'inutile ricerca di questo apparecchio, che aveva comportato l'intervento di più di quaranta aeroplani militari e di parecchie navi, e ricoperto una superficie di oltre 780.000 chilometri quadrati di oceano e di costa, era stata sospesa soltanto una settimana prima della scomparsa dello *Star Ariel*. Le circostanze in cui il *DC-3* era sparito erano state ancor più sorprendenti di quelle in cui erano andati perduti gli altri apparecchi. Come negli altri casi, il tempo era splendido e la notte limpida. L'aeroplano era decollato alle 10.30 di sera, il 27 dicembre. A un certo momento del volo notturno, il comandante dell'aeroplano, Robert Linquist, aveva osservato alla radio: «Ma guarda un po'... Stiamo tutti



cantando i canti di Natale!» Ci ritorna alla mente la coincidenza del periodo in cui la maggioranza degli aeroplani è scomparsa.

La torre di controllo di Miami ricevette un altro messaggio dal *DC-3* alle 4.13 del mattino. Eccolo: «Stiamo avvicinandoci al campo... Ci troviamo a soli 80 chilometri a sud... Ora possiamo vedere le luci di Miami. Tutto bene. Resteremo in attesa delle istruzioni per l'atterraggio». Dall'aeroplano non giunse più alcun messaggio, e una ricerca per terra e per mare non diede risultati: nemmeno un relitto identificabile. Naturalmente, non vi furono sopravvissuti, né si trovò alcun indizio di quello che era capitato ai passeggeri e all'equipaggio. Poiché il comandante aveva indicato la posizione dell'aeroplano, a soltanto 80 chilometri a sud di Miami, è ancora più strano che non vi siano stati né esplosioni né bagliori nell'aria, né segnali di SOS o MAYDAY *Altro radiosegnale di soccorso. (N.d.T.)*. Inoltre, il punto in cui l'aeroplano svanì era sopra le Florida Keys, dove l'acqua trasparente e profonda soltanto sette metri avrebbe facilitato la localizzazione e l'identificazione dell'aeroplano. Questo sarebbe stato uno dei molti casi in cui un aeroplano con i passeggeri si sarebbe smaterializzato nelle vicinanze del campo di atterraggio, o in cui una nave, come vedremo nel prossimo capitolo, sarebbe svanita in vista del suo porto.

I grandi aeroplani che scomparvero dopo lo *Star Ariel* seguirono, in generale, lo stesso schema, vale a dire andamento normale del volo, poi più nulla, e in seguito nessuna traccia di rottami, di petrolio, di relitti galleggianti, di equipaggio, e neppure un raggruppamento sospetto di squali.

Anche aeroplani più piccoli seguirono a scomparire. Non ne svanirono meno di nove al largo della costa della Florida, senza lasciar tracce, nel dicembre del 1949, un numero sufficiente per indurre a pensare che vi fosse qualcosa di pericoloso in quell'area, anche se la maniera in cui avvenivano le sparizioni non era affatto chiara.

Le scomparse di aeroplani continuarono negli anni cinquanta. Nel marzo del 1950 un *Globemaster* degli Stati Uniti sparì sul vertice settentrionale del Triangolo, mentre si dirigeva verso l'Irlanda. Il 2 febbraio del 1952, un aeroplano da trasporto *British York* con a bordo trentatré passeggeri e l'equipaggio, svanì sul margine settentrionale del Triangolo, mentre volava verso la Giamaica. Giunsero alcuni flebili segnali di SOS, che cessarono quasi subito.

Il 30 ottobre 1954, un *Super Constellation* della Marina degli Stati Uniti scomparve con quarantadue passeggeri e l'equipaggio, mentre volava, in buone condizioni atmosferiche, dalla Stazione Aeronavale di Patuxent River, nel Maryland, alle Azzorre. Più di 200 aeroplani e parecchie navi estesero le loro ricerche su centinaia e centinaia di chilometri quadrati di oceano, senza trovare niente. Come nel caso di qualche altro aeroplano, poco dopo la sparizione

dell'apparecchio una base ricevette un indistinto SOS. Il 3 aprile del 1956, un *B-25* trasformato in aeroplano da trasporto merci, scomparve con tre persone a bordo nei pressi della Tongue of the Ocean, un *cañon* sottomarino profondo 1600 metri, a est dell'Isola di Andros, nelle Bahama.

Un idrovolante di pattuglia *Martin Marlin P5M* delle Forze Aeree degli Stati Uniti svanì il 9 novembre 1956, mentre era in servizio di pattuglia a Bermuda, con un equipaggio di dieci uomini.

Un'aerocisterna *KB-50* delle Forze Aeree degli Stati Uniti, partita dalla base delle Forze Aeree di Langley, in Virginia, e in rotta verso le Azzorre, scomparve l'8 gennaio 1962, com'era accaduto al *Super Constellation* perduto nel 1954. Anche questa volta, come nel caso del *Super Constellation*, si udì un flebile messaggio radio che alludeva a una difficoltà non specificata, poi silenzio, e secondo il solito, non si trovarono né relitti né indizi di nessun genere su quanto era accaduto. Dobbiamo ricordare che in entrambi i casi l'equipaggio era fornito di molte attrezzature di salvataggio per un ammaraggio forzato; perciò, qualunque fosse l'incidente capitato agli aeroplani, si era svolto inaspettatamente e con estrema rapidità.

Un incidente che in un certo modo ricorda la sparizione dei piloti della squadriglia 19 capitò nel caso di un SOS proveniente da un aeroplano privato diretto a Nassau, nelle Bahama, ma che volava nelle vicinanze dell'Isola di Great Abaco. Sebbene il tempo fosse splendido, quella mattina, sembrava che il pilota volasse in mezzo alla nebbia: era incapace di dare la sua posizione e di vedere le isole sotto di lui, nonostante la chiara visibilità evidente agli altri osservatori nella zona

circostante. In questo caso l'aeroplano non svanì completamente, perché in seguito una parte di un'ala galleggiante sull'oceano fu trovata.

La perdita di due aeroplani, il 28 agosto 1963, fu in un primo tempo ritenuta una scomparsa; ma più tardi, quando furono identificati alcuni relitti, il mistero diventò ancora più fitto. Due *C-135 Stratotankers* a quattro motori (i primi jet perduti nel Triangolo), durante una missione di rifornimento per la base delle Forze Aeree di Homestead, in Florida, scomparvero poco dopo aver comunicato la loro posizione, a 480 chilometri a sud ovest di Bermuda. Un'intensa ricerca individuò probabili relitti degli aeroplani perduti a circa 416 chilometri a sud ovest di Bermuda, e gli investigatori conclusero che c'era stata una collisione fra i due apparecchi. Parecchi giorni dopo, tuttavia, rottami più numerosi, che furono creduti appartenenti all'altro aeroplano, vennero scoperti a 256 chilometri di distanza. Se i due apparecchi si fossero scontrati in aria, nonostante una dichiarazione ufficiale delle Forze Aeree, secondo la quale i due aeroplani non volavano uno accanto all'altro, allora qualcosa doveva aver superato i relitti molto più velocemente di quanto avrebbero potuto fare le correnti dell'oceano. E se si fossero schiantati simultaneamente, come forse era accaduto agli *Avengers*, che cosa avrebbe provocato contemporanee disfunzioni degli strumenti o dei motori?

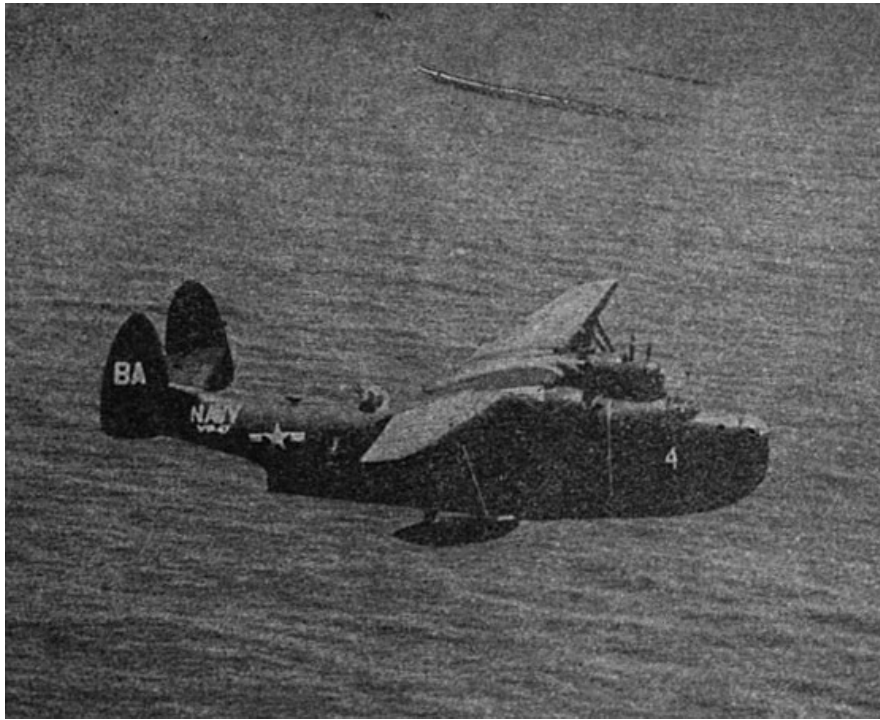
Nel mese successivo, il 22 settembre, un *Cargomaster C-132* scomparve fra Delaware e la sua destinazione, nelle Azzorre. Nel suo ultimo messaggio il pilota dichiarava che tutto procedeva bene, e che si trovava a circa 130 chilometri a sud della costa di Jersey. Un'intensa ricerca con aeroplani e navi della Guardia Costiera e della Marina, condotta fino al 25 settembre, non portò a identificare nulla che potesse appartenere all'aeroplano sparito.

Il 5 giugno 1965, un *Flying Boxcar C-119*, che compiva una missione abituale e trasportava un equipaggio di dieci uomini, svanì in un percorso dalla Base delle Forze Aeree di Homestead all'isola Grand Turk, vicino alle Bahama. Nel suo ultimo messaggio, il *C-119* diceva di trovarsi a circa 160 chilometri dalla sua destinazione, ETA un'ora. Fu la sua ultima comunicazione, e dopo una ricerca durata cinque giorni e cinque notti, la Guardia Costiera dichiarò: «Risultato negativo», con il solito commento: «Nessuna congettura». Come nel caso della squadriglia 19, quella degli *Avengers*, e di altri aeroplani scomparsi, furono captati messaggi fiochi e inintelligibili, come se qualcosa bloccasse la trasmissione radio, o l'aeroplano stesse allontanandosi sempre più nello spazio e nel tempo, come qualcuno ha suggerito. Vale la pena di osservare che un altro aeroplano, che percorreva la stessa rotta del *C-119*, ma in direzione opposta, riferì che il tempo era limpido e la visibilità buona.

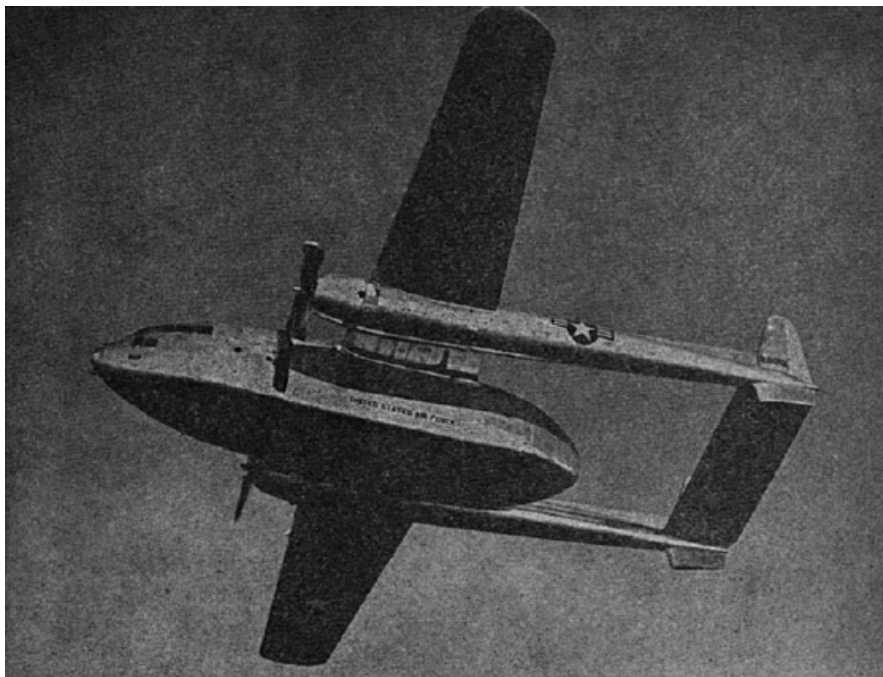
Nel periodo tra il 1945 e il 1965, quindici aeroplani di linea scomparvero in questa zona, e anche moltissimi apparecchi militari e civili. E il fenomeno non accenna affatto a diminuire.

Circostanze piuttosto insolite accompagnarono la scomparsa di Carolyn Cascio, una donna pilota che, volando su un aeroplano leggero, svanì con un passeggero il 7 giugno 1964, durante un viaggio da Nassau all'Isola Grand Turk, nelle Bahama. Quando era giunta nel punto in cui secondo i suoi calcoli, doveva trovarsi Grand Turk, aveva trasmesso per radio che non riusciva a trovare la sua posizione, e che stava volando circolarmente sopra due isole non identificate, aggiungendo: «Non c'è niente lì sotto»; e più tardi: «C'è modo di uscire da questa situazione?». Abbastanza stranamente, in quel momento certi osservatori, a Grand Turk, avevano notato che un aeroplano leggero volava intorno all'isola, e dopo mezz'ora era sparito. Ma come mai gli osservatori potevano vedere distintamente l'aeroplano, mentre il pilota non riusciva a vedere gli edifici di Grand Turk?

Un *Chase YC-122*, con a bordo quattro persone, e diretto a Grand Bahama da Palm Beach, in Florida, svanì in un certo punto a nord ovest di Bimini, l'11 gennaio 1967. Una perdita recente, nel tratto relativamente breve tra Fort Lauderdale e Freeport, ebbe luogo il 1° giugno 1973, quando Reno Rigoni scomparve con il suo secondo pilota, Bob Corner, in un *Cessna 180*. Nelle vicinanze della rotta da lui indicata non si trovò nessun rottame, nonostante una ricerca che incluse le Everglades. Dalla sua radio non era giunto nessun segnale di pericolo.



*Idrovolante Martin Mariner del tipo simile a quello mandato in soccorso della squadriglia 19. Poco dopo il decollo, durante la sua missione di ricerca e di salvataggio, il Martin Mariner mandò un messaggio, poi scomparve anch'esso con il suo equipaggio di tredici uomini. Fotografia: National Archives.*



*C -119, del tipo che scomparve con l'equipaggio di dieci uomini nel giugno del 1965, a 160 chilometri dall'isola di Grand Turk, nell'arcipelago delle Bahama. Al momento della scomparsa il tempo era bello e la visibilità buona.*



Stratotanker KC-135, usato per i rifornimenti di carburante. Due aeroplani di questo tipo andarono perduti nell'agosto del 1963, a circa 480 chilometri a sud ovest delle Bermuda. Poiché, dopo un'ampia ricerca, furono trovati relitti degli aeroplani, si suppose che si fossero scontrati. Ma i rottami dei due apparecchi furono trovati in luoghi distanti più di 250 chilometri gli uni dagli altri. Fotografia gentilmente concessa dalla Boeing Company.

Mentre questo libro viene scritto, un'altra scomparsa insolita è avvenuta a 1450 chilometri a sud ovest delle Azzorre, il punto dove fu avvistato per l'ultima volta (17 febbraio 1974) Thomas Gatch, il quale aspirava ad attraversare l'Atlantico in pallone. Gli aeroplani della Marina degli Stati Uniti perlustrarono un'area di 577.215 chilometri quadrati di oceano, ma senza successo. Mentre l'immensità dell'oceano e l'incostanza dei venti basterebbero a spiegare il fatto che il pallone sia stato inghiottito dal mare, l'area della scomparsa è, per se stessa, interessante.

Se per ogni caso di sparizione inesplicabile sono state presentate ragioni speciali e suggerimenti, certe frasi ricorrono di continuo tanto nei rapporti ufficiali, quanto nei libri e negli articoli che descrivono le perdite. Tali frasi comprendono: CAT (turbine di aria chiara), discontinuità del gradiente barico, rifrazioni atmosferiche, anomalie magnetiche e disturbi elettromagnetici, che potrebbero spiegare qualcuna delle perdite di aeroplani; ma non potrebbero in alcun modo spiegare le scomparse degli aeroplani e delle numerose navi che sono andate perdute nella stessa zona.

Mentre la Marina e la Guardia Costiera ammettono una declinazione magnetica anomala e un punto radio morto entro una sezione dell'area, l'atteggiamento ufficiale è ancora chiaramente espresso dalle parole del capitano S.W. Humphrey: «Non si ritiene che in questa zona esista un'aberrazione atmosferica, né che ne sia esistita una in passato. In questa stessa zona vengono regolarmente effettuati senza incidenti voli di pattuglie e di singoli aeroplani».

Nondimeno, la frequenza delle sparizioni nella sezione più bassa del Triangolo delle Bermuda, e in particolare nella zona delle Bahamas e la Santer orientale, quale la Florida e la Florida Keys, è stata come tante altre aree dove si sono verificate sparizioni di navi e di aeroplani: «Il numero delle sparizioni è sproporzionato, rispetto a quello delle perdite registrate in qualsiasi altro posto».

Nel suo libro *Wings of Mystery*, Dale Titler fa un'osservazione pertinente quando nota che ormai una considerevole flotta di aeroplani è scomparsa in questa piccola area senza lasciare tracce.

«Tutti questi aeroplani erano guidati da piloti esperti e diretti da aviatori ben addestrati. Tutti avevano la radio e attrezzature di salvataggio, e tutti sono scomparsi in condizioni atmosferiche buone.»

E aggiunge l'interessante osservazione che: «quasi tutti gli aeroplani sono scomparsi durante il giorno».

Robert Burgess, un altro studioso e scrittore dei fenomeni marini, nel suo libro *Sinkings, Salvages and Shipwrecks*, arriva a questa conclusione: «Vi è motivo di credere che in questi misteriosi incidenti giochi un fattore molto più grande del caso».

Dice inoltre che, in qualunque modo lo si definisca, si tratti di un'aberrazione atmosferica o di qualcosa d'altro, il disastro colpisce senza avvertimento, con una frequenza sufficiente per essere allarmante.

Come abbiamo già accennato prima, vi sono molte incertezze sui confini del Triangolo delle Bermude, come ve ne sono sulla sua esistenza stessa. L'abbiamo sentito descrivere come un vero e proprio triangolo, con il vertice settentrionale a Bermuda; come una grande area a forma di losanga, situata nella parte occidentale dell'Atlantico del Nord; come un'area che segue la scarpata continentale degli Stati Uniti del Sud, del Golfo del Messico e delle Antille, o come un'area pericolosa che si estende dalle Bahama alla Florida, e attraverso la Florida fino al Golfo del Messico. Qualunque sia la sua forma esatta, quest'area ha creato tutto un complesso di credenze popolari sulle sparizioni, che si tratti di un aeroplano o di una nave, di uno yacht o di una barca a vela, di un sottomarino o di persone scomparse da navi abbandonate. L'attribuzione di segreti poteri al Triangolo delle Bermude è diventata così diffusa, che ogni scomparsa o incidente misterioso suscita commenti o nuovi esami su molti degli altri casi insoluti.

In generale, le trasmissioni televisive o radiofoniche provocano interrogazioni di ascoltatori, comprensibilmente preoccupati, i quali avevano pensato di visitare la zona in aeroplano. A queste nervose indagini di solito si risponde assicurando che simili viaggi non comportano pericoli, poiché innumerevoli attraversate del Triangolo sono state compiute e si compiono senza incidenti. Qualche volta, gli impiegati delle agenzie di viaggio si sentono chiedere timidamente da passeggeri diretti in luoghi situati al di là del Triangolo: «Volate attraverso il Triangolo delle Bermude?» Una domanda cui è facile rispondere negativamente, in quanto i confini del Triangolo sono in un certo senso vaghi. In una certa occasione, si ricorse a questa scusa per spiegare a un passeggero agitato il ritardo dell'aeroplano: «Dobbiamo volare intorno al Triangolo delle Bermude».

Un altro motivo di rassicurazione sta nel fatto che gli aeroplani del giorno d'oggi hanno un numero di dispositivi di sicurezza molto maggiore di quello degli apparecchi scomparsi nel passato. Alcuni di questi dispositivi non erano in uso quando avvennero certi incidenti, tra i più impressionanti. Simili congegni comprendono transistor, Decca, Loran (quest'ultimo in uso, tuttavia, a bordo dello *Star Ariel*); inoltre anche gli aeroplani piccoli oggi usano l'omni, un sistema di ritorno alla base radioguidato, che permette agli aeroplani di trovare la strada del ritorno anche in mezzo alle nuvole più fitte.

Eppure, nonostante tutti i miglioramenti moderni, strani incidenti e perdite continuano a verificarsi nel Triangolo e sulle terre costiere vicine. Durante gli scorsi anni, molti aeroplani si disintegrarono misteriosamente sopra la terra a una breve distanza dall'aeroporto di Miami, compreso il volo 401 della *Eastern Airlines* (un apparecchio *Lockheed L-101*), in cui perirono più di 100 passeggeri e membri dell'equipaggio, il 29 dicembre 1972. Un esame delle condizioni in cui avvenne l'incidente del volo 401 può gettare una certa luce sulle numerose sparizioni accadute all'improvviso sul mare. Il dottor Manson Valentine osserva:

«Analizzando tutti i dati disponibili, risulta evidente che durante gli ultimi sette o otto secondi di volo l'aeroplano discese a una tale velocità, che né il controllo di volo di Miami né i piloti ebbero il tempo di frenarla; tutti gli altimetri funzionavano, in modo che i piloti, in circostanze normali, avrebbero avuto tutto il tempo di riprendere quota; ma la discesa (non menzionata come insolita in nessun punto dei rapporti) fu talmente rapida, che la torre di controllo di Miami ebbe soltanto un passaggio sul radar, 40 secondi in tutto, per notarla; al secondo passaggio l'aeroplano era sceso da

275 metri (e qui si riconobbe per la prima volta che era uscito dalla quota prescritta di 600 metri) a meno di 91 metri. Probabilmente si era già fracassato.»

«Questa velocità di caduta non può essere attribuita a guasto dell'autopilota, a caratteristiche di stallo, inesperienza del pilota, e neppure a un funzionamento ridotto delle valvole. Deve esserci stata una ragione atmosferica, molto probabilmente un'anomalia magnetica di qualche sorta».

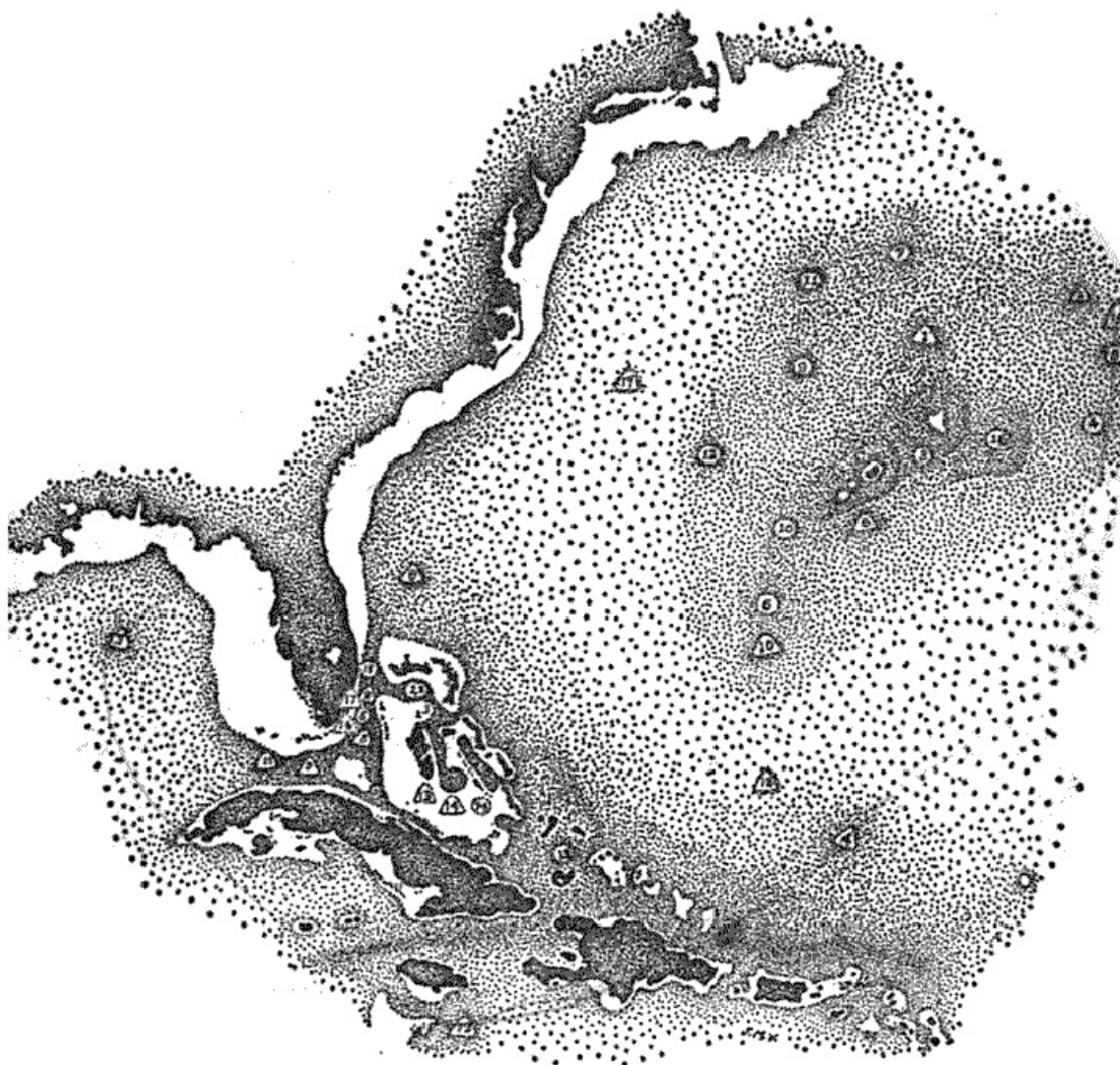
Quando in quest'area aeroplani e imbarcazioni scompaiono misteriosamente, o nel caso degli aeroplani, si disintegrano, in un numero sempre crescente di persone s'insinua e indugia un dubbio:

si è trattato di una perdita normale, ossia dovuta a insolite condizioni atmosferiche, a un errore o a una crisi di stanchezza del pilota, a difetti di controllo, a un'avarìa di struttura o di motore, eccetera, oppure la forza che spesso sembra strappar via dal cielo gli aeroplani, o le navi dalla superficie del mare, è sempre in atto? John Godwin in *This Baffling World* commentando l'accettazione pubblica di una simile possibilità, osserva che le autorità americane e inglesi non hanno mai dichiarato ufficialmente che l'area del Triangolo è una zona pericolosa, e aggiunge: «Ma privatamente gli esperti di marina e di aviazione hanno ammesso la possibilità che si tratti di un fenomeno ambientale, piuttosto che di una catena di disgrazie tecniche». Egli nota che quanto accade, di qualsiasi natura sia, può essere ignoto alla gente di oggi, come lo era la potenza del radium per gli alchimisti del XV secolo. Inoltre sottolinea che sebbene non si possa esser certi di un legame tra le sparizioni delle navi e degli aeroplani, tutti questi mezzi erano ammassati entro gli stessi confini geografici ristretti.

Molto tempo prima degli incidenti aerei degli anni 1940 e degli anni successivi, l'area di mare compresa nel Triangolo delle Bermude, inclusi Capo Hatteras, le coste della Carolina e lo Stretto della Florida, è stata spesso chiamata il Cimitero delle Navi: i naufragi in generale erano provocati dal mare in burrasca o da tempeste improvvise. Anche il Mar dei Sargassi è noto come il Cimitero delle Navi o il Mare delle Navi Perdute, ma lì le navi si sono perdute non a causa delle tempeste, ma a causa delle bonacce. Entro quest'area generica, certe misteriose sparizioni di grandi navi, senza che fossero giunti segnali di soccorso né che in seguito si trovassero relitti e cadaveri, erano già state notate nel corso degli anni; ma soltanto dopo le massicce scomparse di aeroplani avvenute nel 1945 e negli anni successivi, e le improvvise sparizioni di navi piccole e grandi, i ricercatori hanno cominciato a prendere in considerazione il modello ricorrente delle sparizioni. Un titolo del *Manchester Guardian*, apparso nel periodo della scomparsa della squadriglia 19, rappresenta tipicamente questa reazione. Dice: «Il cimitero dei Sargassi esige ora aeroplani, oltre alle navi».

La scomparsa degli aeroplani richiamò l'attenzione del mondo intero sul Triangolo delle Bermude.

Ma non oltre 170 anni e forse prima che le registrazioni fossero disponibili, nel Triangolo delle Bermude navi piccole e grandi scomparvero con i loro equipaggi (e anche equipaggi scomparvero dalle navi). Alcuni degli incidenti connessi con questi disastri marini hanno caratteristiche che ricordano le misteriose perdite nel cielo, mentre altri presentano particolarità insolite e stupefacenti.



*Mappa delle principali sparizioni di aeroplani e navi nel Triangolo delle Bermude in cui è indicata la posizione approssimativa al momento della scomparsa. Le scomparse degli aeroplani sono indicate da numeri entro cerchi, quelle delle navi da numeri entro triangoli. Vedere gli elenchi delle sparizioni alle pagine precedenti e seguenti.*

#### **SCOMPARE DEI PIÙ IMPORTANTI AEROPLANI NELL'AREA DEL TRIANGOLO DELLE BERMUDE**

Il numero d'ordine si riferisce al corrispondente numero racchiuso da cerchi sulla cartina.

1. 5 dicembre 1945: cinque bombardieri *Avenger TBM* della Marina, in volo di addestramento da Fort Lauderdale, in Florida; in totale, equipaggio di quattordici uomini; due ore di volo normale; scomparsa a circa 362 chilometri a nord est dalla base.

2. 5 dicembre 1945: bombardiere *PBM Martin*, mandato a soccorrere la pattuglia *TBM*, con un equipaggio di tredici persone; venti minuti dopo il contatto radio si perde e l'aeroplano scompare.

3. 1947: *Superfort C-54* dell'Esercito degli Stati Uniti scompare a 160 chilometri al largo di Bermuda.

4. 29 gennaio 1948: *Star Tiger*, quadrimotore *Tudor IV*, perde il contatto radio dopo l'ultima trasmissione a 611 chilometri a nord est di Bermuda; aeroplano perduto con trentun persone fra passeggeri ed equipaggio.

5. 28 dicembre 1948: *DC-3*, noleggio privato. Da San Juan (Puerto Rico), a Miami; trentadue passeggeri e l'equipaggio.
6. 17 gennaio 1949: *Star Ariel*, aeroplano gemello dello *Star Tiger*, da Londra a Santiago del Cile, via Bermuda e Giamaica; contatto radio perduto a 611 chilometri a sud ovest di Bermuda, durante il volo verso Kingston.
7. Marzo 1950: *Globemaster*, americano, scompare sul vertice settentrionale del Triangolo, in rotta verso l'Irlanda.
8. 2 febbraio 1952: *York Transport*, inglese, scompare nel nord del Triangolo, mentre vola verso la Giamaica, con trentatré persone a bordo.
9. 30 ottobre 1954: *Super Constellation* della Marina svanisce nel nord del Triangolo, con quarantadue persone a bordo.
10. 9 novembre 1956: idrovolante da pattuglia *P5M Martin* della Marina, scompare con un equipaggio di dieci uomini nelle vicinanze di Bermuda.
11. 8 gennaio 1962: aerocisterna *KB-50* delle Forze Aeree; da Langley Field, in Virginia, alle Azzorre.
12. 28 agosto 1963: due *Stratotankers* quadrimotori *KC-135* delle Forze Aeree, nuovi; dalla base delle Forze Aeree di Homestead, in Florida, a un'area di rifornimento convenuta dell'Atlantico; scomparsi a 480 chilometri a sud ovest delle Bermude.
13. 5 giugno 1965: *Flying Boxcar C-119*, dieci persone a bordo; perduto nelle Bahama sud orientali.
14. 5 aprile 1966: *B-25* trasformato in aeroplano da carico civile; perduto a sud est della Lingua dell'Oceano; tre persone a bordo.
15. 11 gennaio 1967: *Chase YC-122*, trasformato in aeroplano da carico; quattro persone a bordo; perduto nella Corrente del Golfo, tra Palm Beach e Grand Bahama.
16. 22 settembre 1967: *C-132 Cargomaster*; svanito durante un volo verso le Azzorre.

#### LE NAVI PIÙ IMPORTANTI SCOMPARSE O TROVATE RELITTI NELL'AREA DEL TRIANGOLO

Il numero d'ordine si riferisce al corrispondente numero racchiuso da triangoli sulla cartina.

1. 1840: *Rosalie*, una grande nave francese; trovata in rotta dall'Europa all'Avana, nell'area del Triangolo, con le vele spiegate, il carico intatto, e l'intero equipaggio mancante.
2. Gennaio 1880: Fregata britannica *Atalanta*, dopo aver lasciato Bermuda per l'Inghilterra con 290 persone a bordo; svanisce presumibilmente non lontano dalle Bermude da Manzanillo, a Cuba, malamente inclinato, in parte disalberato, e con l'ancora penzolante; nella cabina del capitano, sul diario si legge 4 ottobre, il giorno dopo la partenza.
4. 4 marzo 1918: *USS Cyclops*, nave da rifornimento della Marina degli Stati Uniti, 152 metri, 19.000 tonnellate di carico; salpata il 4 marzo dalle Barbados e diretta a Norfolk con 309 persone a bordo; tempo buono, nessun messaggio radio, nessun relitto trovato mai.
5. 1925: *SS Cotopaxi*, svanita durante la navigazione fra Charleston e l'Avana.
6. Aprile 1932: due alberi *John and Mary* registrazione New York; trovato galleggiante ma abbandonato a 80 chilometri a sud di Bermuda; vele ammainate, scafo dipinto di fresco.
7. Febbraio 1940: yacht *Gloria Colite*, proveniente da St. Vincent, nelle Indie Occidentali Britanniche; trovato abbandonato, e perfettamente in ordine, a 320 chilometri a sud di Mobile, nell'Alabama.
8. 22 ottobre 1944: nave da carico cubana *Rubicon*, trovata dalla Guardia Costiera nella Corrente del Golfo, al largo della costa della Florida; abbandonata, tranne che da un cane.
9. Giugno 1950: *SS Sandra*, nave da carico di 106 metri; salpata da Savannah, in Georgia, e diretta a Puerto Cabello, in Venezuela; carico, 300 tonnellate di insetticida; dopo aver superato St. Augustine, in Florida, scompare senza lasciar tracce.



10. Settembre 1955: yacht *Connemara IV*, misteriosamente abbandonato a 640 chilometri a sud ovest di Bermuda.

11. 2 febbraio 1963: *Marine Sulphur Queen*, nave da carico di 130 metri; svanita senza un messaggio, né indizi, né relitti; in navigazione verso Norfolk, in Virginia, da Beaumont, nel Texas, con l'equipaggio al completo; sentita per l'ultima volta dalle vicinanze di Dry Tortugas.

12. 1 luglio 1963: *Sno'Boy*, peschereccio di 19 metri; quaranta persone a bordo; partito da Kingston, in Giamaica, e diretto a Northeast Cay, a 130 chilometri a sud; scomparso con l'intero equipaggio.

13. 1924: *Raiuke Maru*, nave da carico giapponese; scomparsa dopo aver trasmesso un messaggio radio di aiuto tra le Bahama e Cuba.

14. 1931: *Stavenger*, nave da carico con equipaggio di quarantatré uomini; sentita per l'ultima volta dalle vicinanze di Cat Island, nelle Bahama.

15. Marzo 1938: *Anglo-Australian*, nave da carico con equipaggio di trentanove uomini; ultimo messaggio ricevuto da ovest delle Azzorre: «Tutto bene».

16. Dicembre 1967: *Revonoc*, yacht da gara molto solido, lunghezza 14 metri; scomparso in vista della terra.

17. 24 dicembre 1967: *Witchcraft*, motoscafo cabinato da crociera; passeggero e proprietario scomparsi mentre la barca era ancorata a un chilometro e mezzo da Miami.

18. Aprile 1970: *Milton Iatrides*, nave da carico in rotta da New Orleans a Città del Capo.

19. Marzo 1973: *Anita*, nave da carico di 20.000 tonnellate, con equipaggio di trentadue uomini, partita da Newport News per la Germania.

### 3. IL MARE DELLE NAVI PERDUTE

Le sparizioni di navi entro il Triangolo sono avvenute soprattutto nella regione dell'Oceano Atlantico Occidentale chiamata Mar dei Sargassi, un grande mare immobile che prende il nome dall'alga sargasso. Se occorresse qualcosa d'altro per render più fitto il mistero del Triangolo, questo elemento sarebbe fornito dal Mar dei Sargassi, un mistero in se stesso, fin da quando i marinai spagnuoli e portoghesi lo incontrarono per la prima volta, cinquecento anni fa. E se dobbiamo includere le penetrazioni e le traversate di questo mare, fatte da quei marinai fenici e cartaginesi che si spingevano nell'oceano, cosa che oggi sembra probabile, si tratta di un mistero studiato da migliaia di anni.

Il Mar dei Sargassi è un'immensa area dell'Atlantico nord occidentale, caratterizzata dalla presenza dell'alga fluttuante, il sargasso, che, ondeggiando pigramente, separata o in grandi ammassi, segna i confini di questo mare racchiuso in un oceano. Quando Colombo, nel suo primo viaggio, osservò tutte quelle alghe, ne dedusse erroneamente che la terra fosse vicina e si sentì molto incoraggiato; ma i suoi marinai non condivisero pienamente la sua speranza.

Questo mare di alghe è limitato a nord dalla Corrente del Golfo, che circola prima verso nord est, poi verso est; a ovest e a sud dalla Corrente del Golfo che ritorna e dalla Corrente Nord Equatoriale. Sebbene in certo modo amorfo, si estende da circa 37° di latitudine nord a circa 27° di latitudine sud e da 75° ovest a 40° ovest. Sotto le profonde acque del Mar dei Sargassi giacciono le pianure abissali di Hatteras e di Nares, lo scosceso Bermuda Rise (Innalzamento delle Bermude), molte misteriose montagne marine (monti sottomarini che si elevano verso la superficie, ma culminano in una cima piatta, come se un tempo fossero stati isole); e, sui suoi confini orientali, parte del Dorsale Nord Atlantico, una straordinaria catena montuosa sottomarina a metà dell'Oceano Atlantico, le cui vette più alte emergono dalla superficie del mare e formano le Isole Azzorre. In altre parole, un mare stagnante quasi privo di correnti, tranne che sui confini, si stende da circa 320 chilometri a nord delle Grandi Antille verso la costa atlantica della Florida, mantenendo una distanza generale di circa 320 chilometri dalla terra, sale fino alle vicinanze di Capo Hatteras, continua nell'Atlantico in direzione della penisola Iberica e dell'Africa fino al Dorsale Atlantico del Nord, poi ritorna verso l'America.

Il Mar dei Sargassi non è caratterizzato soltanto dalle onnipresenti alghe, ma anche dalle sue spaventose bonacce, il che può aver dato luogo alla pittoresca ma conturbante leggenda del Mare delle Navi Perdute, del Cimitero delle Navi Perdute, e del Mare della Paura. Questa leggenda di marinai parlava di un grande cimitero sulla superficie atlantica, pieno di navi di tutti i tempi in cui l'uomo si è dedicato alla navigazione, imprigionate e immobilizzate in campi di alghe; le navi marciscono lentamente, ma sono sempre equipaggiate da ciurme scheletriche, o meglio da ciurme di scheletri, composte dagli sventurati che non sono riusciti a salvarsi e hanno condiviso la sorte delle loro navi. In quest'area di morte si potevano trovare vapori da carico, yacht, baleniere, velieri, navi postali, brigantini, navi corsare, e, per rendere più affascinante la storia, galeoni spagnuoli carichi di tesori. In entusiastiche ripetizioni delle storie, i narratori includevano altre navi, che al momento del racconto dovevano essere certamente decomposte e scomparse, come le tipiche navi dei Vichinghi con scheletri ancora ai remi, galere arabe, triremi romane con i banconi di rematori, navi mercantili fenicie con le ancore d'argento, e perfino le grandi navi della perduta Atlantide, con le prore ricoperte di lastre d'oro, tutte condannate a imputridire per secoli in un mare immobile.

Le prime leggende sul Mar dei Sargassi possono derivare dai Fenici e dai Cartaginesi, che forse lo attraversarono migliaia d'anni fa e sbarcarono nelle Americhe, com'è suggerito dalle numerose iscrizioni fenicie su pietra in Brasile (qualcuna si trova anche negli Stati Uniti), dai nascondigli di monete fenicie scoperti per la prima volta nelle Azzorre, dalle monete cartaginesi trovate più tardi nel Venezuela e nella costa sud orientale degli Stati Uniti, e anche dalle antiche raffigurazioni pittoriche di quelli che sembrano visitatori semitici del Messico. Nella seguente descrizione dell'ammiraglio cartaginese Imilcone, scritta nel 500 avanti Cristo, si sente risuonare una nota familiare e piuttosto sensazionale, quasi un riferimento al campo di alghe e all'assenza di venti nel Mar dei Sargassi: «Nessuna brezza guida la nave, tanto morto è il vento inerte di questo pigro mare... le onde sono piene di alghe, che frenano la nave come arbusti... il mare non è molto profondo, la superficie della terra è appena coperta da un po' d'acqua... i mostri marini si muovono avanti e indietro di continuo, e feroci mostri nuotano fra le navi indolenti che si trascinano con lentezza».

All'ammiraglio Imilcone si può perdonare una certa comprensibile esagerazione, rispetto alla mentalità di oggi; inoltre i viaggiatori oceanici fenici e cartaginesi facevano di tutto per scoraggiare gli altri viaggiatori dell'epoca dal superare le Colonne d'Ercole (Gibilterra) all'ingresso del Mediterraneo, e penetrare nell'oceano. Questo, sopra tutto con lo scopo di tenere per sé i vantaggiosi commerci che intrattenevano con civiltà delle coste atlantiche dell'Europa e dell'Africa,

e forse anche più lontane. Presso i Cartaginesi, vigeva perfino una sentenza di morte per i capitani di mare che tradivano il segreto delle proprie rotte, o addirittura la loro presenza nell'Atlantico. Questo spiega la tendenza dei Cartaginesi ad affondare tutte le navi straniere che navigavano nei pressi di Gibilterra o al di là dello stretto, oppure, quando non erano abbastanza forti per farlo, a fuggire per non farsi notare, arrivando perfino ad affondare le loro stesse imbarcazioni in caso di necessità.

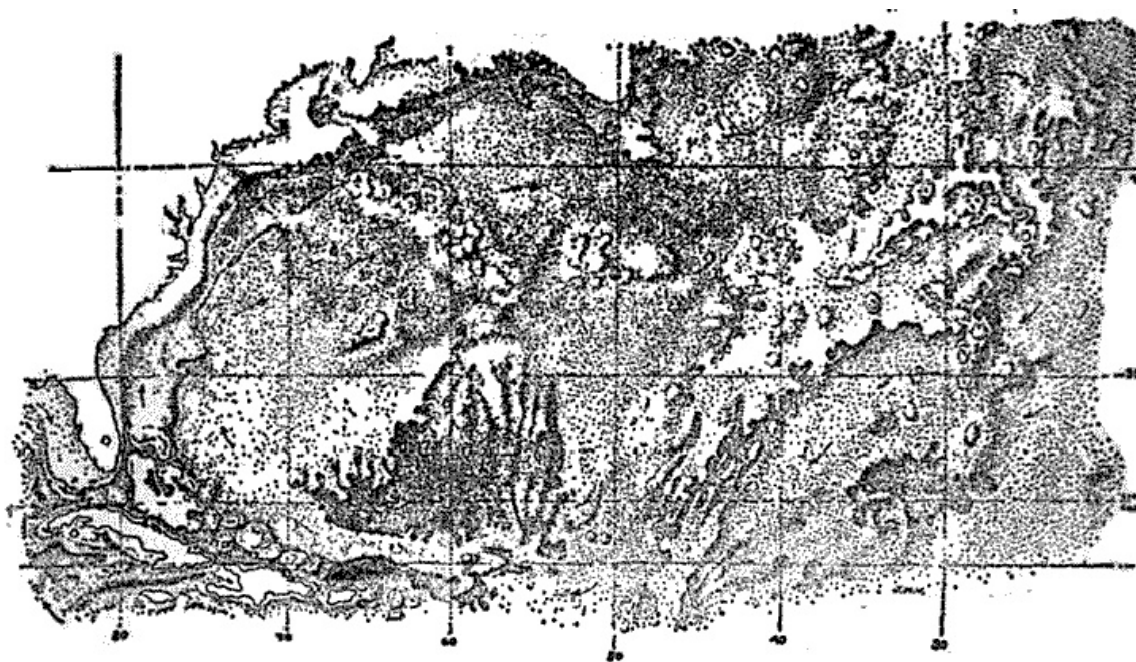
Altri scrittori dell'antichità hanno ricamato su queste prime relazioni e hanno parlato delle secche e dei bassi fondali dell'Atlantico, lasciati dai resti del perduto continente Atlantide; hanno parlato anche delle alghe che si avviluppavano sui remi e fermavano le galere. Come la maggior parte delle leggende, il Mare delle Navi Perdute potrebbe avere qualche fondamento reale, se pure arricchito dalla fantasia e dai sogni. L'australiano Alan Villiers, marinaio per tutta la sua vita, il quale, attraversando il Mar dei Sargassi con una barca a vela, vide davvero una nave abbandonata fra le alghe, in *Wild Ocean*, 1957, osserva che, se una nave fosse fermata dalla bonaccia abbastanza a lungo per esaurire le sue scorte: «Finirebbe davvero per produrre alghe e cirripedi, fino a diventar realmente incapace di navigare. E quei tarli tropicali perforerebbero i fianchi della nave, finché una massa confusa, putrida e marcia, equipaggiata da scheletri... scivolerebbe sotto la calda superficie di quel mare tranquillo».

Fra i numerosi relitti che sono stati visti nel Mar dei Sargassi nei tempi moderni, vi sono alcune navi che, sebbene non avvilluppate fra le alghe, sono state fermate dalla bonaccia e abbandonate per mancanza di vento.

Il nome stesso di Latitudini del Cavallo dato a una zona del Mar dei Sargassi, indica la calma stagnante, perché quando i galeoni spagnuoli erano fermati dalla bonaccia e l'acqua potabile cominciava a scarseggiare, gli spagnuoli erano costretti, sebbene riluttanti, a uccidere e a gettare in mare i loro cavalli da guerra, per conservare l'acqua.

Le navi a motore moderne non corrono più il rischio di essere fermate dalla bonaccia, e questo fatto rende ancor più misteriose le molte scomparse di navi. Naturalmente, tutte le perdite di navi sono misteriose, perché i capitani che partono e perdono le loro navi sono relativamente pochi. Quando il destino di una nave è stabilito, o almeno presunto, il mistero cessa. Ma non è stato questo il caso delle numerose navi sparite nel Mar dei Sargassi.

Nelle più antiche registrazioni riguardanti scomparse di navi nel Mar dei Sargassi o nella vicina zona della Corrente del Golfo, molte perdite venivano attribuite al cattivo tempo o ai pirati, sebbene i rapporti spagnuoli fossero fatti con sorprendente accuratezza, senza dubbio a causa dei valori trasportati dai galeoni nei viaggi annuali verso la Spagna. Queste navi, provenienti dal Messico, da Panama e da quella che è oggi la Colombia si davano appuntamento all'Avana, poi salpavano verso le Keys e lo Stretto della Florida, dove molte colavano a picco per gli uragani, e depositavano i loro tesori in fondo al mare, a vantaggio di susseguenti generazioni di subacquei. Altre venivano affondate, e non lasciavano tracce, da corsari o da comuni pirati.



*Area occupata dal Mar dei Sargassi nell'Atlantico Nord occidentale. Le frecce indicano la direzione della corrente del Golfo e della corrente Nord equatoriale, che formano i confini approssimativi di questo mare di alghe, apparentemente stagnante, situato nell'oceano e caratterizzato da fatali bonacce. Nella mappa, la profondità è rappresentata dalle aree progressivamente più scure: escluse le piccole isole, come le Bermude e le Azzorre, segnate in nero uniforme. Le aree rilevate, in specie tra 30° e 40° di latitudine nord, mostrano i misteriosi monti del mare, montagne sommerse con cime piatte, il che fa pensare che fossero un tempo isole. Le zone di acqua bassa intorno alle Azzorre e alle Bahama indicano anch'esse che queste isole erano di dimensioni molto più grandi, prima che lo scioglimento dell'ultima glaciazione sollevasse il livello dell'acqua negli oceani.*

Tuttavia, molto tempo dopo che la pirateria in mare aveva cessato di essere un buon mezzo di sussistenza, le navi seguitarono a scomparire in quest'area, anche quando il tempo era buono; e, come sarebbe diventato sempre più frequente negli anni successivi, senza lasciare né un relitto né un cadavere lungo la spiagge e le isole dell'Atlantico Occidentale.

Molte di queste sparizioni documentate riguardavano navi degli Stati Uniti e di altre Marine: si comincia con la *USS (United States Ship, nave degli Stati Uniti. (N.d.T.) Insurgent*, scomparsa con 340 uomini a bordo nell'agosto del 1800, e si arriva fino al disastro, per cause sconosciute, che colpì il sottomarino *Scorpion*, con un equipaggio di novantanove uomini, nel maggio del 1968. Quella dello *Scorpion*, tuttavia, non fu una scomparsa, perché infine il sottomarino fu individuato sott'acqua, a una profondità di più di tre chilometri e a circa 750 chilometri a sud est delle Azzorre.

Altre sparizioni non spiegate di navi in questa zona sono le seguenti:

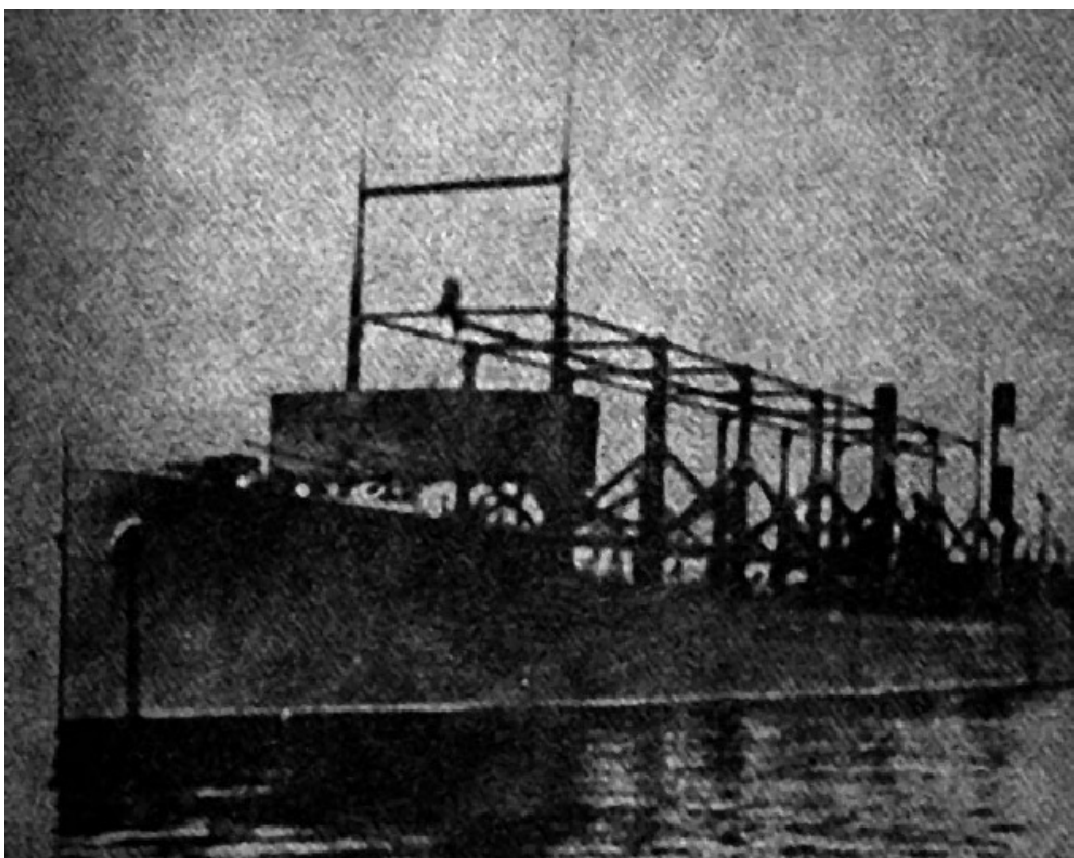
La *USS Pickering*, scomparsa il 20 agosto 1800, con un equipaggio di novanta uomini, in rotta da New Castle, nel Delaware, a Guadeloupe, nelle Indie Occidentali.»

La *USS Wasp*, scomparsa il 9 ottobre 1814, mentre navigava nel Mar dei Caraibi con un equipaggio di 140 uomini.

La *USS Wild Cat*, scomparsa il 28 ottobre 1824, in rotta da Cuba a Thompson's Island con un equipaggio di quattordici uomini.

*HMS (His Majesty Ship, nave di sua maestà. (N.d.T.) Atalanta*, scomparsa nel gennaio del 1880, mentre navigava dalle Bermude all'Inghilterra, con un equipaggio totale di 290 uomini, in maggioranza allievi ufficiali, a bordo per addestramento. La sparizione dell'*Atalanta* provocò una lunga ricerca in mare, condotta dalla Marina Britannica. Sei navi della Flotta della Manica ricevettero l'ordine di navigare formando una linea, separate una dall'altra da parecchi chilometri, nell'area dove si supponeva che l'*Atalanta* si fosse perduta. Quest'ampia ricerca si sarebbe ripetuta molte volte nel futuro, quando aeroplani avrebbero volato in massicce formazioni di ricerca sopra la zona, quasi ala contro ala. La ricerca dell'*Atalanta* continuò, senza successo, fino ai primi di maggio.

*USS Cyclops*, scomparsa il 4 marzo del 1918, mentre navigava dalle Barbados a Norfolk, in Virginia, con 309 uomini a bordo. Fra le perdite subite dalla Marina Americana, la sparizione della *Cyclops* è la più nota, e anche la più insolita, se si considerano le comunicazioni fra terra e mare e fra nave e nave durante la prima guerra mondiale; inoltre perché altre coincidenze si aggiunsero. Poiché la prima guerra mondiale infuriava ancora, in un primo tempo si pensò che la *Cyclops* (una carboniera, e una nave gemella della *USS Langley*, che in seguito fu trasformata in una portaerei degli Stati Uniti) avesse urtato una mina, o incontrato un sottomarino tedesco o una nave di superficie nemica oppure subito un ammutinamento, provocato dal modo di agire dispotico del suo capitano, un tipo da Ammutinamento del *Bounty*. Molti pensarono anche che la *Cyclops* fosse stata semplicemente tradita e consegnata al nemico dal suo capitano, tedesco di nascita, il quale aveva cambiato il suo nome tedesco, Wichmann, con quello di Worley, di suono meno teutonico. Infatti, furono segnalati indizi di tutte queste possibilità, specialmente perché la *Cyclops*, lasciando il porto delle Barbados, aveva girato bruscamente a sud invece che a nord, verso la sua destinazione dichiarata, e poi, altrettanto bruscamente, era scomparsa. Ma infine un esame dei registri navali tedeschi aveva dimostrato che in quel periodo non c'erano sottomarini tedeschi né mine nella zona. Tuttavia una nave inglese, che portava anch'essa, incredibilmente, il nome di *Cyclops*, era stata affondata da *U-Boote* nell'Atlantico del Nord. La *USS Cyclops*, al momento della scomparsa, trasportava manganese grezzo, e qualche tempo dopo la guerra, certi agenti tedeschi in Sud America si attribuirono il merito (un fenomeno non ignoto negli ambienti dello spionaggio, quando un'operazione riesce) di aver messo bombe a orologeria a bordo della nave da carico.



*La nave della Marina degli Stati Uniti Cyclops, scomparsa il 4 marzo 1918. La scomparsa inesplicabile della Cyclops, con 309 persone a bordo, fu giudicata uno dei misteri più impenetrabili degli annali della Marina. In base alla teoria che potesse esser stata affondata da un sottomarino tedesco, dopo la guerra fu fatto un controllo sulle operazioni subacquee tedesche da cui risultò che in quel momento nessun sottomarino tedesco si era trovato in quella zona. Fotografia della Marina degli Stati Uniti.*

In ogni modo, il caso della *Cyclops* possiede tutti gli ingredienti necessari per un dramma di avventura e di mistero: un capitano tedesco di una nave della Marina Americana, un quale poteva anche essere affetto da disturbi mentali, in quanto aveva l'abitudine di passeggiare sul ponte in maniche di camicia con una bombetta in testa; e passeggeri che comprendevano l'ex console generale degli Stati Uniti in Brasile, tre marinai prigionieri perché accusati di assassinio, e un paio di marines AWOL (*Assenti senza permesso. (N.d.T.)*).

Una teoria sulla scomparsa della *Cyclops* (che può aver dato l'idea per la storia di un film del 1973, *The Poseidon Adventure*) fu presentata dal viceammiraglio degli Stati Uniti M. S. Tisdall, il quale pubblicò la sua opinione, basata sulla tendenza della nave a rollare, in un articolo intitolato *Si capovolve la Cyclops?* Nel film, la nave per passeggeri si capovolge, in conseguenza del suo carico mal distribuito e dell'eccessiva velocità, quando è colpita da un'onda di marea, ma non affonda. Per quanto è stato possibile accertare, la *Cyclops* non si trovava in mezzo a un uragano, ma, naturalmente, poteva esser stata colpita da un'improvvisa onda di sessa e, capovolta, esser colata a picco, trascinando nel suo vortice i membri dell'equipaggio in fuga e tutte le attrezzature.

Ma una sola cosa certa si conosce sulla *Cyclops*, cioè che è svanita, come tante altre navi, piccole e grandi, nel Triangolo delle Bermude. Secondo le parole di un documento della Marina sulla *USS Cyclops*: «Dopo la sua partenza (dalle Barbados, il 4 marzo 1918) della nave non c'è stata più traccia. La sua scomparsa è stata uno dei più impenetrabili misteri degli annali della Marina, tutti i

tentativi per localizzarla si sono rivelati inutili... Sono state proposte molte teorie, ma nessuna che possa giustificare in maniera soddisfacente la sua sparizione».

Per misteriosa che sia stata, la sparizione della *Cyclops* ha avuto un effetto notevole sugli avvenimenti futuri. Fu infatti il fattore direttamente responsabile della creazione della riserva strategica nazionale, decisa alcuni anni dopo l'incidente. Durante precedenti dibattiti nel Congresso, la *Cyclops*, scomparsa mentre trasportava un carico di manganese, necessario per la produzione dell'acciaio usato nella fabbricazione degli armamenti, fu citata come esempio fondamentale della necessità di una riserva, in quanto illustrava come gli Stati Uniti non potessero dipendere dalle vie marittime per le spedizioni di materiali strategici, durante i conflitti internazionali.

Fra le più recenti scomparse di navi da guerra in tempo di pace, nei pressi del Triangolo delle Bermude, il caso della nave da guerra brasiliana *São Paulo* è particolarmente impressionante. La *São Paulo*, destinata a essere demolita, portava un equipaggio di custodia di soli otto uomini ed era rimorchiata da due rimorchiatori oceanici a sud ovest delle Azzorre. Improvvisamente sparì, durante la notte fra il 3 e il 4 ottobre del 1951. Nella notte del 3 ottobre, uno dei rimorchiatori aveva sganciato le sue gomene, a causa del mare burrascoso. Ma all'alba del 4 ottobre, il mare essendosi d'un tratto calmato, si notò che i cavi del secondo rimorchiatore erano rotti o staccati, e che *São Paulo* mancava. La conseguente ricerca della nave da guerra, condotta con aeroplani e mezzi di superficie, fu caratterizzata da rapporti insoliti: durante la notte e la mattina presto erano state viste luci inesplicabili; poi, nei giorni seguenti, gli aeroplani riferirono di aver avvistato sul livello del mare forme o masse scure, che erano presto scomparse. Non fu mai trovato alcun segno dell'*São Paulo* né della sua ciurma di custodia.

In maggioranza, i commentatori degli eventi che si svolgono nel Triangolo delle Bermude si contentano di presentarli semplicemente come misteri insolubili; ma molti dei ricercatori più tenaci hanno preso in considerazione l'idea che le scomparse non spiegate di aeroplani, navi e persone siano dovute ad azioni di entità intelligenti terrestri o extraterrestri, una credenza condivisa, forse per la mancanza di qualsiasi altra spiegazione logica, da un numero sempre crescente di osservatori.

Una teoria, esposta sia da Ivan Sanderson sia dal dottor Manson Valentine, presuppone l'intervento di esseri intelligenti insediati sotto il mare; mentre un'altra teoria più popolare, di cui John Spencer, che fece parte delle Forze Aeree degli Stati Uniti per dieci anni, è uno dei principali esponenti, sostiene che esseri extraterrestri visitino periodicamente la terra e rapiscano (o meglio effettuino un «ratto spaziale») uomini e attrezzature per accertarsi dello stadio dei nostri progressi tecnologici. Essi lo farebbero non per vedere se siamo abbastanza avanti, ma per controllare se

siamo in pericolo o se stiamo avanzando troppo in fretta. Queste teorie saranno di nuovo esaminate nelle pagine seguenti, tuttavia è interessante, tenendo presente il suggerimento che contempla la possibilità dell'esistenza di un laboratorio di ricerca di entità dello spazio interplanetario (o vicino), di applicarle alla sparizione di navi, e poi di aeroplani. Gli intervalli fra le date delle scomparse, il mutamento del genere di scomparsa, dalle navi agli aeroplani militari, la varietà delle navi e delle imbarcazioni di piacere sparite, alcune con a bordo soltanto persone, altre con carichi speciali, e anche qualche circostanza strana, collegata con le perdite più recenti, tutto questo, se considerato nel quadro della teoria menzionata sopra, suscita pensieri inquietanti.

Fra le navi mercantili, uno dei primi misteri registrati in quest'area riguardava la *Rosalie*, una nave francese diretta all'Avana nel 1840. La *Rosalie*, tuttavia, non scomparve. Scomparvero invece i passeggeri e l'equipaggio, lasciando la nave deserta (a esclusione di un canarino), con le vele spiegate e il carico intatto. Se si trattò di un caso di pirateria, chiunque avesse provocato la sparizione dell'equipaggio e dei passeggeri doveva aver avuto un interesse molto maggiore per i vivi a bordo, che per la nave e per il suo carico. E se l'improvviso diffondersi di una malattia o di una pestilenza avesse causato la perdita dei passeggeri e dell'equipaggio, ne sarebbe rimasto qualche segno. Un esempio di come un'improvvisa malattia possa ridurre una nave all'abbandono è il caso capitato ai tempi del commercio degli schiavi, nel Mar dei Sargassi, quando una goletta avvistò una nave negriera che navigava in modo irregolare. Ai richiami della goletta, il capitano della nave negriera rispose chiedendo aiuto. Sembrava che tutti gli schiavi e i membri

dell'equipaggio fossero stati colpiti da una violenta malattia che provocava la cecità. Ma la richiesta di aiuto fu respinta dalla presunta nave di salvataggio, che si allontanò dall'area il più presto possibile, abbandonando al loro destino la nave negriera, il suo equipaggio e gli schiavi.

Il 26 febbraio 1855, la *Marathon* avvistò un tre alberi, il *James B. Chester*, che navigava senza meta, privo dell'equipaggio ma con le vele spiegate, nel Mar dei Sargassi. Un'ispezione nella cabina della nave mostrò tavoli e sedie rovesciate, in disordine, ed effetti personali sparpagliati intorno. Ma il carico della nave era intatto e le scialuppe di salvataggio erano al loro posto. Nessuna traccia di attacco né di spargimento di sangue. L'equipaggio era semplicemente svanito, o perché era stato portato via dalla nave, o perché, inverosimile possibilità, si era gettato in mare. Tuttavia gli uomini della *Marathon* che erano saliti a bordo della nave abbandonata notarono che le carte e la bussola del *James B. Chester* mancavano.

Un incidente quasi incredibile capitò alla goletta americana *Ellen Austin* nel 1881. Mentre viaggiava a ovest delle Azzorre, questa goletta s'imbatté in una goletta abbandonata e la abbordò, trovandola in perfetto stato, con le vele ammainate e il sartame intatto. Il capitano dell'*Ellen Austin*, approfittando di questo colpo di fortuna, mise a bordo della nave abbandonata una ciurma di volontari. Ma prima che l'equipaggio potesse metterla in moto, un'improvvisa burrasca interruppe i contatti fra le due navi, e trascorsero due giorni prima che la nave abbandonata fosse avvistata di nuovo. Quando gli uomini della *Ellen Austin* salirono per la seconda volta a bordo, scoprirono che l'equipaggio di volontari era svanito, senza lasciare indicazione alcuna su quello che era successo, o su dove era andato. Ma il capitano della *Ellen Austin* era ostinato e, riuscendo a vincere le notevoli esitazioni dei suoi uomini, persuase alcuni volontari a equipaggiare di nuovo quella nave del mistero, evidentemente pericolosa. Poco dopo si scatenò un'altra tempesta; il contatto fu perduto di nuovo, e né la nave né la seconda ciurma di volontari furono mai più viste. A questo punto, verrebbe in mente di vedere nella nave abbandonata una trappola, perfino con le improvvise burrasche inserite nel quadro, se l'intera ipotesi non fosse piuttosto fantastica.

Inesplicabilmente, nell'area del Triangolo sono comparse navi abbandonate in molte altre occasioni. Il brigantino tedesco *Freya*, in navigazione da Manzanillo, a Cuba, verso porti del Cile nell'ottobre del 1902, fu trovato abbandonato e inclinato su un fianco, con le pagine del giornale di bordo strappate fino al 4 ottobre.

In quel periodo aveva avuto luogo un violento terremoto nel Messico; si asserì che una scossa sismica aveva provocato la formazione di un'immensa onda di marea, che avrebbe spazzato via la ciurma del *Freya*, capovolgendo in parte la nave, la quale in seguito, con il mare di nuovo calmo, si

sarebbe parzialmente raddrizzata.

I racconti sulle navi deserte trovate nel Mar dei Sargassi o nelle sue vicinanze quasi invariabilmente citano la *Mary Celeste*, forse la più famosa nave abbandonata del mare. L'incidente non capitò nel Mar dei Sargassi, ma la *Mary Celeste* passò a nord di esso nella sua rotta verso il punto, a nord delle Azzorre, dove fu trovata da un brigantino inglese, il *Dei Gratia*, nel novembre del 1872. Quest'ultima nave, notando la navigazione irregolare della *Mary Celeste*, la chiamò e, non avendo ottenuto risposta, la abbordò, poi si prese la *Mary Celeste* come bottino. Gli uomini che vi salirono a bordo trovarono le vele spiegate e il carico di botti di alcool ammassato al sicuro nella stiva. Le riserve di cibo e di acqua erano sufficienti, ma l'equipaggio era scomparso, compresi il capitano, sua moglie e la loro bambina piccola. Il denaro, le botti, gli effetti personali e perfino il giornale di bordo erano rimasti sulla nave, ma il sestante mancava. La cabina principale era stata chiusa con assi, come se qualcuno avesse voluto creare una roccaforte per respingere eventuali assalitori.

Questo mistero del mare è stato ripetuto e arricchito di particolari, è stato oggetto di processi e investigazioni, ma rimane ancora insoluto. La scomparsa dell'equipaggio è stata spiegata in vari modi: attacco di pirati, ammutinamento e fuga dopo l'uccisione del capitano, timore che il carico stesse per esplodere, o improvvisa consapevolezza che il carico fosse di contrabbando e quindi pericoloso, scoppio di un'epidemia, o sequestro da parte di presunti amici. I Lloyd's di Londra, che pagarono l'assicurazione, propendono per la teoria di un improvviso ma breve incendio del carico di

alcool, che avrebbe potuto spaventare l'equipaggio inducendolo a lasciare la nave e poi si sarebbe spento, tenuto conto delle proprietà dell'alcool d'infiammarsi d'un tratto, ardere con una fiamma azzurra, per poi estinguersi. Quando il breve incendio si era calmato, l'equipaggio era forse stato incapace di risalire sulla nave dalla scialuppa. Un'altra possibile spiegazione del comportamento irrazionale dell'equipaggio potrebbe consistere nella presenza di ergot (*Fungo della segale cornuta*, (N.d.T.) nel pane, fra le riserve della nave. Il pane contaminato dalla crescita di ergot ha provocato gravissimi danni agli equipaggi, in passato: violente crisi di follia e morte preceduta da comportamenti irrazionali. Una pazzia collettiva causata da questo avrebbe potuto indurre l'equipaggio, preso dal panico, ad abbandonare la nave, e potrebbe spiegare qualche altra sparizione della ciurma nelle navi fantasma trovate in diversi mari del mondo. In *Strange Mysteries of Time and Space*, Harold Wilkins presenta in modo convincente l'idea che la nave sia stata abbordata e presa in mare da persone già conosciute dai membri dell'equipaggio: in questo caso l'equipaggio sarebbe stato liquidato, poi la nave vuota sarebbe stata riscoperta in mare, e presa come bottino.

Nell'esporre la sua teoria, Wilkins mette in evidenza le molte discordanze delle storie del capitano e della ciurma del *Dei Gratia*, e il fatto che il *Dei Gratia* era rimasto ancorato per più di una settimana a fianco della *Mary Celeste* nel porto di New York, ed era salpato poco dopo la partenza della sventurata nave.

Dopo le formalità d'uso, la *Mary Celeste*, riequipaggiata, riprese il mare; ma presto acquisì la reputazione di nave iellata, che portava sfortuna, distruzione e morte fra quelli che navigavano con lei, finché il suo ultimo capitano, Gilman Parker, dopo aver distribuito generosissime razioni di liquori a tutto l'equipaggio, e prima di tutto a sé stesso, diresse deliberatamente, si dice, la *Mary Celeste* contro una scogliera nei pressi di Haiti, terminando così la sua sfortunata carriera.

Altre navi abbandonate, con indizi ancor minori su quello che era capitato ai loro equipaggi, comprendono la *Carol Deering*, che si arenò nel febbraio del 1921 sul litorale della Carolina del Nord, senza nessuna indicazione su quello che era successo agli uomini, tranne che avevano abbandonato la nave, o erano stati portati via, quando un pasto stava per esser servito; la *John and Mary*, trovata abbandonata nell'aprile del 1932 a ottanta chilometri a sud di Bermuda; la *Gloria Colite*, una goletta di 38 metri trovata abbandonata in mare, il 3 febbraio 1940; e il *Rubicon*, una nave cubana trovata abbandonata (escluso un cane affamato) di fronte a Key Largo, in Florida, il 22 ottobre 1944. L'ultima annotazione del suo giornale di bordo risale al 26 settembre, e diceva che la nave si trovava allora nel porto dell'Avana. La mancanza delle scialuppe di salvataggio indicava che la ciurma aveva abbandonato in fretta la nave. Ivan Sanderson ha osservato che, quando gli

uomini abbandonano una nave, è molto insolito che non prendano con sé la mascotte della nave o i loro animali. Si suppone che l'equipaggio fosse stato portato via con la forza, magari da entità che volevano soltanto esemplari capaci di comunicazione orale. Val la pena di notare, aggiunge Sanderson, che, mentre cani, gatti e canarini sono stati scoperti a bordo delle navi da cui erano scomparsi gli equipaggi, i pappagalli sembrano svanire insieme con gli esseri umani, forse perché il linguaggio coerente (o incoerente) è un modo facile per riconoscere le specie dominanti del pianeta Terra.

Equipaggi e passeggeri sono spesso svaniti da molte imbarcazioni più piccole, trovate poi abbandonate e alla deriva, come lo yacht *Connemara IV*, trovato a 643 chilometri a sud ovest delle Bermude nel settembre del 1955, senza passeggeri né equipaggio; il *Maple Bank*, di diciotto metri, trovato alla deriva a nord di Bermuda il 30 giugno 1969, senza traccia di sopravvissuti; il *The Vagabond*, uno yacht di dodici metri pilotato dal suo proprietario, trovato alla deriva ma in perfetto ordine a ovest delle Azzorre il 6 luglio 1969, senza tracce del proprietario, il capitano Wallace P.

Williams, né del suo equipaggio. Certe imbarcazioni sono scomparse durante viaggi molto brevi: fu questo il caso di Al Snyder, un noto fantino, il quale prese a bordo del suo motoscafo da crociera alcuni amici, al largo di Miami, il 5 marzo 1948, per andare a pescare a Sandy Key; in seguito lo yacht fu ritrovato, ma gli occupanti erano scomparsi.



Mentre certe piccole imbarcazioni abbandonate e scoperte in alto mare dopo la rivoluzione cubana possono aver avuto a che fare con le attività di cubani in fuga e dei loro inseguitori, una scomparsa impressionante non ha nessun legame con la situazione cubana.

L'incidente dello *Witchcraft* è un notevolissimo esempio di fulminea improvvisa sparizione di una piccola barca non soltanto in vista del suo porto, ma addirittura accanto a una boa del porto stesso. Dan Burack, il proprietario dello *Witchcraft*, che, sia detto per inciso, era reputato inaffondabile, aveva invitato un prete, padre Pat Hogan, a vedere l'illuminazione natalizia di Miami dal largo, la vigilia del Natale. 1967. Essi navigarono su un mare calmo, fino a circa un chilometro e mezzo di distanza dalla spiaggia, poi si fermarono ad ammirare l'illuminazione nelle vicinanze della boa numero 7. A questo punto Burack mandò un singolo, inaspettato segnale di aiuto alla Guardia Costiera, dando la sua posizione esatta. Una barca della Guardia Costiera, avvertita, impiegò soltanto venti minuti per raggiungere la boa numero 7, ma quando arrivò non vide nessuna traccia dello *Witchcraft*. Alla fine della ricerca, un portavoce della Guardia Costiera dichiarò, alquanto paradossalmente: «Presumiamo che siano mancanti, ma non perduti in mare».

L'elenco delle navi da carico, dei pescherecci e delle imbarcazioni di piacere che sono scomparse con i loro equipaggi è impressionante. In maggioranza, le navi sono scomparse in condizioni atmosferiche buone, e senza lasciare rottami galleggianti, macchie di petrolio, scialuppe, cinture di salvataggio (con una sola eccezione degna di nota) o cadaveri, né in mare né trascinati sulle spiagge vicine. Come gli aeroplani scomparsi, le navi non mandarono messaggi di SOS, né comunicarono per radio che qualcosa non andava.

Fra queste navi svanite dobbiamo includere il *Cotopaxi*, un cargo diretto all'Avana da Charleston, nel 1925; il *Suduffco*, un cargo che navigava verso il sud da Port Newark, nel 1926; lo *Stavenger*, con quarantatré persone a bordo, localizzato per l'ultima volta a sud di Cat Island, nel 1931; e il cargo *Anglo-Australian*, con un equipaggio di trentanove uomini, che, nel marzo del 1938, trasmise per radio: «Tutto bene», mentre superava le Azzorre nel suo viaggio verso l'ovest.

Un ultimo messaggio radio spettacoloso giunse dalla nave da carico giapponese *Raiuke Maru*, presumibilmente nel momento della sua sparizione fra le Bahama e Cuba, nell'inverno del 1924. Le parole del messaggio radio erano un'insolita richiesta di aiuto: «Pericolo come una daga, ora... Venite presto... non possiamo cavarcela...» che, tuttavia, non specificava la natura del pericolo. Se il pericolo fosse stato un improvviso uragano o una tromba marina inaspettata, sarebbe sembrato naturale che un operatore radio avesse dato precise informazioni, utili per eventuali operazioni di salvataggio, invece di indulgere in fantasiosi paragoni, per quanto impressionanti.

Durante gli anni di guerra, vi erano sufficienti e svariate ragioni per giustificare il fatto che alcune navi andassero perdute nell'Atlantico, senza lasciare tracce: sommergibili, mine, bombe, azioni di sabotaggio; ma anche dopo la guerra, grandi navi continuarono a scomparire nell'area del Triangolo delle Bermude. Il cargo *Sandra*, partito da Puerto Cabello per Savannah nel giugno del 1950, con un carico di insetticidi, passò da St. Augustine, in Florida, in condizioni di tempo buone, poi ogni contatto fu perduto, né mai più ritrovato. È interessante notare, come avvenne nel caso del piroscampo *Sandra* e di altri, che la maggior parte delle navi americane perdute sono scomparse in vista della terra. Molto più a sud lo *Sno' Boy*, un peschereccio con quaranta uomini a bordo, si perse senza lasciar tracce né spiegazioni nel 1963, fra Kingston, in Giamaica, e Northeast Cay.

Fra le molte imbarcazioni da diporto considerate perdute nella zona del Triangolo, senza che se ne trovassero tracce (forse una media di una al mese), il caso del *Revonoc*, uno yacht da corsa di quattordici metri, che aveva vinto premi nella gara Newport-Bermuda e scomparve durante una breve crociera da Kay West a Fort Lauderdale tra il Natale e il Capodanno del 1967 (un periodo fatale, come abbiamo già visto, per le sparizioni) suscitò commenti particolari per diversi motivi. Prima di tutto, lo yacht era costruito per navigare con qualsiasi tempo. Secondariamente, il capitano Conover (il nome *Revonoc* era l'anagramma di Conover), pilota e proprietario, era un marinaio eccellente e commodoro del *Cruising Club of America*, un marinaio troppo in gamba per rischiare un incidente in una simile crociera, relativamente corta. In ogni caso, dato che navigava vicino a terra, se avesse urtato uno scoglio, qualche resto dell'imbarcazione sarebbe stato trovato lungo la

spiaggia. Nel tentativo di dare una spiegazione logica alla scomparsa del *Revonoc*, colui che era allora il redattore della rubrica di yachting sull'*Herald Tribune* di New York, suggerì l'idea che un cargo, di cui si conosceva la presenza nella zona in quel periodo, avesse semplicemente investito lo yacht di notte, mandandolo a fondo con il suo equipaggio, senza accorgersene né lasciar tracce.

Più di mezzo secolo prima della sparizione di Conover a bordo del *Revonoc*, un altro ben noto uomo di mare, Joshua Slocum, il primo che avesse circumnavigato il mondo da solo, intraprese un secondo viaggio nel 1909 con la sua barca di undici metri, *The Spray*. Poco dopo esser entrato nell'area del Triangolo, partito da Miami e diretto verso il sud, scomparve per sempre con l'imbarcazione.

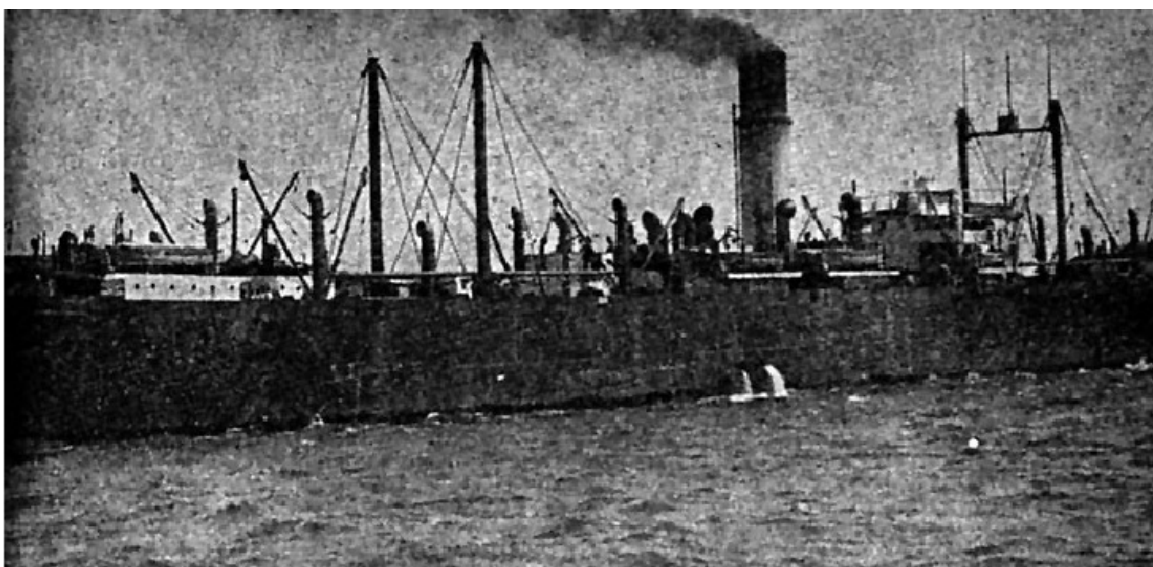
La scomparsa di imbarcazioni piccole e di media misura nell'area del Triangolo è senza dubbio dovuta, in molti casi, alle condizioni atmosferiche, specialmente d'inverno, quando il tempo può diventare ancor più imprevedibile del solito, se le masse d'aria fredda dell'Artico incontrano l'aria calda dei tropici. Potrebbe essere stato questo il caso della goletta *Windfall* (diciassette metri, scomparsa al largo di Bermuda nel 1962); della *Evangeline* di sedici metri (in navigazione da Miami alle Bahama); della *Enchantress* (diciassette metri e sessanta, scomparsa mentre navigava da Charleston a St. Thomas, nel 1946), e della tartana di undici metri *Dancing Feather* (scomparsa tra Nassau e la Carolina del Nord, nel 1964): tutti questi incidenti accaddero nei mesi invernali, quando grandi onde, sollevate da improvvise tempeste, avrebbero potuto provocare l'affondamento delle piccole imbarcazioni, prima che riuscissero a mandare un messaggio radio. Ma questo, naturalmente, non spiega la scomparsa di navi in acque relativamente calme, né le numerose occasioni in cui grandi cargo o navi della Marina sparirono senza lasciar tracce.

La perdita di una nave da carico di 130 metri, la *Marine Sulphur Queen*, con un equipaggio di trentanove uomini, il 2 febbraio, o intorno al 2 febbraio 1963, è particolarmente impressionante a causa delle sue dimensioni. La nave era diretta a Norfolk, in Virginia, da Beaumont nel Texas, con un carico di 15.000 tonnellate di zolfo fuso contenuto in serbatoi di stagno. Il tempo era buono. La nave fu sentita per l'ultima volta da un punto nelle vicinanze di Dry Tortugas, nel Golfo del Messico, un'area compresa nel Triangolo, o vicina a esso, secondo i suoi confini piuttosto elastici.

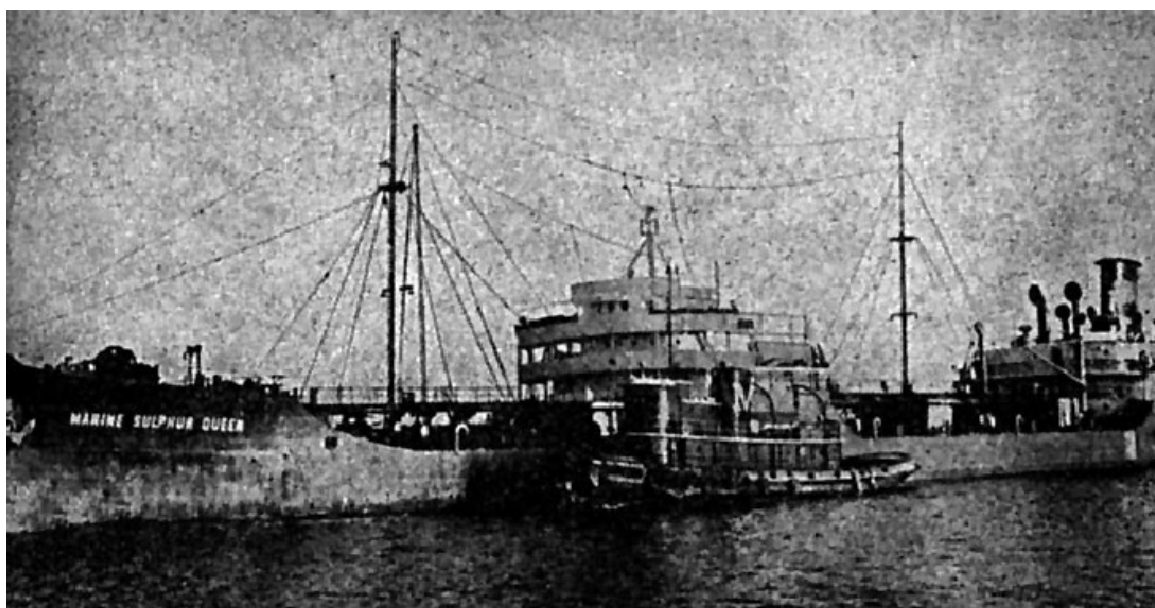
Paradossalmente, prima che per i suoi proprietari, la nave risultò perduta per una società di mediazione, a causa di una catena di circostanze insolite. Uno dei marinai della *Marine Sulphur Queen* aveva speculato nel mercato azionario, e precisamente in frumento accaparrato, un passatempo che di solito richiede un contatto piuttosto stretto con il proprio mediatore, e aveva dato un ordine di acquisto prima che la nave lasciasse il porto. L'agenzia di mediazione aveva eseguito

l'ordine e mandato un cablogramma di conferma. Ma, non ricevendo risposta, l'agenzia di mediazione comunicò ai proprietari del cargo che non riusciva a mettersi in contatto con la nave. Fu quello il primo indizio di qualcosa che non andava bene, e l'incidente che diede l'avvio all'infruttuosa ricerca della *Marine Sulphur Queen* iniziata dalla Guardia Costiera il 6 febbraio. I suoi aeroplani e le sue navi percorsero il cielo e il mare dai promontori della Virginia alla parte orientale del Golfo del Messico.

La ricerca fu abbandonata il 15 febbraio, ma cinque giorni dopo la Marina riferì di aver trovato un salvagente della *Marine Sulphur Queen* a venticinque chilometri dalla costa, a sud di Key West. Questo diede inizio a una nuova caccia, che produsse il ritrovamento di un altro salvagente. Una successiva indagine prese in considerazione una lunga serie di possibilità: esplosione dello zolfo, capovolgimento, urto contro una mina, e perfino cattura e confisca da parte di cubani (o simpatizzanti). Una Commissione d'Inchiesta della Marina osservò che la *Marine Sulphur Queen* era scomparsa in mare senza trasmettere nessun messaggio radio di pericolo, ma non offrì né una soluzione né una teoria riguardante il disastro.



*Una nave inglese, chiamata anch'essa Cyclops, fu perduta nell'Atlantico del Nord durante la seconda guerra mondiale. Anche in questo caso, un controllo sui movimenti dei sottomarini tedeschi, fatto in seguito, dimostrò che nessun sottomarino tedesco si era trovato nelle vicinanze. Fotografia: National Archives.*



*La motonave Marine Sulphur Queen, un cargo lungo 130 metri, con un equipaggio di trentanove uomini. Questa grossa nave scomparve in condizioni di tempo buone, il 2 febbraio 1963, in qualche punto nelle vicinanze di Dry Tortugas. Nessuna traccia del cargo né dell'equipaggio fu mai trovata, a esclusione di un giubbotto di salvataggio isolato, scoperto in mare, a 25 chilometri a sud di Key West. Fotografia: National Archives.*

Le voci sul Triangolo delle Bermude ripresero vita ancora una volta quando il sottomarino atomico *USS Scorpion*, con a bordo un equipaggio di novantanove uomini, non fece ritorno al suo porto di Norfolk, in Virginia, il 28 maggio 1968. Lo *Scorpion* aveva mandato l'ultimo messaggio di routine alla sua base il 21 maggio, da 400 chilometri a ovest delle Azzorre. Il 5 giugno fu dato per perso, ma parecchi mesi dopo una nave di ricerca oceanografica della Marina ne individuò qualche relitto a 740 chilometri a sud delle Azzorre, a una profondità di più di 3.000 metri. Poiché le

fotografie subacquee sembrano aver stabilito l'identità dello *Scorpion*, non si può dire che il sommergibile sia svanito; ma i motivi della sua perdita, ai margini del Mar dei Sargassi, non si possono accertare. Se esiste, come alcuni studiosi dei fenomeni del Triangolo delle Bermude hanno suggerito, una mente direttiva dietro molte scomparse, o quasi scomparse, la perdita di tanti sottomarini atomici nell'Atlantico occidentale fa pensare a possibilità più ampie di disfunzioni delle apparecchiature.

Se la zona in cui avvengono sparizioni di navi si estendesse al Golfo del Messico, come suggerisce John Spencer, bisognerebbe prendere in considerazione anche una scomparsa del 1966, sopra tutto nell'intento di poter poi discutere il modo di evitare i pericoli, di qualsiasi natura siano, che minacciano gli aeroplani e le navi in questa zona. Alludiamo qui al rimorchiatore di venti metri *Southern Cities*, che partì da Freeport, nel Texas, il 29 ottobre del 1966, rimorchiando una chiatta di 64 metri. Quando il *Southern Cities* non fece il suo rapporto quotidiano per radio, fu iniziata una ricerca aerea, che individuò la chiatta, completa di carico di materie chimiche intatto, la gomina da rimorchio in ordine fino alla catena di collegamento: ma il rimorchiatore e l'equipaggio del rimorchiatore mancavano. Un estratto del rapporto steso dalla Commissione d'inchiesta marittima della Guardia Costiera si potrebbe applicare a tutti i numerosi aeroplani o navi scomparsi: «Il fatto che la nave non sia riuscita a trasmettere un messaggio di pericolo sembra giustificare la conclusione che la perdita della nave sia avvenuta tanto in fretta, da impedire la trasmissione di un simile messaggio».

Scomparse più recenti includono quella della *Ithaca Island* (novembre 1968) che trasportava un carico di grano da Norfolk a Manchester; la *Milton Iatrides* (aprile 1970) in rotta da New Orleans a Città del Capo, con un carico di olio vegetale e soda caustica; e *Anita*, una grande nave da carico (20.000 tonnellate), con un equipaggio di trentadue uomini, salpata da Newport News nel marzo del 1973 con un carico di carbone per la Germania, di cui non si seppe più nulla. Dopo una delle solite indagini complete, attraverso la quale si stabilì che l'*Anita* era inesplicabilmente scomparsa, i Lloyds di Londra pagarono 3.000.000 di dollari di assicurazione ai proprietari della nave.

La nave gemella dell'*Anita*, la *Norse Variant*, che, lasciò il porto due ore prima dell'altra, trasmise per radio che stava affondando a 240 chilometri a sud est di Cape May. Da principio si pensò che tutti i membri dell'equipaggio fossero annegati; uno invece era sopravvissuto, tenendosi aggrappato a un portello di legno. Egli riferì che l'affondamento si era svolto in pochi minuti: d'un tratto si era alzato un vento violentissimo, che aveva spazzato via tutti gli oggetti mobili dei ponti; il mare, improvvisamente ingrossato, aveva inondato la nave e riempito d'acqua le stive, facendo affondare

la nave in cinque minuti.

Se si considera la diversità dei carichi delle numerose navi mercantili che sono scomparse, non sembra verosimile l'esistenza di un movente nascosto che suggerisca un legame fra il tipo di carico e la sparizione, come un atto di pirateria, un pericolo di esplosione, un ammutinamento o qualcosa di simile. Sembra che le scomparse siano casuali, ma si concentrino sempre nella stessa area.

Un ufficiale appartenente al servizio informazioni dell'*US Third Naval District* commentando la sparizione di navi e aeroplani nell'area del Triangolo, ha espresso un'opinione professionale molto diffusa, sebbene non certo ufficiale: «Si tratta di un vero mistero. Nessuno ride di queste cose, in Marina. Abbiamo sempre saputo che c'è qualcosa di strano in questo Triangolo delle Bermude. Ma nessuno ha mai capito di che cosa si tratti. Sembra che non esista nessuna ragione fisica o logica. È quasi come se queste navi fossero state improvvisamente intrappolate in una specie di rete mimetica elettronica».

Escluse poche eccezioni, quasi tutti gli incidenti che hanno colpito aeroplani e navi hanno avuto luogo nel Mar dei Sargassi, nelle sue vicinanze o nelle acque costiere che lo circondano. Ivan Sanderson, mentre mette in guardia contro la tendenza a concentrare le ricerche nell'area di ogni incidente sensazionale, fa notare gli aspetti aggravanti della posizione del Mar dei Sargassi, ossia il fatto che la sua superficie coincide press'a poco con la misteriosa area a forma di losanga in cui sono avvenute, in maggioranza, le sparizioni di aeroplani e, nei tempi andati, di navi.

Sembrirebbe un'ironica coincidenza che quest'area, temuta fin dai tempi antichi in leggende che esistevano molto tempo prima della sua scoperta ufficiale, e temuta più tardi, per centinaia d'anni, come un mare di morte, dovesse conservare la sua aura sinistra e gran parte del suo mistero fino all'età dello spazio, accomunando in un senso di meraviglia individui che potrebbero esser definiti i poli opposti di una serie di esplorazioni: Colombo e gli astronauti dell'Apollo 12.

Colombo, a bordo della *Santa Maria*, fu il primo osservatore di cui possediamo le registrazioni che notò l'inesplicabile brillio nel mare, la luminosa acqua bianca delle Bahama, presso i margini occidentali del Mar dei Sargassi: egli vide il fenomeno nel suo primo viaggio, l'11 ottobre 1492, due ore dopo il tramonto, mentre gli astronauti notarono queste strisce luminose o tracce nell'acqua, che furono le ultime luci visibili della terra, per loro. Si sono fatte svariate supposizioni su questo fenomeno: marna sollevata da pesci, o banchi di pesci, o altre materie organiche. Qualunque sia la sua origine, questa strana luce è visibile dalla superficie, e si nota particolarmente dall'aria.

Il viaggio di Colombo fu l'occasione di altri misteriosi incidenti, che ancora oggi sono fonte di commenti e di stupore nell'area del Triangolo. Il 15 settembre 1492, mentre si trovavano nella parte occidentale del Mar dei Sargassi, Colombo e i suoi uomini, sempre più nervosi, notarono un'immensa saetta guizzare nel cielo, per poi cadere o scomparire nell'oceano. Alcuni giorni dopo, i membri del suo equipaggio furono colti di nuovo dallo spavento per un inesplicabile disturbo della bussola della loro nave, una strana anticipazione, alla vigilia della scoperta del Nuovo Mondo, dei disturbi elettromagnetici che ancora oggi molestano la navigazione aerea e marittima nel Triangolo.

Un altro dei numerosi misteri connessi con il Mar dei Sargassi, un mistero che ha incuriosito gli antichi e continua a incuriosire gli osservatori moderni, è quello che riguarda la procreazione delle anguille. Aristotele (384-322 a. C.) fu il primo naturalista dell'antichità, si dice, che mise in discussione lo sbalorditivo problema dei luoghi di riproduzione delle anguille europee, le quali, naturalmente, erano le uniche anguille a lui note. Si sapeva che le anguille lasciavano i loro stagni, laghi, torrenti e fiumicelli per scendere nei grandi fiumi che si riversano nel mare. Questo era tutto quanto si conosceva sulle abitudini delle anguille, finché, circa 2500 anni dopo, uno scienziato danese, il dottor Johannes Schmitz, scoprì dove erano sempre andate le anguille per tutti i secoli trascorsi da quando la domanda era stata posta per la prima volta.

Le anguille europee adulte seguono i corsi d'acqua che si scaricano nell'Atlantico; lì si riuniscono e nuotano in grandi banchi, avanzando lentamente per circa quattro mesi, accompagnate da stormi di gabbiani e da frotte di squali, finché raggiungono il punto del Mar dei Sargassi in cui si fermano e si riproducono a una notevole profondità. Lì gli adulti muoiono, e i nuovi nati incominciano il loro

lungo viaggio di ritorno, trasportati dalla corrente del Golfo in un lungo percorso che li riporta in Europa e che dura circa due anni.

Il comportamento delle anguille del continente americano segue lo stesso schema, ma alla rovescia. Queste anguille nuotano verso est, e incontrano le anguille europee nelle profondità del Mar dei Sargassi; poi le giovani anguille ritornano alle dimore dei loro antenati, nelle Americhe. Questo comportamento speciale delle anguille e la loro nostomania ereditaria (passione del ritorno) ha dato origine ad alcune teorie estremamente interessanti, compresa quella che il loro posto di procreazione originario fosse un grande fiume di un continente esistito un tempo nell'Atlantico, nelle vicinanze del Mar dei Sargassi, e che le anguille cerchino ancora i loro luoghi di origine nel punto del fiume scomparso, fiume che una volta scorreva attraverso un continente, ormai sepolto a migliaia di metri sotto il livello del mare. Qualcuno ha anche suggerito che le alghe del Mar dei Sargassi siano i resti, adattati a una vita subacquea, della vegetazione dell'ex continente Atlantide, il quale, secondo la storica leggenda, sarebbe affondato con grande rapidità, trascinando con sé tutte le sue lussureggianti foreste e la sua verzura.

Ma, fra i numerosi misteri del Mar dei Sargassi e delle sue vicinanze, quello delle navi e degli aeroplani perduti e del loro possibile legame con altri fenomeni è il più interessante, specialmente perché riguarda una zona di così intenso traffico quotidiano marittimo e aereo. Naturalmente, potrebbe esserci una spiegazione logica per ogni singola scomparsa, e le espressioni come aberrazioni atmosferiche, buchi nel cielo, disintegrazione per causa di turbini non spiegati, trappole

del cielo, disfunzioni della gravità, o l'idea che aeroplani e navi grandi e piccole siano stati catturati e sottratti da entità sconosciute potrebbero rappresentare semplici tentativi per spiegare l'inesplicabile.

Al mistero, tuttavia, si aggiunge un altro elemento, un elemento abbastanza recente e inaspettato. Nelle molte sparizioni avvenute in passato nel Triangolo delle Bermude, non vi furono mai sopravvissuti, né si trovò nemmeno un cadavere delle numerose vittime. Ma in questi ultimi anni, con il diffondersi della leggenda del Triangolo delle Bermude, certi piloti e certi marinai cominciano a perdere la loro comprensibile reticenza a discutere dell'eccezionale, e a raccontare di essere personalmente sfuggiti a pericoli provocati da forze operanti nel Triangolo delle Bermude. Un esame di alcuni di questi resoconti potrebbe rivelare almeno come siano avvenute certe perdite, senza tuttavia spiegarne il perché.

#### 4. QUALCUNO DEI SOPRAVVISSUTI

Nel suo libro *Invisible Horizons*, un compendio dei misteri del mare, Vincent Gaddis, in una parte speciale dedicata al Triangolo delle Bermude, riferisce che, poco dopo la pubblicazione del suo srcinale articolo sul Triangolo, nel 1964, un articolo che, a quanto sembra, diede alla zona il suo nome, ricevette una lettera di un ex aviatore, un certo Dick Stern, con informazioni pertinenti e sbalorditive. Stern scrisse che verso la fine del 1944 aveva fatto parte di una squadriglia destinata all'Italia. La squadriglia consisteva di un gruppo di sette bombardieri. A circa 480 chilometri oltre le Bermude, il suo aeroplano era stato travolto da un turbine così inaspettato e violento, che era stato costretto a ritornare negli Stati Uniti. Quando il fenomeno si era manifestato, il tempo era limpido e le stelle erano visibili, ma il turbine aveva rovesciato l'aeroplano e l'aveva fatto impennare così violentemente, che l'equipaggio era stato sbalzato contro il soffitto. A causa del turbine, l'aeroplano aveva perso quota, a tal punto che era quasi precipitato in mare. Quando il suo apparecchio era rientrato alla base, Stern aveva appreso che, su una squadriglia di sette aeroplani, soltanto un altro era ritornato; che non c'erano stati contatti radio con gli altri aeroplani perduti, né si erano trovati poi sopravvissuti o rottami. Questo incidente, capitato un anno prima della perdita della squadriglia 19, sempre nel mese di dicembre, non fu considerato una perdita strana, perché era accaduto in tempo di guerra, e non ricevette nessuna pubblicità.

Qualche anno dopo la guerra, Stern e sua moglie si trovavano in volo da Bermuda a Nassau, di giorno, su un *Bristol Britannia*, quando era accaduto di nuovo un incidente abbastanza simile al primo. Per una coincidenza curiosa, la signora Stern proprio in quel momento stesso stava parlando del fatto precedente. All'improvviso, l'aeroplano si era abbassato senza alcun avvertimento, il cibo che i passeggeri stavano mangiando era finito sul soffitto, e l'aeroplano aveva subito una violenta scossa. Poi aveva continuato a traballare, salendo e abbassandosi per un quarto d'ora.

Questo fenomeno può essere un esempio di turbolenza d'aria chiara (CAT), che, se intensa e abbastanza prolungata, può distruggere un aeroplano e disperderlo in mare. In ogni caso, Dick Stern ebbe l'avventura di imbattersi due volte nella stessa forza inaspettata e minacciosa, quasi nello stesso punto del Triangolo, e visse per raccontare le sue esperienze.

Joe Talley, capitano di una barca da pesca, la *Wild Goose*, sperimentò invece una diversa maniera (sebbene non mortale, almeno nel suo caso) di scomparire nell'area del Triangolo. Questo incidente non riguarda un aeroplano, ma il suo stesso peschereccio, rimorchiato da un'altra imbarcazione. Il caso gli capitò sulla Tongue of the Ocean, un punto profondissimo compreso nel gruppo delle Bahama, che però non fa parte dei Bahama Banks (Banchi delle Bahama), in quanto la sua area relativamente ristretta ha una profondità di migliaia di metri; un ripidissimo scoscendimento a est dell'Isola di Andros, e un punto dove sono avvenute molte sparizioni.

La barca da pesca per pescecani del capitano Talley, lunga venti metri, doveva essere rimorchiata a sud, sulla Tongue of the Ocean, da un rimorchiatore di 32 metri, il *Caicos Trader*. Il tempo era buono, e da sud ovest soffiava un vivace aliseo. Le due imbarcazioni si stavano avvicinando alla

parte meridionale della zona, dove questo *cañon* sottomarino si solleva formando un gran buco a forma di cratere, nel settore sud, con un diametro di 64 chilometri. Le scogliere e, verso est, la catena Exuma, proteggono in questo punto la Tongue of the Ocean dalla furia del mare, che potrebbe scatenarsi a causa dei venti alisei provenienti da sud est. Era notte, e il capitano Talley dormiva nella sua cuccetta sotto i ponti. All'improvviso fu destato da un fiotto d'acqua che si riversava su di lui. Dopo aver afferrato automaticamente un giubbotto salvagente, egli cercò di raggiungere un portello aperto. Mentre si sforzava di uscire, si trovò sott'acqua; ma, incontrata una gomina, la seguì fino alla superficie, calcolando di percorrere una distanza variante dai quindici ai venticinque metri. Evidentemente, quando era riuscito a fuggire dalla sua cabina, era sommerso in dieci o quindici metri d'acqua.

Una volta raggiunto il capo della gomina, e la superficie, si accorse che il *Caicos Trader* aveva proseguito senza di lui. Ecco che cos'era accaduto: l'improvvisa forza che stava trascinando *Wild Goose* sott'acqua, verso il fondo, con il capitano Talley a bordo, minacciava di far capovolgere il *Caicos Trader*; a causa del cavo da rimorchio collegato. Allora l'equipaggio del rimorchiatore aveva tagliato il cavo, lasciando le immediate vicinanze; poi il rimorchiatore era ritornato indietro, a vedere se per miracolo Talley fosse riuscito a uscire dalla cabina della sua barca che veniva trascinata sott'acqua. Gli uomini del rimorchiatore avevano visto il *Wild Goose* colare a picco, come se fosse preso in un vortice.

Dopo circa mezz'ora Talley, ormai in procinto di affogare, udì con stupore il suo nome gridato sull'acqua attraverso un megafono dal *Caicos Trader*, che era ritornato. Riuscì a urlare una risposta, e così fu salvato. Siccome in maggioranza i capitani della zona sanno che molte inesplicabili sparizioni di navi sono spesso accompagnate da disfunzioni della bussola e della radio, fu fatta un'inchiesta sul funzionamento della bussola durante l'incidente. Si scoprì, tuttavia, che il timoniere aveva fissato la rotta e lasciato il timone, perciò non ci fu modo di sapere se in quel momento ci fosse stata un'aberrazione meccanica.

Altre navi hanno perduto i loro rimorchi nella zona, qualche volta perdendo anche l'equipaggio insieme con l'imbarcazione che stavano rimorchiando, a differenza del caso del capitano Talley, il quale visse per raccontare la sua esperienza. In certe circostanze, una specie di nebbia ha coperto la seconda nave, e si sono notate disfunzioni della bussola e dell'apparato elettrico nella prima nave. Ci si domanda perché certi rimorchiatori forniscano resoconti su queste forze, mentre non se ne hanno mai da imbarcazioni isolate.

Forse perché le imbarcazioni isolate scompaiono, senza testimoni, mentre i rimorchiatori sono abbastanza vicini per osservare quello che avviene. L'esperienza del capitano Don Henry, nel 1966, ci offre una descrizione chiara di un tiro alla fune fra il rimorchiatore e una forza non identificata che tentava, consciamente o inconsciamente, di impossessarsi della chiatta.

Il capitano Henry è il proprietario di una società di ricuperi marittimi di Miami, chiamata la Sea Phantom Exploration Company, ha una lunga esperienza di capitano e di navigatore, ed è al tempo stesso un subacqueo che si tuffa sia con sia senza attrezzature di protezione. Ha circa cinquantacinque anni, è forte, ha un torace robusto e braccia adeguate a un uomo dedito da tanto tempo al nuoto subacqueo. Dà l'impressione di un individuo estremamente solido e muscoloso, e, per essere così corpulento, si muove con sorprendente leggerezza e rapidità. Tanto per fare un esempio, chi lo vede colpirsi con il pugno il palmo dell'altra mano, o fare un qualsiasi gesto espressivo con il pugno, prova un senso di sollievo all'idea di non essere un suo avversario. I suoi occhi, abituati a osservare l'oceano, sono schietti e penetranti. Per la sicurezza del suo racconto e per la sua memoria dei particolari, ci sembra opportuno di lasciare che sia il capitano Henry a riferire l'incidente con le sue stesse parole, che sono state trascritte nel corso di una conversazione riguardante la chiatta scomparsa.

«Ci trovavamo sulla via del ritorno, tra Puerto Rico e Lauderdale. Eravamo stati in mare per tre giorni, rimorchiando una chiatta vuota, che aveva trasportato nitrato di petrolio. Io ero a bordo del *Good News*, un rimorchiatore di duemila cavalli, lungo quarantanove metri. La chiatta che stavamo

rimorchiando pesava duemilacinquecento tonnellate, ed era collegata con un cavo lungo più di 300 metri. Ci trovavamo sulla Tongue of the Ocean, dopo aver oltrepassato le Exumas, su una profondità di circa 600 braccia.»

«Nel pomeriggio, il tempo era buono e il cielo limpido. Io ero andato per qualche minuto nella cabina dietro il ponte, quando sentii un gran vociare. Uscii dalla cabina e corsi sul ponte, gridando: 'Che cosa diavolo sta succedendo?' La prima cosa che guardai fu la bussola, che stava girando in senso orario. Non c'era ragione perché capitasse una cosa simile: avevo sentito dire che l'unico posto, oltre a questo, dove il fenomeno si manifestava era St. Lawrence River, a Kingston, dove un gran deposito di ferro, o forse un meteorite sul fondo, fa impazzire le bussole. Non sapevo che cosa fosse successo, ma certamente si trattava di qualcosa di grosso. Sembrava che l'acqua arrivasse da tutte le direzioni. L'orizzonte era scomparso, non potevamo vederlo, l'acqua, il cielo e l'orizzonte si confondevano insieme. Non riuscivamo a capire dove eravamo.»

«Di qualunque cosa si trattasse, carpi, rubò o prese a prestito tutto dai nostri generatori. Tutte le fonti di elettricità smisero di produrre energia. I generatori continuavano a funzionare, ma noi non riuscivamo a ottenere nessuna energia. Il macchinista cercò di avviare un generatore di emergenza, ma non riuscì a produrre una scintilla.»

«Io ero preoccupato per la chiatta. Era solida, ma non riuscivo a vederla. Sembrava coperta da una nuvola, e intanto le onde sembravano più agitate che negli altri punti.»

«Spinsi le valvole al massimo. Non sapevo dove stavamo andando, ma volevo allontanarmi in tutta fretta da lì. Pareva che qualcosa volesse tirarci indietro, ma non riuscisse a farcela.»

«Allontanarsi da quel punto fu come uscire da un banco di nebbia. Quando uscimmo, il cavo da rimorchio era teso, come nel trucco della fune indiana, ma in fondo al cavo non si vedeva nulla, tutto era avvolto in una nebbia concentrata in quel punto. Balzai sul pontile e cominciai a tirare. La maledetta chiatta uscì dalla nebbia; ma non c'era nebbia in nessun altro posto. Infatti, la visibilità era di dieci miglia. Nell'area nebbiosa, dove si sarebbe dovuto trovare il rimorchio, l'acqua era agitata, sebbene le onde non fossero alte. Non potrete chiamarmi un eroe, ma io non sarei ritornato indietro per scoprire che cosa stesse capitando lì.»

«Non vi è mai successo che due persone vi tirassero per le braccia, in direzioni opposte? Avevo la sensazione che ci trovassimo in un posto o in un punto che qualcuno o qualcosa voleva, e che qualcuno o qualcosa volesse che noi fossimo in un posto diverso da quello in cui stavamo andando.»

*Domanda.* «C'era una specie di luce verdastra all'orizzonte?»

«No, era lattiginosa. È tutto quanto posso dire. Non stavo badando ai colori, in quel momento. Dopo aver lasciato quel posto, dovvimo caricare le batterie. Fu costretto a gettar via cinquanta pile per torce elettriche.»

«Le venne in mente il Triangolo delle Bermude?»

«Sì. Era l'unica cosa a cui riuscivo a pensare in quel momento. Mi dicevo: 'Mio Dio! Io sono un'altra statistica!'»

«Non ha mai avuto altre esperienze come questa?»

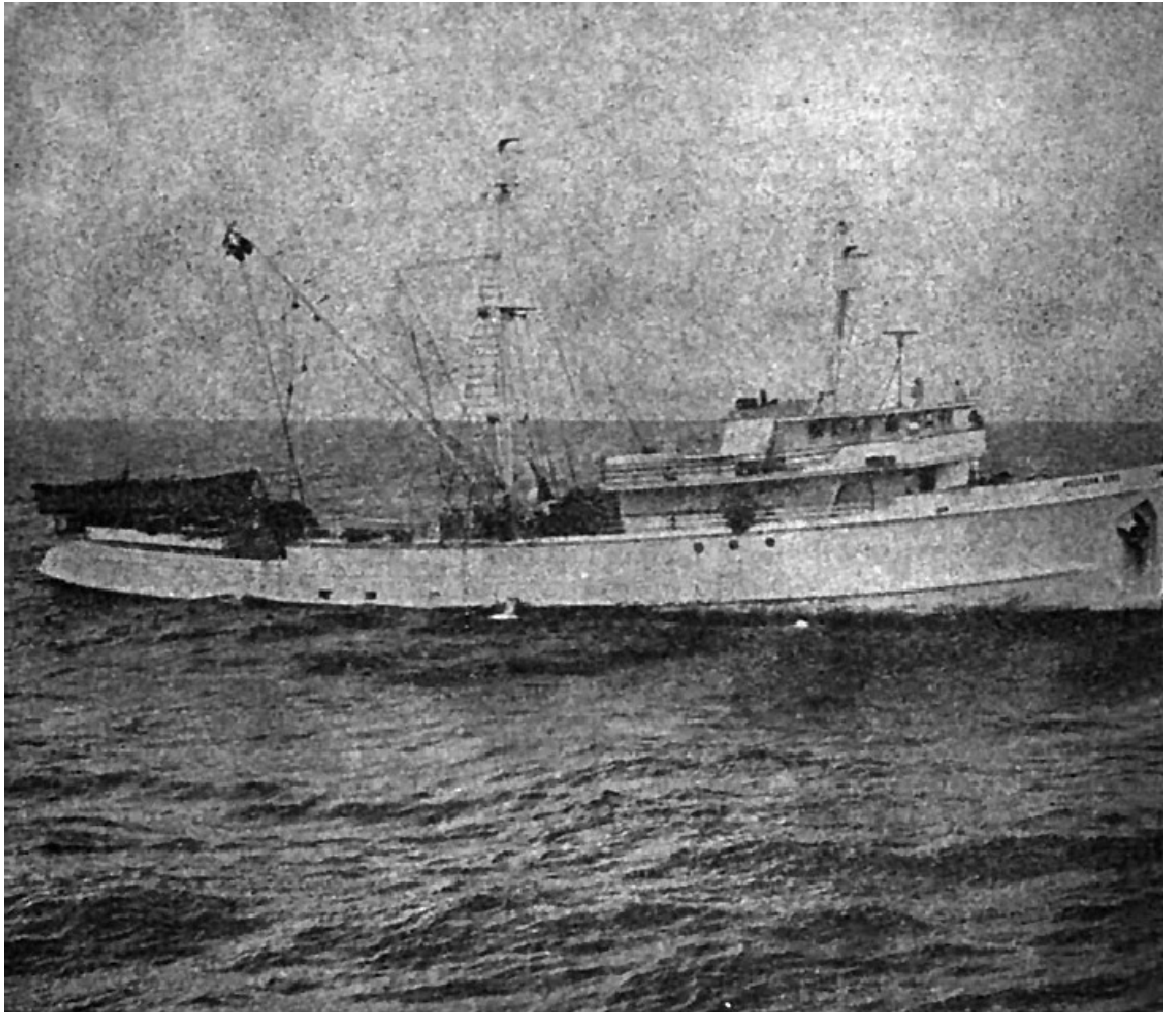
«No. Ho sentito parlare di altre persone che ne hanno avute, e di un rimorchio che andò perduto con uomini a bordo, e il cui cavo fu tagliato. Ma questa è stata l'unica esperienza toccata a me. E una mi è bastata!»

Jim Richardson, un ex pilota della Marina, è ora il presidente del Chalk Air Ferry Service, che opera tra l'aeroporto Opa-Locka di Miami e Bimini e altri punti delle Bahama. Come presidente del più importante servizio per passeggeri della zona e in qualità di grande promotore di Bimini, mantiene un atteggiamento che si potrebbe definire distaccato nei riguardi della presunta minaccia del Triangolo delle Bermude. Con la concisa spontaneità di un pilota, esprime una delle opinioni locali di fronte al diffondersi della leggenda: «È una cosa di cui la gente non parla. Ti dicono che sei completamente fuori di cervello».

Nondimeno, nei suoi frequenti voli alle Bahama, si è imbattuto anche lui in aberrazioni elettroniche e magnetiche. Una volta, mentre volava dalla Florida alle Turks Islands, in compagnia



di suo figlio, alla mattina presto, la bussola dell'aeroplano si era messa improvvisamente a girare da sinistra a destra. Allora aveva domandato al figlio: «Che cosa c'è che non va con la bussola?» e il figlio aveva risposto, come se fosse una spiegazione naturalissima: «Siamo sopra Andros». Egli osserva che questo fenomeno è capitato spesso: «Ogni volta che voliamo sopra grandi profondità, di fronte al Moselle Reef». Questa barriera, incidentalmente, è un posto dove è stata notata di frequente la presenza di misteriose luci che brillano di notte, e agli occhi dei pescatori di Bimini passa per essere infestata dagli spiriti. Queste luci sul banco sono state viste anche dallo stesso Jim Richardson e da altri piloti di aeroplani e di navi.



*Nave gemella della Good News, il rimorchiatore da oceano di 48 metri del capitano Henry, a motore diesel, che, a quanto si dice, si trovò impegnato in un tiro alla fune con forze sconosciute, mentre trainava una chiatta sulla Tongue of the Ocean. Al momento dell'incidente, il Good News s'imbattè in insolite forze magnetiche e subì un esaurimento elettronico: la chiatta allora scomparve temporaneamente in una fitta nebbia. Fotografia: J. M. Valentine.*

Chuck Wakeley racconta un incidente elettronico più cospicuo, in cui una forza o una presenza elettronica sembrò prendere temporaneamente possesso del suo aeroplano, mentre volava tra Nassau e Fort Lauderdale. Chuck Wakeley ha circa trent'anni, ed è stato un pilota professionista di aeroplani ed elicotteri per più di dieci anni. Ha una notevole esperienza, avendo effettuato gran parte dei suoi voli da solo sopra le giungle di Panama e dell'America del Sud, dove una buona

memoria per i particolari e una reazione fredda di fronte ai pericoli sono spesso i segreti della sopravvivenza.

È un osservatore addestrato, e ha tutte le carte in regola. Nel parlare con lui, si rimane colpiti dalla sua sincerità e dal suo sforzo di raccontare le cose esattamente come sono avvenute. È un parlatore espressivo, ed è interessante rilevare che non aveva mai sentito parlare del Triangolo delle Bermude prima del suo incidente.

«Nel novembre del 1964 ero un pilota della Sunline Aviation di Miami. In quel periodo accompagnai a Nassau un gruppo di persone con un volo charter; poi dovevo ritornare. Feci scendere i passeggeri, e partii dall'aeroporto di Nassau poco dopo il tramonto. L'aria era limpida e le stelle brillavano. Seguivo la rotta sul VOR (variabile onnidirezionale) di Nassau, per intercettare il VOR di Bimini durante il percorso. Circa alle 9.30 di sera passai sopra la punta settentrionale dell'isola di Andros, e potei vedere le luci di alcuni centri abitati.»

«Mi ero messo in orizzontale a circa duemilacinquecento metri di altezza e stavo sistemandomi per un volo normale, ma dai cinquanta agli ottanta chilometri dopo Andros, mentre puntavo direttamente su Bimini, cominciai a notare qualcosa d'insolito: come un lievissimo brillio sulle ali. Da principio credetti che fosse un effetto creato dalle luci della cabina, che scintillavano attraverso i finestrini di plexiglas colorato, perché le ali avevano un aspetto traslucido, sembravano di un pallido verdeazzurro, sebbene in realtà fossero verniciate con un bianco brillante.»

«Nel corso di cinque minuti circa questo bagliore crebbe d'intensità, fino a diventare così scintillante da rendermi difficile la lettura degli strumenti. La bussola magnetica cominciò a girare, lentamente ma costantemente; gli indicatori del carburante, che al momento del decollo segnavano pieno a metà, ora segnavano pieno. Improvvisamente, il pilota automatico fece virare l'aeroplano a destra, perciò dovetti staccarlo e far funzionare a mano l'apparecchio. Non potevo fidarmi di nessuno degli strumenti governati elettricamente, perché erano del tutto guasti o impazziti. Presto l'intero aeroplano divenne luminoso, ma non si trattava di una luce riflessa: il bagliore veniva dall'aeroplano stesso. Ricordo che, quando osservai le ali dai finestrini, vidi che non brillavano soltanto di una luce verdeazzurra, ma sembravano perfino sfocate.»

«A questo punto non potevo più contare sul mio autogiro né sugli indicatori dell'orizzonte e dell'altitudine; e, siccome era notte e io volavo con l'orizzonte artificiale, non avevo più un orizzonte verso il quale dirigermi. Il brillio era così intenso che non potevo più vedere le stelle. Feci l'unica cosa che potevo fare, cioè abbandonare i controlli, e lasciare che l'aeroplano volasse verso qualsiasi direzione avrebbe preso. Il bagliore aumentò in un crescendo accecante di luce, durò per

~~cinque minuti circa, poi, a poco a poco, diminuì.~~  
«Non appena il bagliore cessò, tutti gli strumenti ripresero a funzionare normalmente. Controllai tutti gli interruttori: nessuno era saltato. I fusibili non erano esplosi. Mi resi conto che l'apparecchio funzionava regolarmente, quando gli indicatori del carburante ripresero a segnare che i serbatoi erano pieni a metà. La bussola magnetica si stabilizzò, mostrandomi che ero fuori rotta soltanto di pochi gradi. Misi in funzione l'autopilota: era normale. Prima di atterrare, controllai tutti gli impianti: carrello di atterraggio, flap, eccetera. Andava tutto bene. Incidentalmente, l'aeroplano aveva un circuito antistatico che avrebbe dovuto eliminare le cariche elettrostatiche.»

Domanda: «Crede che il suo caso fosse collegato con il Triangolo delle Bermude?»

«Non sapevo nulla del Triangolo delle Bermude, prima dell'incidente. Pensai che fosse un fuoco di Sant'Elmo, sebbene il fuoco di Sant'Elmo non si presenti così.»

«Quando ha sentito parlare per la prima volta del Triangolo delle Bermude?»

«Ne sentii qualcosa quando cominciai a raccontare la mia avventura ad altri piloti. Cose del genere sono accadute ad altri piloti, ma non amano parlarne. In ogni caso, non c'è modo di evitare il così detto Triangolo, se si deve andare in qualche posto come Puerto Rico, a meno di volare a nord di Bermuda. Oggi, si sente parlare del Triangolo molto di più, specialmente quando un aeroplano sparisce in modo completamente illogico.»

Quella che può esser stata un'osservazione oculare, vista dall'aria, di un'eventuale forza distruttiva in atto nel Triangolo delle Bermude fu riferita da *Pursuit*, una rivista trimestrale pubblicata dalla

*Society for the Investigation of the Unexplained*. L'autore del rapporto, Robert Durand, racconta un incidente osservato dalla navicella di controllo di un *Boeing 707* in volo da San Juan a New York, l'11 aprile del 1963. Quando il fenomeno fu notato, la posizione dell'aeroplano era (così è stato riferito) 19° 54' latitudine nord, e 66° 47' longitudine ovest, un punto compreso nel Triangolo e sopra la Fossa di Puerto Rico, uno dei *cañon* più profondi dell'oceano, dove il mare raggiunge una profondità di quasi novemila metri.

Lo straordinario avvistamento fu fatto dal secondo pilota (il quale desidera mantenere l'anonimato) alle 1.30 pomeridiane, venti minuti dopo il decollo, quando il jet era a una quota di 9450 metri. D'un tratto il secondo pilota vide, a circa 8000 metri a dritta della rotta che il jet stava seguendo, che l'oceano si sollevava in un gran monte rotondo, apparentemente provocato da un'esplosione atomica sottomarina, aveva l'aspetto di un immenso cavolfiore nell'acqua. Immediatamente, egli richiamò l'attenzione del comandante e del motorista di bordo, i quali osservarono il fenomeno nei particolari per circa trenta secondi; poi si allacciarono le cinture di sicurezza e si spinsero più a dritta, per poter vedere meglio. Secondo la loro valutazione, l'immensa e torbida montagna d'acqua raggiungeva un diametro dagli ottocento ai milleseicento metri e un'altezza che era forse la metà della sua larghezza. Comprensibilmente, il comandante non ritornò indietro per osservare il fenomeno più da vicino, e mantenne il suo programma di volo. Mentre l'aeroplano si allontanava dalla zona, si vide che l'enorme montagna d'acqua cominciava a decrescere. In seguito il secondo pilota s'informò presso vari enti, compresi il FBI e la Guardia Costiera, e consultò uno specialista di sismologia, ma non ottenne nessuna notizia che potesse confermare il fenomeno: in quell'area non si era manifestato niente d'insolito, né terremoti, né onde di marea, né immense trombe marine.

È stato suggerito da varie parti che questa apparente esplosione atomica potesse aver avuto qualcosa a che fare con il sottomarino atomico *USS Thresher*, che era andato perduto nei giorni precedenti, o con le sue teste di guerra atomiche, sebbene il *Thresher*, a quanto dicevano i rapporti, si fosse perduto a migliaia di chilometri di distanza. Naturalmente, questa teoria potrebbe esser valida soltanto se importanti elementi della scomparsa del *Thresher* fossero stati tenuti segreti (il che è possibile), o, come è stato supposto non ufficialmente, un sottomarino di un potenziale nemico fosse stato attaccato o affondato per rappresaglia, in seguito all'affondamento del *Thresher*. Ma, tralasciando le ipotesi militari, il punto in cui è avvenuto il fenomeno costituisce un'altra conferma delle forze che agiscono nel Triangolo delle Bermude.

Recentemente, un altro resoconto di quello che potrebbe esser stato uno scampato pericolo di un mezzo di superficie è stato fatto a Norman Bean, ingegnere elettronico e inventore, le cui invenzioni comprendono una televisione subacquea a circuito chiuso che allontana i pescatori. Norman Bean, che risiede a Miami, tiene conferenze sugli UFO ed è un attento osservatore dei fenomeni che avvengono nel Triangolo delle Bermude. L'incidente ebbe luogo in una sera del settembre 1972, tra Featherbed Banks e Matheson Hammock nella baia Biscayne, e toccò a un'imbarcazione con motore diesel che portava il nome infausto di *Nightmare* (incubo). Il *Nightmare*, con a bordo tre passeggeri, stava ritornando in porto di notte, dopo una gita di pesca nella baia Biscayne. Quando raggiunse l'area dei Featherbed Banks, qualcuno notò che la bussola era sfasata di circa novanta gradi rispetto alle luci del luogo a cui l'imbarcazione era diretta, Coconut Grove. Le luci della barca s'indebolirono, poi si estinsero, come se le batterie fossero state sottoposte a un consumo enorme. Perciò il pilota, tralasciando di leggere la bussola, fece rotta direttamente verso i segni di riferimento a ovest, spingendo il motore a tutta forza. Ma l'unico cambiamento di posizione fu verso il nord, come dimostravano le luci della costa, scivolando verso il sud. Per due ore l'imbarcazione continuò a dirigersi verso la spiaggia, senza riuscire a fare il minimo progresso: se mai, sembrava che indietreggiasse.

Durante questo periodo, gli occupanti della barca notarono una grande forma scura nell'aria, che cancellava le stelle, fra la barca e Matheson Hammock, a due o tre chilometri verso ovest. Mentre la osservavano, videro una luce in movimento penetrare nell'area scura, rimanere in equilibrio per pochi momenti, poi scomparire. Poco dopo sparì anche la forma scura. Dopo la sparizione, la

bussola si normalizzò, il generatore ricaricò le batterie, e l'imbarcazione fu di nuovo in grado di avanzare.

Un caso quasi identico fu raccontato a Bean da un membro del pubblico, durante una conferenza tenuta qualche anno prima del fatto capitato al *Nightmare*. L'individuo, un capitano della Marina degli Stati Uniti in pensione, non volle discutere sull'incidente durante la conferenza, ma più tardi ne parlò a Bean in privato, perché, come molti osservatori di fenomeni inesplicabili, non desiderava mettere a repentaglio la propria reputazione di uomo veritiero e di testimone preciso.

L'incidente era capitato una settimana prima del Natale 1957. Un peschereccio a motore diesel, lungo dieci metri e mezzo, appartenente al capitano e pilotato da lui, in rotta verso Freeport, nelle Bahama, fu incapace di avanzare per un periodo di parecchie ore, e venne persino spinto indietro di molti chilometri. Il generatore si spense, come le luci e la radio, e la bussola prese a girare. Sebbene il motore continuasse a funzionare, la barca non riusciva a procedere affatto. Come nel caso del *Nightmare*, l'equipaggio osservò che, per quanto il mare fosse calmo e le stelle brillassero, una certa zona del cielo, proprio davanti a quella che doveva essere la loro rotta, mostrava una macchia nera, senza stelle, con il contorno regolare. A un certo punto essi avevano visto tre luci che si muovevano in fila entrare nella zona scura, e sparire. Poco tempo dopo, la chiazza nera nel cielo si era improvvisamente alzata, la barca aveva ripreso ad avanzare, le luci e la radio a batteria si erano riaccese, e la bussola era ritornata alla normalità. Più tardi, il capitano e i suoi quattro passeggeri appresero che in quella stessa notte, a sessantacinque chilometri di distanza, una nave da carico che navigava nella Corrente del Golfo, verso sud, era finita in secca su un banco di fango a ovest, vicino a Fort Lauderdale, perché il suo meccanismo di governo aveva subito una deviazione di novanta gradi.

Un incidente che capitò a un *Beechcraft* bimotore durante un volo da George Town a Great Exuma, nelle Bahama, il 15 novembre 1972, è un interessante esempio della capricciosità di queste forze, e rappresenta almeno un caso in cui, se a tali forze si possono attribuire motivi e ragioni, esse parvero aiutare l'aeroplano, invece di distruggerlo. Il dottor S.F. Jablonsky, uno psicologo di Fort Lauderdale, fece il seguente rapporto al dottor Manson Valentine, il quale lo rievoca in questo modo: «L'aeroplano partì da George Town al crepuscolo, con nove persone a bordo, compresi cinque piloti. Il tempo era bello, il mare calmo, e la visibilità eccellente. Da sud est spirava una leggera brezza.»

«Circa dieci minuti dopo il decollo, quando l'aeroplano si trovava sopra la Tongue of the Ocean, a nord ovest di Exuma, tutti gli impianti azionati elettricamente, la bussola, la radio, le luci, e perfino

i controlli idraulici, all'improvviso si guastarono, e le batterie si esaurirono completamente.»

«La prima idea del pilota fu di cercare di atterrare a New Providence (un centinaio di chilometri a nord), perché avrebbe potuto volar con il sole calante finché le luci di Nassau non fossero state visibili. Tuttavia, ripensandoci, ricordò che il contatto radio era interrotto, e che non avrebbe potuto avvertire l'aeroporto del suo arrivo; neanche le luci funzionavano per segnalare il suo avvicinamento. Fu quindi deciso di dirigersi sulla più vicina pista di Andros, e presto i piloti riuscirono a distinguere il piccolo aeroporto vicino alla punta meridionale dell'isola. Per atterrare in simili circostanze, il comandante intraprese un volo planato, dopo una virata a ovest dell'aeroporto, per accertarsi che non vi fossero ostacoli e riuscire ad allinearsi il più accuratamente possibile con la pista e con il vento. Siccome l'impianto idraulico non funzionava, le ruote di atterraggio non si potevano abbassare, e, naturalmente, non c'erano luci di atterraggio. Più tardi il dottor Jablonsky osservò che l'aeroplano parve atterrare sostenuto da un cuscino d'aria'. Le estremità delle eliche toccarono terra per prime, provocando una pioggia di scintille; ma, invece di fracassarsi, l'aeroplano si posò sul terreno. La fusoliera non subì danni, e perfino le prese d'aria dinamiche che penzolavano rimasero intatte.»

«Il giorno seguente due eliche nuove furono mandate ad Andros, e montate. Le batterie dell'aeroplano furono ricaricate, ma anche prima di questo l'impianto idraulico aveva ripreso a funzionare. L'apparecchio ripartì e giunse a Fort Lauderdale senza altri incidenti.»

Recentemente il *Cunard Liner Queen Elizabeth 2* sfuggito a un appuntamento con il disastro nel centro superiore del Triangolo delle Bermude, il 3 aprile 1974, a causa di un guasto di tre delle sue caldaie (attribuito a una perdita d'olio), di un'interruzione dell'energia elettrica, del condizionamento d'aria, eccetera. Questo transatlantico ultramoderno rimase in bonaccia, come i suoi predecessori dei tempi passati, nel Mar dei Sargassi, mentre i passeggeri aspettavano di esser salvati, consolandosi con bibite gratuite, ma tiepide, offerte dalla compagnia di navigazione.

In una delle prime interviste radiofoniche rilasciate dalla nave, un passeggero, di professione giocatore di calcio (la crociera era chiamata *Sun and Fun Pigskin Cruise*, l'allegria e solatia crociera del pallone), dichiarò: «Il capitano mi dice che qui ce ne stiamo seduti proprio in mezzo al Triangolo delle Bermude». I rapporti successivi, tuttavia, sembrarono evitare accuratamente qualsiasi riferimento a quest'area fatidica.

Come commento all'incidente, è interessante notare che la sparizione dal radar della *Queen Elizabeth 2* fu osservata, pare, da un membro dell'equipaggio di una lancia della Guardia Costiera, che seguiva la nave. Quando la *Queen Elizabeth 2* che viaggiava a 35 nodi all'ora, entrò nel Triangolo, la lancia la perdette sul radar, sebbene la nave rimanesse ancora in vista, per scomparire poco dopo. La comunicazione della lancia con la *Queen Elizabeth 2* e il contatto radio sembrarono disturbati fin dal momento in cui la nave entrò nel Triangolo. Nessuno ha ancora asserito che le misteriose forze del Triangolo fossero in qualche modo collegate con la panne della *Queen Elizabeth 2*, tuttavia è possibile che la comunicazione radar con la lancia sia stata disturbata dalle note anomalie elettriche e radiofoniche che esistono nel Triangolo delle Bermude.

Se consideriamo il numero totale degli aeroplani e delle navi scomparsi, e anche le circostanze in cui navi e aeroplani sono evidentemente sfuggiti a forze operanti nel Triangolo delle Bermude, dobbiamo anche supporre che vi sia una spiegazione logica per questi avvenimenti, o che ve ne siano diverse. Ma, più si approfondisce il problema, più ci si domanda se esista, entro il quadro delle nostre consuete cognizioni scientifiche, quella che potrebbe esser chiamata una spiegazione logica.



*Veduta interna di un buco azzurro, una delle grotte sottomarine nei Bahama Banks. Violente correnti passano per queste gallerie in cui sono state scoperte piccole imbarcazioni incastrate. Le stalattiti e le stalagmiti nell'interno dei buchi azzurri indicano che le grotte erano state sopra il livello del mare per un lunghissimo periodo di tempo.*

Fotografia: Paul Tzimoulis, per gentile concessione della rivista «Skin Diver».

## 5. MA ESISTE UNA SPIEGAZIONE LOGICA?

Qualche volta, nel minimizzare l'importanza del Triangolo delle Bermude o nel negarne addirittura l'esistenza, è stato asserito che non si tratta affatto di un mistero, perché, dato che in tutto il mondo si perdono navi e aeroplani, se si proiettasse un triangolo su ogni gruppo di vie marittime molto battute, si noterebbe una conturbante frequenza di perdite, qualora il triangolo immaginato fosse abbastanza grande. Inoltre, l'oceano è immenso, le navi e gli aeroplani sono relativamente piccoli, e il mare è in perpetuo movimento, con correnti sia di superficie, sia sottomarine. Aeroplani o piccole imbarcazioni perdute tra le Bahama e la Florida, dove la Corrente del Golfo scorre verso il nord a più di quattro nodi all'ora, potrebbero andare a finire a una tale distanza dal punto in cui sarebbero stati localizzati per l'ultima volta, da risultare effettivamente scomparsi. La velocità di questa corrente, tuttavia, è ben nota alla Guardia Costiera, le cui ricerche e le cui missioni di soccorso tengono conto della corrente e delle deviazioni del vento nell'area approssimativa dove una nave è scomparsa. Il raggio immediatamente assegnato alla completa ricerca circolare di una nave grossa è di otto chilometri, di sedici chilometri per un aeroplano, e di venticinque chilometri per un'imbarcazione piccola, a cui si sovrappongono poi altre ricerche radiali secondo la direzione, la corrente, il vento e lo spostamento.

Certe navi sono affondate per poi risalire alla superficie in un altro posto, come fece la *Ernest Miles*, che colò a picco con un carico di sale al largo della costa della Carolina. Quando il sale si sciolse, la nave fantasma ritornò alla superficie, e in seguito fu trovata. Il caso di un'altra nave fantasma o abbandonata, *La Dahama*, che sorse dalle profondità dell'oceano, è citato spesso in relazione al Triangolo: infatti, nell'aprile del 1935, era stata ritenuta affondata, mentre invece i suoi passeggeri erano stati tratti in salvo dal piroscafo *Rex*, ma poco tempo dopo *Aztec* l'aveva trovata alla deriva al largo di Bermuda. L'equipaggio dell'*Aztec*, non sapendo che la nave in precedenza era affondata e che i suoi passeggeri erano stati salvati, considerò *La Dahama* come una misteriosa nave abbandonata, finché non giunsero notizie dal *Rex*, ormai di ritorno al suo porto, in Italia. Perché la nave sia risalita alla superficie è ancora un mistero.

Inoltre, relitti di navi e aeroplani scomparsi nel mare possono facilmente svanire nelle sabbie mobili dell'oceano, o rimanere nascosti per effetto di bufere, o infine essere riscoperti da altre tempeste, finché sottomarini o sommozzatori li trovano. Mel Fisher, un palombaro di lunga esperienza, impegnato nel ricupero di navi e di cargo, si è dedicato per alcuni anni all'esplorazione subacquea della scarpata continentale compresa nell'area del Triangolo, nell'Atlantico e nel Mar dei

Caraiibi. Mentre era occupato nella sua ricerca di oro spagnolo (è riuscito ad ammassarne una bella quantità), ha trovato sul fondo del mare altre cose sorprendenti, che al momento della loro scomparsa erano state evidentemente oggetto di ampie ricerche, e in seguito dimenticate. Queste concentrazioni di metallo sono individuate da un magnetometro, uno strumento di un'intensità moltiplicata per mille, che indica la posizione del metallo sottomarino: una proprietà che ha spesso condotto Fisher a relitti diversi dalle navi spagnuole cariche di tesori che egli generalmente cerca. È importante notare che il magnetometro perfezionato non era in uso al tempo di molte scomparse avvenute nel Triangolo delle Bermude. Quando i subacquei scendono sul fondo dell'oceano, seguendo le indicazioni del magnetometro, capita spesso che, invece di galeoni spagnuoli, trovino caccia o aeroplani privati perduti, e vari tipi di navi; una volta Fisher scoprì, a parecchi chilometri di distanza dalla costa, una locomotiva che lasciò dov'era, per gli archeologi marini del futuro.

Mel Fisher ritiene che alcune delle numerose scomparse avvenute nell'area compresa tra la Florida e le Bahama siano state provocate da bombe inesplose di bombardamenti delle Forze Aeree, da siluri carichi o da mine vaganti di guerre precedenti o di esercitazioni militari attuali. Una volta, tuffandosi nelle vicinanze di un galeone spagnolo, Fisher cominciò a portare alla superficie quello che credeva fosse un antico cannone spagnolo, quando si accorse che il manufatto incrostato di cirripedi terminava a punta, ed era quindi una bomba, e una bomba carica!

Dal numero di relitti non identificati che ha visto sul fondo marino nel corso delle sue ricerche di rottami speciali (due galeoni spagnuoli, *La Margarita* e la *Santa María de Atocha* contenevano

tesori di un valore stimato dai 400 ai 600 milioni di dollari), Fisher conclude che centinaia di navi si sono fracassate contro scogliere durante tempeste, e che molte sono sepolte fra la sabbia, nel mare aperto. Anche per raggiungere certe navi cariche di tesori gli si è già presentata la necessità, dopo che il magnetometro aveva indicato la presenza del metallo, di scavare sul fondo dell'oceano per poterle scoprire. Fisher osserva che esistono sabbie mobili dove la Corrente del Golfo scorre oltre la punta della Florida, e che è stato notato come queste sabbie mobili abbiano inghiottito navi abbastanza grandi, che sono rimaste conficcate nel fondo sabbioso.

I capricci delle correnti e gli spostamenti del fondo possono essere responsabili di alcune delle ricerche fallite di navi e di aeroplani perduti. Ma nella zona vi sono anche altre caratteristiche sottomarine che potrebbero aver nascosto le prove di certe sparizioni.

Si tratta degli strani buchi azzurri sparsi fra le scogliere calcaree e di altre formazioni subacquee di pietra calcarea in mezzo alle Bahama, insieme con gli immensi banchi e gli scosciamenti abissali. Migliaia di anni fa questi buchi erano caverne di pietra calcarea all'asciutto, ma quando le acque salirono, in conseguenza dello scioglimento della terza glaciazione, tra i dodicimila e i quindicimila anni fa, le grotte divennero i buchi azzurri, rifugi favoriti dei pesci e, ai giorni nostri, meta di avventurosi subacquei. Queste caverne di pietra calcarea e questi corridoi arrivano fino al margine della scarpata continentale, e alcuni proseguono lungo tutta la formazione di calcare, fino a una profondità di 450 metri; altri sono collegati, attraverso condotti e grotte sottomarine, con laghi e laghetti interni nelle isole Bahama più grandi. Sebbene a distanza di chilometri dal mare, queste masse d'acqua più ridotte alzano e abbassano i loro livelli con le maree dell'oceano. E pesci dell'oceano, trasportati da correnti profonde in questa rete sottomarina, compaiono improvvisamente nei laghi interni, che distano chilometri dal mare. Un pescecane lungo sei metri fece un'apparizione sensazionale in una di queste tranquille pozze interne, lontana più di trenta chilometri dal mare, creando una grande agitazione fra gli abitanti del luogo, che erano abituati a nuotare nel loro pacifico laghetto.

I buchi azzurri nell'oceano sono situati a varie distanze dalla superficie. I subacquei che penetrano in questi buchi sottomarini notano che le grotte si diramano dai passaggi che essi percorrono, proprio come nelle formazioni di caverne sulla terra. I cunicoli sembrano spingersi in diverse direzioni, ed evidentemente confondono perfino i pesci, che spesso nuotano avanti e indietro. Alcuni dei passaggi fra le grotte sembrano tagliati in modo così regolare, che i subacquei vi hanno cercato tracce di scalpello per vedere se non fossero stati fatti dall'uomo, ai tempi in cui le scogliere calcaree erano sopra il livello del mare. I subacquei hanno notato anche le forti correnti che

scorrono pericolosamente nell'interno dei buchi azzurri. Questo dipende dal flusso di marea, che fa penetrare masse di acqua nei buchi e, creando una specie di imbuto, forma così violenti vortici sulla superficie, anche se nelle vicinanze non c'è terra sommersa. Simili vortici potrebbero risucchiare nell'acqua una piccola imbarcazione, e trascinarla in un buco azzurro con il suo equipaggio. Questa possibilità ottenne un certo credito quando l'oceanografo Jim Thorne, durante una spedizione subacquea, trovò un peschereccio profondamente incuneato in un buco azzurro, a una profondità di 24 metri. Altri hanno trovato *dinghies* e piccole imbarcazioni dentro a buchi, a profondità di venti metri o meno. Ma mentre piccole barche e magari relitti di barche più grandi possono essere andati a finire nei buchi azzurri, ed essere ancora lì, la scomparsa di navi e di aeroplani non si può certamente attribuire agli effetti di questi vortici.

Sebbene in varie parti degli oceani di tutto il mondo, in diversi momenti, si formino vortici, e in particolare nella zona delle Bahama e nel Triangolo delle Bermude, nessuno dei fenomeni conosciuti (se si escludono forse gravi sconvolgimenti sismici e atmosferici) può essere paragonato con il gorgo oceanico al largo della Norvegia, descritto da Edgar Allan Poe nel suo racconto *Una discesa nel Maelström*. Osservando questo gorgo distruttore di barche da un punto della sua parete scoscesa e vorticoso, il narratore dice: «Non potrò mai dimenticare il senso di spavento, di orrore e di ammirazione che provai nel guardarmi intorno. La barca pareva sospesa come per incanto, a metà della discesa, sulla superficie interna di un imbuto con una circonferenza molto ampia e una profondità prodigiosa, e le cui pareti perfettamente lisce si sarebbero potute scambiare per ebano, se



non fosse stato per la sbalorditiva rapidità con cui giravano su se stesse... Nella nausea che mi aveva colto durante la discesa, istintivamente mi ero aggrappato con più forza... e avevo chiuso gli occhi... Guardandomi intorno sull'immensa superficie del deserto... che ci portava, mi accorsi che la nostra barca non era l'unico oggetto preso nell'abbraccio del vortice. Sia al di sopra sia al di sotto di noi si vedevano frammenti di navi, grandi ammassi di legname da costruzione, tronchi d'albero, e molti oggetti più piccoli, come pezzetti di mobili, casse rotte, barili e botti... Cominciai quindi a guardare con uno strano interesse i numerosi oggetti che galleggiavano insieme con noi...»

«'Quest'abete', mi sorpresi a dire d'un tratto, 'sarà certo il primo a fare l'orribile tuffo, e scomparirà' poi mi sentii deluso nel vedere che i resti di una nave mercantile olandese lo avevano superato, e sparivano per primi...»

Scritti di questo genere possono aver esercitato una certa influenza su alcune delle teorie riguardanti le sparizioni di navi nel Triangolo e anche l'aspetto dei vortici che trascinano giù nel mare. Una condanna più verosimile delle imbarcazioni piccole, o anche grandi, in questa zona, potrebbe esser determinata da improvvise onde di marea, o perfino da trombe marine, i tornado d'alto mare che si scatenano in certe stagioni e sollevano un enorme imbuto d'acqua fino a grandi altezze nel cielo. Una tromba marina (o molte trombe marine) può benissimo fracassare una piccola imbarcazione o un aeroplano che voli a bassa quota, proprio come i tornado di terra fracassano o trascinano via nel cielo case, recinti, veicoli e persone. Inoltre, mentre di giorno le trombe marine possono esser visibili, e offrire così il tempo di fuggire, evitarle di notte è assai più difficile, specialmente per un aeroplano che voli in condizioni di scarsa visibilità. Ma per quanto riguarda gli affondamenti improvvisi di navi, i sospetti più gravi cadono su onde di marea inaspettate, che di solito sono provocate da terremoti sottomarini. La formazione di grandi onde dipende da diversi fattori: terremoti o frane sottomarine, pressione atmosferica, venti, temporali e uragani, non necessariamente nelle immediate vicinanze, o eruzione di vulcani subacquei. Immense onde possono sorgere, per una quantità di cause, in un mare calmo; mentre osservatori competenti hanno calcolato che le onde in un mare agitato possono raggiungere altezze di circa 34 metri (SS Ramapo, 6 febbraio 1963).

Le enormi onde provocate da disturbi sismici (*tsunami*) hanno notoriamente raggiunto le altezze di grattacieli di 70 metri. Questi *tsunami*, che possono sollevarsi senza avvertimento alcuno, provocano facilmente il naufragio di una nave, se è ancorata, o la capovolgono, se è in navigazione.

E le navi non si capovolgono soltanto, quando sono colpite da queste onde; qualche volta può capitare che perfino una grossa nave sia spezzata in due per effetto della tensione: questo dipende

dal modo con cui la nave affronta le onde e dalla lunghezza dei solchi tra un'onda e l'altra. Mentre le navi più piccole possono salire sulla cresta delle onde e ridiscendere nei solchi senza difficoltà, a un cacciatorpediniere toccò questo destino: fu spezzato in due da grandi onde, sopra le quali si estendeva per una lunghezza e mezzo; ma probabilmente si sarebbe salvato se la sua estensione fosse stata pari a uno o due dei temporanei solchi delle onde.

Esistono anche altre onde micidiali e non comuni, le onde di sessa, che in generale sono prodotte da frane sottomarine, causate dalla rottura di una faglia nella crosta terrestre. Le onde di sessa, meno alte, non sono così sensazionali da vedere come *tsunami*, ma hanno un'enorme potenza, per i grandi flussi d'acqua che si formano dietro di esse. È difficile riconoscerle quando si avvicinano, e perciò sono anche più pericolose per le navi. Una simile onda, arrivando d'un tratto e senza alcun preavviso, può frantumare una nave, spargerne i relitti per lunghissimi tratti e disperdere i pezzi mentre avanza.

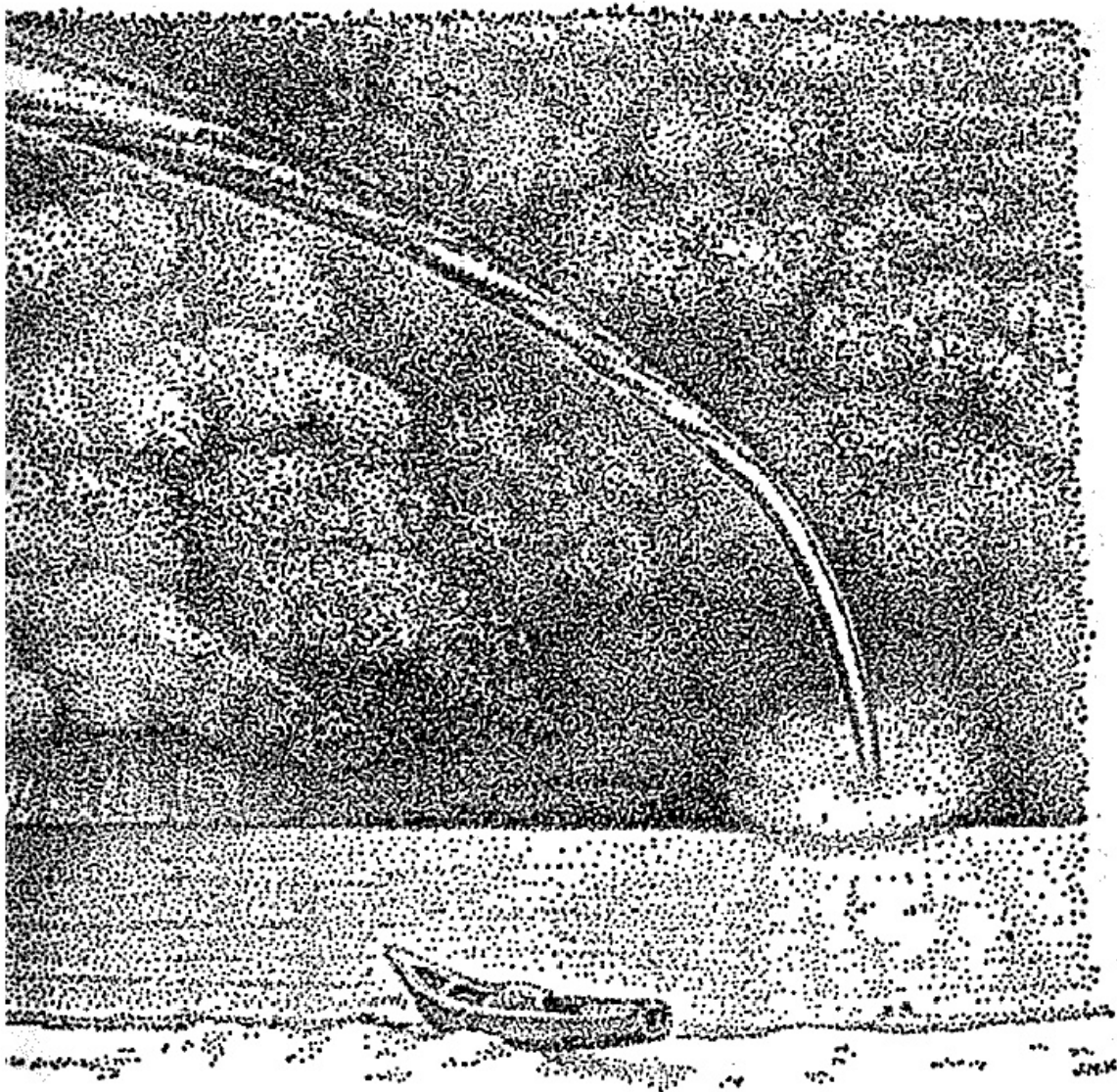
Se le navi possono essere letteralmente inghiottite da un mare improvvisamente tremendo, è possibile che gli aeroplani spariscano nello stesso modo dall'aria? Osservatori attendibili hanno visto aeroplani entrare in una nuvola per non uscirne mai più, come se qualcosa li avesse disintegrati o carpiti dall'aria durante il volo.



*Subacqueo che s'immerge lungo la scarpata continentale delle Bahama. Mentre in grandi aree nelle vicinanze delle Bahama i fondali sono relativamente bassi, l'estremità dei Bahama Banks scende bruscamente fino a profondità spaventose. Fotografia: Paul Tzimoulis, per gentile concessione della rivista «Skin Diver».*



*Subacqueo ai margini dei Bahama Banks, un enorme altipiano sommerso di cui le isole Bahama sono le cime. Questo immenso altipiano sotto l'acqua in vari punti è crivellato da grotte di pietra calcarea, che di tanto in tanto sono collegate con laghi nell'interno delle attuali isole. Fotografia di Paul Tzimoulis, per gentile concessione della rivista «Skin Diver».*



*Schizzo raffigurante una tromba marina di 60 metri vista dalla costa. Le trombe marine sono tornado in mare, e sono altrettanto pericolose in mare che in terra. La violenza di un tornado può distruggere una piccola nave o un aeroplano che vengano a trovarsi sulla sua strada, e disperderne i frammenti.*

Nell'atmosfera esistono fenomeni violenti che si possono grossolanamente paragonare alle onde di marea, specialmente se un aeroplano vi penetra a una velocità molto elevata. Inoltre, siccome spesso i venti soffiano a diversi livelli di altitudine, un aeroplano, salendo o scendendo, può imbattersi di frequente in forti venti che vengono da una direzione diversa da quella indicata dalla manica a vento nell'aeroporto. Se il vento che interviene è abbastanza forte, può avere spesso risultati disastrosi per l'aeroplano in questione. Questo «gradiente trasversale velocità vento» è un

elemento importante nei casi di perdita di controllo, e nella sua forma più intensa di CAT (turbolenza di calma). Il turbino può andare in alto o in basso, o in una diversa direzione orizzontale, e quando il cambiamento è abbastanza rapido, è quasi come se l'aeroplano, vuoi per la sua velocità stessa, vuoi per la forza del CAT, volasse contro un muro di pietra.

Generalmente parlando, il CAT non può esser previsto, sebbene di solito lo si incontri al margine della corrente a getto, la corrente d'aria che si muove nei cieli, sopra la terra, un po' come la

*Bermuda: il triangolo maledetto - Charles Berlitz z*

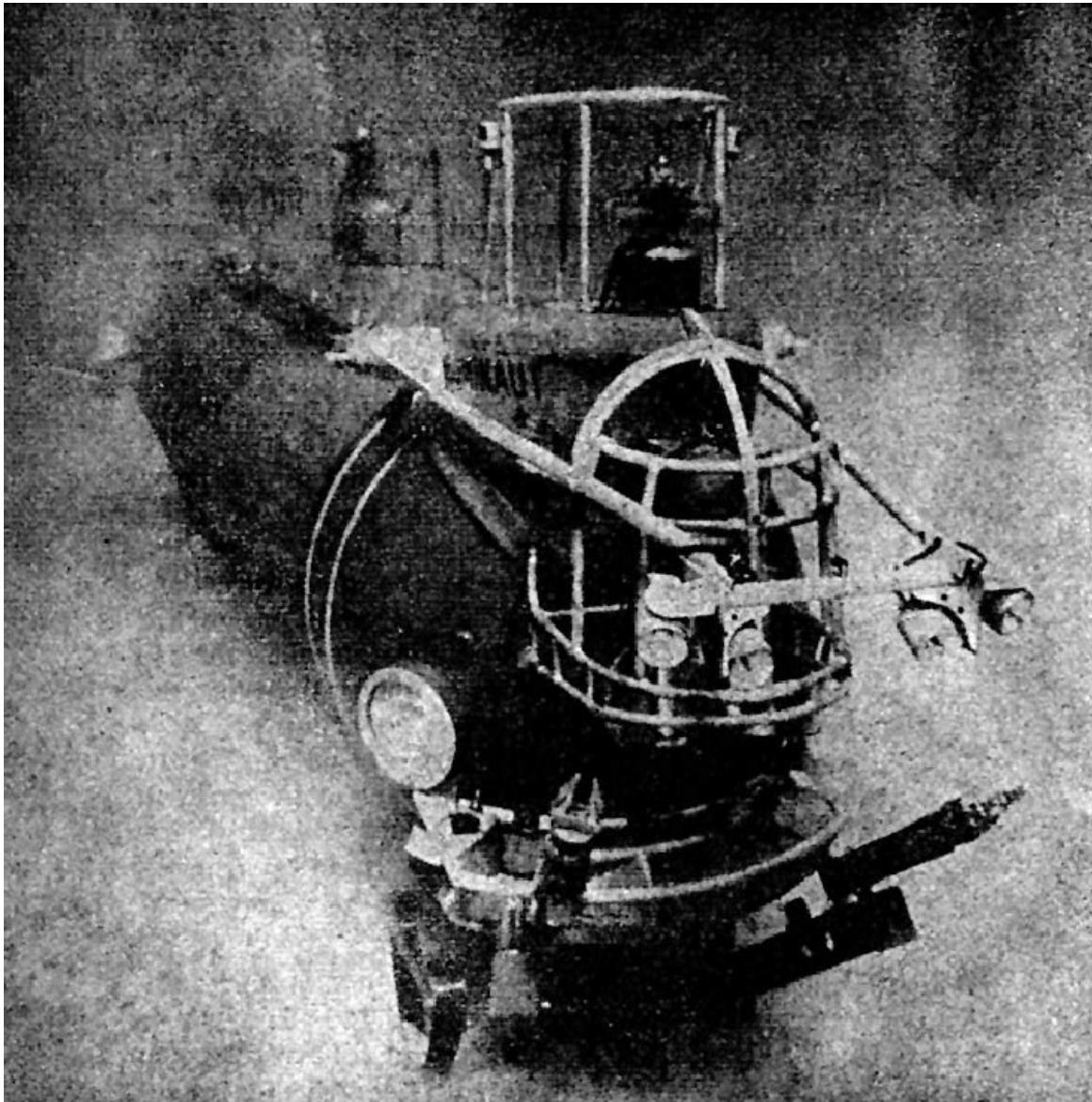
Corrente del Golfo si muove attraverso gli oceani, ma con una velocità notevolmente superiore, duecento nodi all'ora, contro i quattro nodi orari, o meno, della Corrente del Golfo. Il CAT potrebbe spiegare la perdita di alcuni aeroplani leggeri nel Triangolo delle Bermude: avrebbe potuto fracassarli, secondo la quantità della pressione esercitata (fattore G), o, formando un vuoto improvviso, farli precipitare nell'oceano. Il CAT stesso è un mistero, perché appare d'un tratto, se si può usare il termine apparire per un fenomeno invisibile, e non si può prevedere. Nondimeno, è dubbio che un improvviso cambiamento di pressione possa aver provocato tutte le perdite dei numerosi aeroplani scomparsi nel Triangolo delle Bermude, e interrotto al tempo stesso tutte le loro comunicazioni radio.

In futuro, potrà essere più facile trovare gli aeroplani che spariranno nella zona, con l'aiuto dei nuovi, complicati sistemi di ricerca e di memoria: forse, se questi impianti fossero stati a bordo di molti apparecchi scomparsi, gli aeroplani sarebbero stati in grado di farsi trovare, qualora fossero ancora esistiti. Gli aeroplani di oggi sono dotati anche di sistemi di memoria elettronica chiamati AIDS, *Airborne Integrated Data Systems* che, se ritrovati, forniscono una registrazione di quanto è accaduto sull'aeroplano. Oggi è possibile controllare e registrare dalla base tutto quanto si dice nella cabina degli aeroplani da trasporto o di altro genere. Si ricorderà, tuttavia, che le conversazioni fra i piloti degli aeroplani della squadriglia 19 furono udite dalla base, ma non gettarono la minima luce su quello che stava succedendo. Sono in uso anche altri sistemi, perfezionati per mezzo del volo spaziale Mercury e dei sottomarini atomici, che registrano automaticamente la posizione e qualsiasi deviazione di un aeroplano o di una nave. Un nuovo congegno per localizzare un aeroplano perduto è chiamato segnale di disastro o di recupero. È una piccola radio trasmittente, in grado di trasmettere per due o tre giorni ed è posta sulla coda dell'aeroplano. Ma, se i disastri nel Triangolo comportano interruzioni della radio, si suppone che in casi simili anche questi nuovi congegni sarebbero neutralizzati.

L'elettromagnetismo e i guasti degli strumenti sono elementi che ricorrono nel mistero del Triangolo. Ecco l'opinione di Hugh Auchincloss Brown, ingegnere elettrotecnico e autore di *Cataclysms of the Earth* «Vi sono valide ragioni per collegare questi incidenti con il campo magnetico della terra. In diversi periodi della storia mondiale si sono verificati spaventosi mutamenti del campo magnetico, e forse un'altra epoca di cambiamento nella situazione magnetica si sta avvicinando, con occasionali terremoti magnetici come primi avvertimenti. Questo potrebbe spiegare i disturbi che provocherebbero la distruzione degli aeroplani, facendoli poi scomparire, se affondassero in acque profonde. Ma, naturalmente, non giustificerebbe la scomparsa delle navi».

Wilbert B. Smith, un esperto di elettronica che diresse un piano di studi sul magnetismo e sulla gravità per conto del governo canadese nel 1950, ha dichiarato che questi elementi costituiscono un fattore importante nella scomparsa degli aeroplani. Affermò di aver trovato posizioni specifiche, che definiva «aree di minor coerenza», relativamente piccole (circa 300 metri di diametro, ma estese verso l'alto fino a un'altezza considerevole), aree in realtà così turbolente, da poter frantumare un aeroplano ma gli aeroplani non hanno nessuna notizia di queste zone invisibili e non registrate, in cui si verificano disturbi magnetici e di gravità, e se ne accorgono soltanto quando vi entrano con risultati funesti. Smith scrisse, commentando l'apparente instabilità di queste aree: «Noi non sappiamo se le regioni di collegamento ridotto si spostino o svaniscano... Quando le ricerchiamo, dopo tre o quattro mesi, non riusciamo a trovare traccia alcuna».

Un portavoce del ramo Ricerca e Salvataggio, dipendente dal quartier generale della Guardia Costiera, ha specificato anch'egli l'importanza del magnetismo e della forza di gravità nelle indagini: «Sia detto in tutta franchezza, noi non sappiamo che cosa succeda nel così detto Triangolo delle Bermude. Non possiamo far altro che riflettere su queste inesplicabili sparizioni.»



*Il sommergibile per grandi profondità Aluminaut, posato sul fondo dell'oceano nei pressi di Bimini (Isole Bahama), è progettato per raggiungere una profondità di oltre 4500 metri. Il sottomarino lungo 15 metri, con scafo di alluminio, ha preso parte a ricerche e a operazioni di recupero in molte parti del mondo. L'Aluminaut può portare sette uomini, più di tre tonnellate di attrezzature scientifiche, e rimanere sommerso per tre giorni. Ha spesso lavorato a più di 1600 metri sotto il livello del mare. Fotografia gentilmente concessa dalla Reynolds Metals Company.*



*L'Aluminaut al lavoro sott'acqua. I suoi molteplici impieghi comprendono misurazioni delle forze sismiche e gravitazionali, della velocità e direzione delle correnti di superficie, localizzazione dei depositi minerali, operazioni di salvataggio e ricupero, esplorazione e preparazione di mappe del fondo oceanico. Fotografia gentilmente concessa dalla Reynolds Metals Company.*

«Gli specialisti della Marina cercarono di andare a fondo del mistero per mezzo di un piano, chiamato Piano Magnetismo, in cui studiano i disturbi elettromagnetici, atmosferici e di gravità. Alcuni di essi pensano che alcuni di questi disturbi possano aver disintegrato quegli aeroplani, nel 1945. Una nave presente nella zona riferì di aver notato una gran palla di fuoco nel cielo, che, naturalmente, avrebbe potuto indicare una collisione a mezz'aria; ma una collisione fra cinque aeroplani sarebbe un avvenimento inverosimile. In realtà, non abbiamo opinioni vere e proprie».

Il *Seventh Coast Guard District* il distretto più vicino al Triangolo, in una circolare che abbiamo già citato, si attiene all'opinione che il Triangolo delle Bermude o del Diavolo sia un'area

*Bermuda: il triangolo maledetto – Charles Berlitz z*  
*Pag. 55*

immaginaria e offre la confortante assicurazione che le numerose perdite sono soltanto una coincidenza. La lettera circolare dice: «Il Triangolo delle Bermude o del Diavolo è un'area immaginaria situata al largo della costa atlantica sud orientale degli Stati Uniti, nota per un'elevata incidenza di perdite non spiegate di navi, piccole imbarcazioni e aeroplani. È generalmente accettato che i vertici del Triangolo siano le Bermude, Miami in Florida e San Juan a Puerto Rico.»

«In passato, ricerche estese ma inutili della Guardia Costiera, provocate da casi come le scomparse di un intero squadrone di *TBM Avengers*, avvenuta poco dopo il decollo da Fort Lauderdale, in Florida, e l'affondamento (che non lasciò tracce) della *Marine Sulphur Queen* negli stretti della Florida, hanno dato credito alla popolare credenza nelle qualità soprannaturali e misteriose del Triangolo delle Bermude.»

«Da quando l'area ha una storia, sono state presentate infinite teorie che cercano di spiegare le numerose sparizioni. Le più realistiche sembrano quelle che riguardano l'ambiente o citano gli errori umani.»

«In maggioranza, le scomparse possono essere attribuite alle caratteristiche ambientali uniche della zona. Prima di tutto, il Triangolo è uno dei due punti della terra in cui una bussola magnetica punta verso il vero nord: normalmente, punta verso il nord magnetico. La differenza fra i due casi è nota come variazione di bussola. L'entità della variazione cambia fino a 20 gradi nel circumnavigare la terra. Se questa variazione di bussola o errore non è compensato, un navigatore può trovarsi fuori rotta e in seri guai.»

«Un'area chiamata il Mare del Diavolo dai marinai giapponesi e filippini, situata al largo della costa orientale del Giappone, presenta anch'essa le stesse caratteristiche magnetiche. Come il Triangolo delle Bermude, è nota per le sue misteriose sparizioni.»

«Un altro fattore ambientale è il carattere della Corrente del Golfo che, essendo estremamente rapida e violenta, può cancellare in fretta qualsiasi prova di una sciagura. Anche l'imprevedibilità del tempo nella zona Caraibi-Atlantico gioca un ruolo importante. Le improvvisi tempeste del luogo e le trombe marine provocano spesso sventure per piloti e marinai. E infine, la topografia del fondo oceanico è molto varia: passa da estesi banchi di sabbia, intorno alle isole, ad alcune delle fosse marine più profonde del mondo. Per l'azione delle forti correnti sulle numerose scogliere, la topografia è in stato di continuo mutamento: così si creano rapidamente nuovi rischi per la navigazione.»

«Né bisogna sottovalutare l'elemento dell'errore umano. Sono molte le imbarcazioni da diporto che navigano nelle acque tra la Gold Coast della Florida e le Bahama. Troppo spesso si tentano

traversate con barche troppo piccole, con una conoscenza insufficiente dei pericoli della zona e con scarsa esperienza di mare.»

«La Guardia Costiera, in breve, non è impressionata dalle spiegazioni soprannaturali dei disastri in mare. Fa parte della sua esperienza il sapere che le forze della natura combinate con l'imprevedibilità della specie umana possono superare molte volte all'anno la più inverosimile immaginazione fantascientifica.»

Quasi come per un ripensamento, la lettera circolare offre una breve bibliografia, e rimanda il lettore ad articoli di Ivan Sanderson, Leslie Licher, Vincent Gaddis e John Wallace Spencer, per compensare coloro che credono che il mistero del Triangolo delle Bermude non sia così semplice da risolvere. Nell'ultimo paragrafo della circolare della Guardia Costiera si dice: «Noi non conosciamo carte che tracciano i confini del Triangolo delle Bermude, ma fra le mappe acromagnetiche della regione costiera degli Stati Uniti, H.O. Serie 17507, i numeri dal 9 al 15 riguardano il Triangolo delle Bermude».

Alcuni dirigenti di linee aeree civili della zona si attengono prudentemente all'opinione della Guardia Costiera. La signora Athley Gamber, presidente della Red Aircraft a Fort Lauderdale, ne è un esempio. Athley Gamber, un'attraente bruna e un affascinante prototipo di donna dirigente d'azienda, è la vedova di un pilota che scomparve durante un volo tra Fort Lauderdale e le Bahama. Ha assistito, dall'aeroporto, a molte operazioni di ricerca di aeroplani mancanti e ha sia il motivo sia



l'opportunità di riflettere sui numerosi casi di aeroplani privati scomparsi senza lasciar tracce nell'area del Triangolo.

La signora Gamber, dal suo punto di osservazione della zona, non crede che vi sia nulla di misteriosamente funesto nel Triangolo delle Bermude. È del parere che la ragione per cui molti piloti non hanno trasmesso un MAYDAY o un SOS sia che: «Essi non immaginavano affatto di trovarsi nei guai», e aggiunge che, «nel momento in cui ci si trova nelle condizioni peggiori, il radar s'interrompe».

Ella osserva: «Questa zona è caratterizzata dal rapido sviluppo di una depressione quasi spontanea. Un aeroplano è costruito per un certo carico, se lo supera, si spezza». E aggiunge: «Sono più che mai convinta che la natura umana non può tener testa agli elementi». Secondo lei, gli sbagli dei piloti sono responsabili del 50 per cento delle sparizioni, e, sui molti aeroplani privati che sono svaniti, il 25 per cento almeno è semplicemente rimasto senza carburante.

Ma gli aeroplani militari, civili e da trasporto che scompaiono durante percorsi normali e sotto il costante controllo di piloti esperti e del personale di volo non possono certo aver esaurito il carburante; né gli aeroplani svaniti in gruppo possono essersi imbattuti tutti, nello stesso momento e alla stessa pressione, in turbolenze di aria chiara; né esiste una spiegazione credibile del perché, a differenza di ciò che accade in altre parti degli oceani e delle spiagge del mondo, non si sia mai trovato un relitto di tutte queste perdite, o del perché gli aeroplani svaniscono tanto bruscamente dal cielo. E, lo ripetiamo di nuovo, quello che è applicabile agli aeroplani non è applicabile alle navi: quindi, se tutte le perdite aeree possono essere giustificate, le sparizioni delle navi nel Triangolo delle Bermude permangono più che mai misteriose. L'osservatore nota un evidente rapporto, se non altro nella frequenza, fra i due tipi di perdite, e ogni spiegazione convincente sembra portare con sé un quesito in più, o molti altri quesiti, come l'Idra, un mostro dalle molte teste di un mito antico: secondo la leggenda greca, non appena una delle sue teste veniva tagliata, all'Idra ne spuntava subito un'altra, con notevole sgomento dei suoi avversari.

L'interesse sempre più diffuso per i miti del Triangolo delle Bermude ha suscitato crescenti preoccupazioni negli abitanti delle sponde vicine, ogni volta che un nuovo caso è stato riferito e discusso. A causa delle frequenti scomparse di imbarcazioni e di aeroplani piccoli, che possono disperdersi per numerose altre ragioni, e non c'è modo di attribuire le sparizioni a forze sospette esistenti nel Triangolo, sebbene l'opinione pubblica le associ, in generale, alle disgrazie.

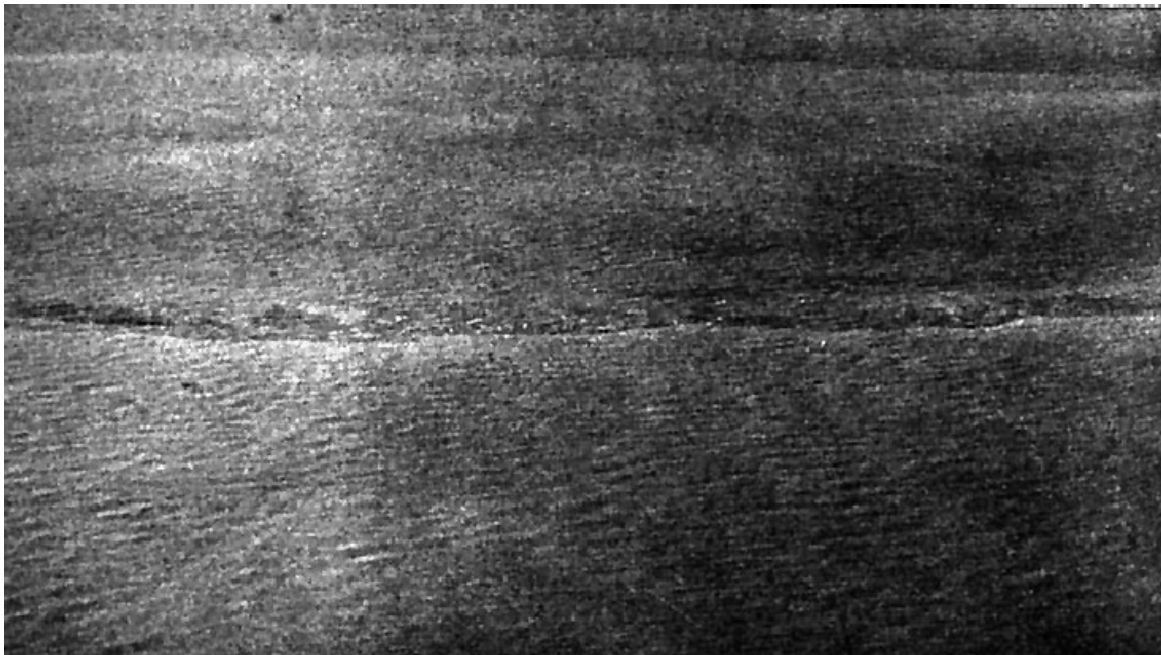
Per dare un esempio dell'enorme curiosità che questo mistero ha suscitato negli osservatori della Florida meridionale, citiamo il caso di Robie Yonge, un eminente disk jockey e commentatore della

radio di Miami, il quale, avendo espresso il suo interesse per il Triangolo delle Bermude, ricevette letteralmente migliaia di chiamate, soprattutto mentre stava trasmettendo, da parte di ascoltatori che avevano episodi da raccontare o volevano maggiori informazioni. Ora sta equipaggiando una lancia dotata di un apparecchio di controllo trasmettente e con a bordo manichini forniti di microfoni, nell'intento di mandarla alla deriva tra la Florida e le Bahama, nell'area più interna del Triangolo, e di osservare quello che le succede per mezzo di un remoto controllo elettronico.

Il desiderio di risolvere il mistero attraverso ricerche e impegno personali si è diffuso anche molto più a nord. Nell'ultimo periodo del 1974, un'organizzazione di Silver Spring, nel Maryland, chiamata *Isis Center for Research and Study of the Exoteric Arts and Science* (Centro Iside per la ricerca e lo studio delle arti e delle scienze esoteriche), effettuerà una crociera ai confini della scienza, con seminari, a bordo di una nave noleggiata, nelle aree del Triangolo delle Bermude in cui sono stati registrati i fenomeni più strani e potenzialmente pericolosi. Secondo la presidentessa del Centro, Jean Byrd, si esigerà che i partecipanti alla crociera stipulino assicurazioni speciali, a causa dell'elemento di pericolo comportato dalla crociera stessa. Inoltre, sono previsti test psicologici dei membri, durante la navigazione nelle aree pericolose, e soprattutto in quelle dove un comportamento insolito della bussola, o addirittura il suo mancato funzionamento, indicassero una deviazione magnetica, per stabilire se lo stato mentale dei partecipanti riflette in questi casi la tensione magnetica.



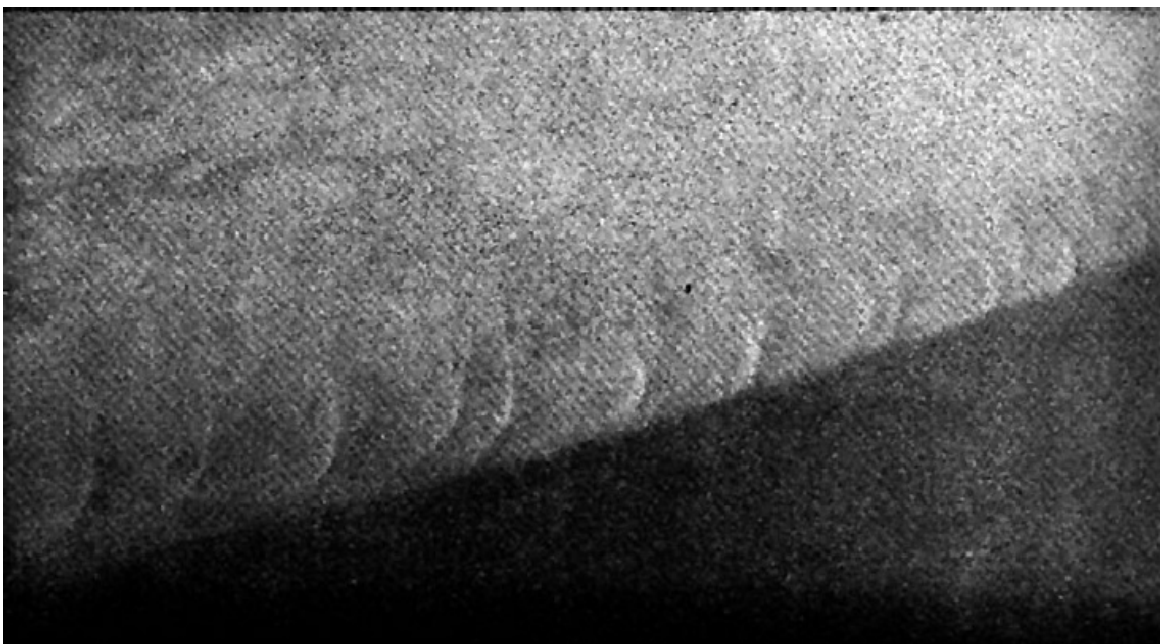
*Tromba marina fotografata in una giornata chiara a nord di Bimini. Qualche volta varie trombe marine si sollevano nello stesso tempo, e mentre è possibile notarle alla luce del giorno, per gli aeroplani che volano di notte è difficile vederle. Fotografia: J. M. Valentine.*



*Il Moselle Reef, una zona in cui, a quanto si dice, di notte si vedono spesso luci non identificate e UFO, e si verifica un cattivo funzionamento delle apparecchiature. L'area scura nella parte alta della fotografia corrisponde allo scoscendimento verso le profondità abissali. Nelle vicinanze, un ripido picco sale a circa 900 metri dal fondo del mare, senza tuttavia apparire in superficie. Fotografia: J. M. Valentine.*



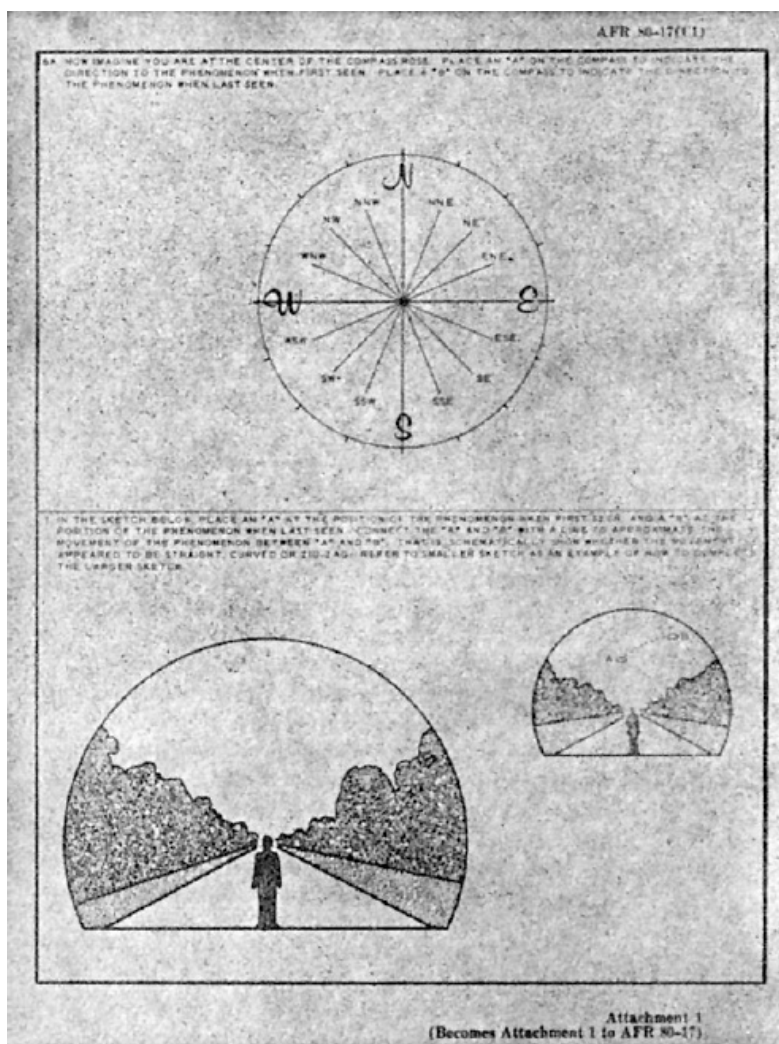
*Le acque bianche, viste dall'aria al largo di Orange Key. Le acque bianche e luminose delle Bahama e del Mar dei Sargassi sono state sempre un mistero, fin da quando Colombo le osservò per primo, nella notte precedente il suo primo sbarco. Le videro anche gli astronauti dell'Apollo 12, come le ultime luci visibili della terra. Fotografia: J. M. Valentine.*



*Scoscendimento al margine della parte sud ovest dei Bahama Banks. L'area ripresa da questa fotografia aerea è tutta sottacqua. Nella parte superiore della fotografia, le formazioni simili a terra sono soltanto caratteristiche del fondo marino, in acque basse verso il margine del banco. Il banco non scende soltanto perpendicolarmente verso l'abisso, ma sembra addirittura leggermente incavato, una caratteristica messa in evidenza da questa fotografia scattata in condizioni atmosferiche insolitamente limpide. Fotografia: J. M. Valentine.*

Questa possibilità è già stata considerata qualche volta come una spiegazione: individui mentalmente colpiti da forti correnti magnetiche avrebbero perduto il controllo di aeroplani o di navi, provocando la distruzione o l'affondamento, oppure avrebbero semplicemente abbandonato la nave, sotto l'effetto della tensione psicologica. Si deve tuttavia sottolineare che i sopravvissuti, i quali pretendono di aver incontrato le forze non ancora identificate presenti nel Triangolo delle Bermude, non ricordano di aver notato alcuna aberrazione mentale, se si escludono quelle comprensibilissime dello stupore, la paura, l'estrema preoccupazione e la susseguente cautela.

In mancanza di una spiegazione logica e prontamente accettabile, ricercatori indipendenti, preoccupati delle scomparse nel Triangolo delle Bermude, si sono spinti anche più oltre: alcuni hanno dato spiegazioni basate su eccezioni alla legge naturale, altri hanno pensato a un totale cambiamento di dimensione, in un passaggio equivalente a un buco nel cielo (in cui gli aeroplani possono penetrare, senza però poterne uscire), altri ancora credono che le scomparse siano organizzate da entità dello spazio vicino o interplanetario; infine vi sono altri che presentano una teoria fatta di teorie combinate: il fenomeno potrebbe essere causato da complessi di energia umana tuttora funzionanti, e appartenenti a una scienza notevolmente più antica e molto diversa dalla nostra.



*Illustrazione contenuta anni fa nel Regolamento 80-17 delle Forze Aeree, con uno spazio che l'osservatore doveva riempire indicando il punto e la traiettoria del presunto UFO.*

## 6. DEFORMAZIONI TEMPORALI, SPAZIALI E ALTRI MONDI

Coloro che indagano sul Triangolo delle Bermude hanno notato da parecchio tempo l'esistenza di un'altra area misteriosa negli oceani del mondo, a sud est del Giappone, tra il Giappone e le isole Bonin, esattamente fra Iwo Jima e l'isola Marcus: le testimonianze e la sua fama ne fanno una zona particolarmente pericolosa per le navi e per gli aeroplani. Sia che le navi siano andate perdute a causa di vulcani sottomarini, sia per improvvise onde di marea, quest'area, spesso chiamata il Mare del Diavolo, gode, almeno ufficialmente, di una reputazione ancora più sinistra di quella del Triangolo delle Bermude, in quanto le autorità giapponesi l'hanno dichiarata zona pericolosa. Tale decisione fu presa in seguito a un'indagine condotta dalla flotta giapponese di superficie nel 1955.

Il Mare del Diavolo è stato temuto per molto tempo dai pescatori, i quali credevano che fosse abitato da diavoli, demoni e mostri che s'impossessavano delle navi degli incauti. Aeroplani e imbarcazioni sono scomparsi nell'area per molti anni; ma durante il periodo in cui il Giappone fu in pace, nove navi moderne scomparvero dal 1950 al 1954, con equipaggi di centinaia di uomini, in circostanze simili a quelle del Triangolo delle Bermude (estese ricerche per mare e cielo, mancanza di relitti e di tracce di petrolio).

Il Triangolo delle Bermude e il Mare del Diavolo hanno in comune una caratteristica impressionante. Il Triangolo delle Bermude comprende, quasi sul suo limite occidentale, la longitudine 80° ovest, una linea in cui il nord reale e il nord magnetico coincidono, senza che si debba calcolare la declinazione di bussola. E questo stesso 80° ovest cambia la sua designazione quando oltrepassa i poli, diventando 150° est. Dal Polo Nord al Sud prosegue, passando a est del Giappone, e attraversa il centro del Mare del Diavolo. In questo punto l'ago della bussola segna il nord reale e il nord magnetico nello stesso momento, proprio come succede sul confine occidentale del Triangolo delle Bermude, dalla parte opposta del mondo.

Le perdite inesplicabili in questo equivalente giapponese del Triangolo delle Bermude furono determinanti nell'ispirare un'indagine sull'area promossa dal governo che ebbe luogo nel 1955. Questa spedizione, con scienziati che prendevano note mentre la loro nave, la *Kaiyo Maru n. 5*, attraversava il Mare del Diavolo, terminò in modo piuttosto spettacoloso: la nave di studio svanì improvvisamente con il suo equipaggio e gli scienziati indagatori.

L'esistenza, negli oceani del mondo, di un'altra area, o di altre aree, in cui avvengono sparizioni, ha dato scintille ad alcune riflessioni insolite. Sono state presentate teorie riguardanti deformazioni antigravità, che presuppongono zone in cui le leggi di gravità e della normale attrazione magnetica

non funzionano nei modi che ci sono noti. Ralph Barker, autore di *Great Mysteries of the Air*, osservando che nuovi sviluppi della fisica tendono a dimostrare l'esistenza di particelle antigravitazionali della materia, suggerisce la presenza di materia anti-gravitazionale o «controterrestre» di una natura completamente contraria a quelle conosciute in questo pianeta, di un carattere spaventosamente esplosivo quando si avvicina alla materia quale noi la conosciamo, incastrata in aree localizzate della terra. Egli accenna alla possibilità che questa materia sia arrivata dallo spazio e si sia incastrata sotto la crosta terrestre, qualche volta sotto la terra, ma più spesso sotto il mare.

Questa teoria offre una possibile spiegazione dei disturbi elettronici e magnetici in determinate zone, ma non può spiegare le numerose perdite di navi e di aeroplani in vista della terra. A questo proposito, vengono in mente certi rapporti su altre aree di anomalia magnetica sopra altre masse d'acqua del mondo, dove la trazione di qualcosa che sta sott'acqua è più forte di quella del polo magnetico.

Uno studio più particolareggiato del Triangolo delle Bermude e di altre aree sospette fu intrapreso da Ivan Sanderson, e discusso nel suo articolo *I dodici cimiteri del diavolo sparsi nel mondo* scritto per la rivista «Saga». Nel rilevare le scomparse di navi e di aeroplani in tutto il mondo, Sanderson e i suoi collaboratori osservarono per primi che queste perdite misteriose avvenivano in maggioranza in sei zone, che avevano tutte, più o meno, la stessa forma di losanga, erano situate tutte fra le

latitudini 30° e 40° a nord e a sud dell'equatore, e includevano il Triangolo delle Bermude e il Mare del Diavolo.

Ivan Sanderson, sviluppando la sua teoria, ha individuato una rete di dodici anomalie a intervalli di settantadue gradi intorno al mondo, e più esattamente situate al 36° latitudine nord e sud; cinque nell'emisfero settentrionale, cinque nell'emisfero meridionale, oltre ai poli nord e sud. Secondo lui, il motivo per cui il Triangolo delle Bermude è più conosciuto, dipende dal fatto che è un'area di traffico più intenso; mentre anche le altre zone, sebbene situate in luoghi meno battuti, danno prove evidenti di anomalie magnetiche di tempo e spazio.

In maggioranza, queste aree attive si estendono verso l'est delle masse continentali, dove le correnti calde dell'oceano, che salgono verso nord, s'incontrano con le correnti fredde che scendono verso sud. Oltre a questa collisione di correnti, tali aree rappresentano anche i punti nodali in cui le correnti di superficie girano da una parte, mentre le correnti sottomarine si volgono verso un'altra direzione. Le grandi correnti superficiali di marea, scorrendo tangenzialmente ed essendo influenzate da diverse temperature, creano vortici magnetici che danneggiano le comunicazioni radio, il magnetismo, forse anche la gravità, e infine, in particolari condizioni, provocano la scomparsa di mezzi marini e aerei. Sanderson mette in evidenza un particolare interessante che riguarda le irregolarità di queste zone, descrivendo certi stupefacenti arrivi anticipati di voli con orari controllati accuratamente: in questi casi gli aeroplani erano atterrati con tanto anticipo sull'orario previsto, che l'unica spiegazione possibile sarebbe stata che avessero volato spinti da un vento di coda della velocità, diciamo, di 800 chilometri all'ora. Simili incidenti possono essere il risultato di venti non registrati; ma sembra che accadano più di frequente nel Triangolo delle Bermude e in altre aree di vortice: è come se questi aeroplani avessero incontrato l'anomalia, ma soltanto rasentandola, o fossero stati spinti in salvo attraverso il buco nel cielo, che era costato la vita a tanti viaggiatori.



*Undici sezioni del mondo, dove si sono aperte anomalie elettromagnetiche, secondo la teoria di Ivan Sanderson. Le aree sono giapponesi del Triangolo delle Bermude.*

Un incidente riguardante un vuoto di tempo capitò all'aeroporto di Miami circa cinque anni fa, e non fu mai spiegato in maniera soddisfacente. Si trattava di un aeroplano di linea 727 della *National Airlines* che, avvicinandosi per atterrare da nord est, ed essendo seguito con il radar dal Centro di

Controllo Aereo, improvvisamente sparì dallo schermo radar per circa dieci minuti, poi ricomparve. L'aeroplano atterrò senza incidenti, e il pilota e l'equipaggio manifestarono una certa sorpresa di fronte all'evidente preoccupazione del personale di terra, perché, per quanto ne sapevano loro, non era successo niente di eccezionale. Come spiegazione, un membro del Controllo Aereo disse a uno dei piloti: «Amico, per dieci minuti voi non siete esistiti». A questo punto i membri dell'equipaggio controllarono i loro orologi e i vari indicatori del tempo sull'aeroplano, e scoprirono che tutti, uniformemente, erano in ritardo di dieci minuti rispetto al tempo reale. Un fatto particolarmente strano, in quanto, l'equipaggio dell'aeroplano aveva fatto uno degli abituali controlli di orario venti minuti prima dell'incidente, e in quel momento non c'era nessuna discrepanza di tempo.

Ivan Sanderson, notando che il nostro pianeta si regge sull'elettromagnetismo, si domanda se il Triangolo delle Bermude e certe altre zone, funzionando come «enormi macchine, non generino anche un altro tipo di anomalia. Sono forse in grado di creare vortici nell'interno e all'esterno dei quali oggetti materiali possono calare dentro o fuori di altri continui tempo spaziali?» Perché, oltre alle numerose sparizioni che hanno avuto luogo, in questi ultimi anni e nel corso dei secoli vi sono state apparizioni assai più numerose, in ogni parte del mondo, e a quanto sembra il fenomeno continua, nonostante le negazioni ufficiali e il fatto che simili apparizioni siano logicamente impossibili.

Nessuno studioso di quanto accade nel Triangolo delle Bermude può evitare il confronto con i rapporti sugli UFO, *Unidentified Flying Objects*, oggetti volanti non identificati. Gli UFO sono stati oggetto di migliaia di rapporti e d'investigazioni negli Stati Uniti, fin dalla prima valanga di avvistamenti in tempo di pace, nel 1947; mentre in tutto il mondo migliaia di avvistamenti sono stati riferiti, diecimila soltanto nel 1966. Parecchi milioni di persone hanno visto UFO negli Stati Uniti e in altri paesi. Osservatori scientificamente competenti hanno riferito di averli visti e li hanno descritti. Secondo le parole del dottor J. Allen Hyneck, ex consulente delle Forze Aeree per gli UFO: «Il livello intellettuale degli osservatori e dei cronisti degli UFO è certamente almeno medio. In molti casi è superiore alla media, e in certi altri casi supera la media in modo imbarazzante».

Gli UFO sono stati fotografati più o meno nitidamente; sono stati osservati mentre scortavano aeroplani, e qualche volta intervenivano, distruggendoli; in certe occasioni sono apparsi in numero considerevole sopra capitali del mondo come Washington e Roma. Il governo degli Stati Uniti, le Forze Aeree e la Marina, nelle loro pubblicazioni, hanno attribuito l'avvistamento di questi oggetti, nella maggioranza dei casi, alla luna, all'alone lunare, a comete, miraggi, palloni, stelle luminose, meteore, ai pianeti (Venere in particolare), a scie di condensazione, a proiettori, a luci del nord, lampi a forma di globo, fuochi artificiali, autochinesi (quando un oggetto fissato sembra in movimento), a post-miraggi (quando un oggetto che è stato fissato svanisce così lentamente dalla visione di una persona, che essa può vederlo ancora altrove), a fuochi fatui, burle o illusioni collettive. Tuttavia, seguitano ad arrivare rapporti sugli UFO, e il problema è mantenuto sempre molto vivo dalle numerose e grandi società che si sono costituite, e dalla proliferazione di libri sull'argomento. Di qualunque cosa si tratti, sembra certo che gli UFO non siano armi segrete appartenenti a potenze della terra: durante la seconda guerra mondiale, ogni belligerante credette che i caccia fantasma luminosi, che si libravano intorno ai suoi caccia, fossero armi segrete degli avversari. Quindi, come è stato acutamente osservato, se gli UFO fossero armi segrete, i Russi non potrebbero mantenere un orgoglioso silenzio sulla loro invenzione; né gli Americani, se li avessero inventati, riuscirebbero a tenere la loro stampa lontana da essi. Sebbene le Forze Aeree degli Stati Uniti, è interessante rilevarlo, rimangano dell'opinione che gli UFO non possono essere spiegati e perciò non esistono, il regolamento delle Forze Aeree AFR 80-17 fornisce ai piloti particolareggiate istruzioni sui passi da fare in caso di avvistamento di un UFO. Molte disposizioni dell'AFR 80-17 dimostrano che viene dato un certo credito al piano d'indagine delle Forze Aeree, e anche all'esistenza degli UFO, così spesso negata nei rapporti ufficiali.

Gli obiettivi stabiliti dal regolamento sono: «Determinare se l'UFO sia una possibile minaccia per gli Stati Uniti, e usare i dati scientifici o tecnici ottenuti dall'esame dei rapporti sugli UFO».

Mentre il regolamento dichiara in tono rassicurante: «In maggioranza, gli UFO sui quali le Forze Aeree hanno ricevuto rapporti sono risultati oggetti comuni o noti, che non presentano minaccia alcuna per la nostra sicurezza», aggiunge poi: «È possibile che paesi stranieri costruiscano veicoli volanti di forma o tipo di propulsione rivoluzionari». C'è tuttavia qualcosa di paradossale in quest'affermazione: «Spesso è stato stabilito che presunti UFO erano aeroplani», immediatamente seguita dalla frase: «Gli aeroplani, tranne quando risultano la causa della segnalazione di un UFO, non devono essere segnalati, secondo le disposizioni di questo regolamento»; infatti l'osservatore che riferisca di aver visto uno strano oggetto non sarebbe in grado di distinguerlo da un aeroplano, specialmente se l'oggetto si muove nell'aria. Inoltre il regolamento prescrive che: «Ogni comandante di una base delle Forze Aeree dovrà provvedersi di mezzi per indagare sugli UFO. Quando si riceve notizia dell'avvistamento di un UFO, si deve effettuare un'indagine per stabilire quale sia stata la causa di tale avvistamento».

Il regolamento AFR 80-17 riguarda sopra tutti gli ordini da seguire nel segnalare gli UFO e indagare su di essi, e contiene istruzioni per lo sviluppo delle fotografie di tali oggetti. Sono incluse nel regolamento anche istruzioni sulle notizie che il comandante di una base può trasmettere alla stampa locale, se interrogato sugli UFO visti nella zona: «In risposta alle interrogazioni locali riguardanti UFO segnalati nelle vicinanze di una base delle Forze Aeree, il comandante della base può rilasciare notizie ai mezzi d'informazione del pubblico, dopo che l'avvistamento è stato identificato in modo positivo. Se la causa dell'avvistamento è difficile da identificare a livello della base, il comandante può dichiarare che si sta indagando sull'avvistamento, e che le conclusioni saranno trasmesse dal SAF-OI al termine dell'indagine. Il comandante può anche dichiarare che le Forze Aeree riesamineranno e analizzeranno i risultati dell'indagine. Qualsiasi altra interrogazione dovrà esser rivolta al SAF-OI». Tradotto in linguaggio normale, questo significa: «Se non si tratta di un aeroplano o di qualcosa d'altro che possiate spiegare, dite loro di attendere, e nel frattempo cercate di non mettervi in una posizione difficile».

L'allegato 1 al suddetto regolamento è, in realtà, un elenco preparato di una mezza dozzina di pagine, contenente diagrammi, domande e risposte suggerite, per facilitare la stesura di un rapporto esatto e segreto sugli UFO. Il questionario n. 13, per esempio, richiede al relatore di rispondere con un sì, un no o un non so a ognuna delle numerose possibilità riguardanti l'azione del preteso UFO avvistato. Le domande sono formulate come segue: «Il fenomeno si muoveva in linea retta? Rimaneva sempre fermo? Improvvisamente accelerava e correva via? Andava in pezzi ed esplodeva? Cambiava di colore? Emetteva fumo? Cambiava di lucentezza? Cambiava di forma?

Scintillava o vibrava? Scompareva e riappariva? Rotava come una trottola? Faceva rumore? Ondeggiava o oscillava?» Il questionario è interessante, in quanto rappresenta una specie di riassunto di tutto quanto gli osservatori hanno riferito, dopo aver visto o creduto di vedere dischi volanti; ossia un riassunto, escluso l'omino verde o gli altri umanoidi che certi osservatori hanno intravisto nell'interno.

Le Forze Aeree, forse il servizio più strettamente collegato con gli UFO, trattarono con l'Università del Colorado per la preparazione di uno studio e di un rapporto definitivo sugli UFO, rapporto che fu debitamente presentato nel 1968. Questo piano, condotto sotto la guida del dottor Edward A. Condon, direttore scientifico del rapporto definitivo, *Studio scientifico degli oggetti volanti non identificati* dopo un esame particolareggiato di una grande quantità di casi, concluse che, in maggioranza, i rapporti sottoposti allo studio erano spiegabili in un modo o nell'altro, e che soltanto una piccola percentuale dei casi rimaneva senza spiegazione. Si scoprì anche che tutto il tempo e il denaro spesi per le ricerche sugli UFO non giustificavano l'informazione scientifica ottenuta, e pertanto si concluse che qualsiasi altro sforzo sarebbe stato uno spreco. Intanto gli UFO continuarono a essere avvistati, isolati o a schiere, nei cieli di varie parti del mondo, e anche nello spazio.

Oltre ai costanti dinieghi ufficiali, un evidente svantaggio per la ricerca pianificata degli UFO è costituito dal senso generale di nervosa leggerezza che i mezzi d'informazione suscitano, nel riferire al pubblico notizie riguardanti avvistamenti di UFO. Quando, nell'ottobre del 1973, i rapporti sugli



UFO aumentarono sensibilmente, perché gli oggetti erano stati visti in Louisiana, nell'Ohio, nel Mississippi, nel Minnesota, in Georgia e in Florida (fra i testimoni vi erano persone presumibilmente equilibrate, come il governatore del Minnesota, e molti funzionari di polizia e ufficiali), l'interesse del pubblico fu stimolato sufficientemente per garantire frequenti relazioni da parte della stampa e delle reti radiotelevisive. In questo caso, la radio CBS offrì ai suoi ascoltatori un rapporto piuttosto particolareggiato sugli avvistamenti, ma espresso in versi! Un altro rapporto informò il pubblico che la forza di polizia di Detroit aveva fissato una procedura per trattare gli occupanti degli UFO, quando e se fossero stati arrestati, provvedendo anche a una separazione dei sessi se i prigionieri fossero stati maschi e femmine (il che implicava sempre l'idea che differenze biologiche terrestri potessero esistere nei potenziali abitanti di centinaia di milioni di pianeti).

La persistenza dei rapporti sugli UFO e il loro mancato riconoscimento ufficiale suscitano spesso in coloro che ci credono sentimenti simili a quelli espressi da E.J. Ruppelt, il quale diresse un'indagine delle Forze Aeree sugli UFO, nel suo libro *The Report on Unidentified Flying Objects* «Che cosa costituisce una prova? Un UFO dovrebbe forse atterrare davanti all'ingresso del Pentagono che dà sul fiume, vicino agli uffici dello Stato Maggiore? Oppure è una prova il fatto che una stazione radio di terra identifichi un UFO, mandi un jet a intercettarlo, il pilota del jet lo veda e lo fissi sul suo radar, soltanto perché l'UFO fili via a una velocità fenomenale? È una prova il fatto che un pilota spari contro un UFO, per attenersi poi al suo racconto, anche sotto la minaccia di esser processato dalla corte marziale?»

Nella zona che va dalla Florida meridionale alle Bahama, i rapporti sugli UFO sono stati e continuano a essere infinitamente più numerosi degli avvistamenti segnalati altrove. Gli UFO sono stati visti sotto le acque limpide come nei cieli, e andare dal cielo al mare e dal mare al cielo, da parecchi osservatori attendibili. La quantità dei luoghi di avvistamento ha dato origine a certe teorie secondo le quali la presenza degli UFO avrebbe qualcosa a che fare con le scomparse nel Triangolo delle Bermude, o piuttosto, per essere più espliciti, gli UFO avrebbero rapito navi e aeroplani per generazioni e generazioni.

Uno dei sostenitori più significativi della teoria suddetta è John Spencer, autore di *Limbo of the Lost*. Spencer è pratico di aeroplani, essendo egli stesso un aviatore e un veterano delle Forze Aeree, con dieci anni di servizio, ed è anche uno studioso dei fenomeni UFO e membro del NICAP, *National Investigation Committee on Aerial Phenomena* Associazione nazionale d'indagine sui fenomeni aerei, una seria organizzazione di ricerca per lo studio degli UFO, che include fra i suoi membri importanti personaggi del governo degli Stati Uniti, della Marina e del Centro missili.

Spencer cominciò a interessarsi del Triangolo delle Bermude, che egli preferisce chiamare il *Limbo del perduto*, durante il periodo della scomparsa del sottomarino atomico degli Stati Uniti *Scorpion*, scomparsa che in quel momento molte persone collegarono con altre perdite avvenute nel Triangolo delle Bermude. La perdita dello *Scorpion*, tuttavia, non rimase un mistero, perché il sottomarino venne infine identificato a più di 650 chilometri dalle Azzorre, in parte, secondo Spencer, grazie a un dispositivo di ricerca dei Russi, gentilmente messo a disposizione della Marina degli Stati Uniti. Spencer, nondimeno, continuò a studiare l'area delle scomparse e, riportando le perdite registrate su una mappa, arrivò alla conclusione che in maggioranza si erano verificate sulla scarpata continentale, da Cape May, nel New Jersey, alla punta della Florida e oltre, proseguendo a est nel Golfo del Messico e a sud ovest fino alle Antille, inclusa anche una circonferenza di 725 chilometri, che comprende le Bermude e i Bahama Banks.

Spencer, che ha studiato il problema delle scomparse per molti anni, vede un'unica spiegazione credibile per la scomparsa di aeroplani e di navi, con tutti i passeggeri e gli equipaggi: secondo lui, gli aeroplani e le navi sono stati, e sono tuttora, portati via fisicamente dai mari o dai cieli in cui viaggiavano. Egli osserva: «Poiché la completa sparizione di navi di 175 metri, in acque calme, a 80 chilometri dalla costa, e di aeroplani di linea in prossimità dell'atterraggio non può avvenire, secondo le regole terrestri, eppure avviene, sono costretto a concludere che le navi e gli aeroplani vengono portati via dal nostro pianeta».

L'analisi approfondita degli UFO avvistati, non soltanto ai giorni nostri, ma nel corso di tutta la storia registrata, l'ha indotto a credere che esistano due principali tipi di UFO. Uno sarebbe l'onnipresente disco volante con una circonferenza di circa 25 metri, e l'altro un'immensa astronave capace di trasportare nel suo interno una dozzina di dischi o più, e perfino grandi esemplari di navi della terra. Questa gigantesca portaerei dello spazio corrisponderebbe a oggetti segnalati sovente, ma non così spesso come i dischi volanti, che qualche volta sono stati descritti come enormi sagome oblunghe o cilindriche, e in certe occasioni definiti a forma di sigaro.

Secondo Spencer, il motivo per cui nel Triangolo vengono fatti così tanti colpi, è che in quell'area le opportunità di prelevare esemplari umani sono più frequenti, dato che in generale i presunti rapitori sembrano evitare le operazioni di terra e i contatti con gli esseri umani. La zona è affollata di gente che viaggia per mare e in cielo, e per loro (le entità estranee) è facile entrarvi e uscirne. La potenza operativa degli UFO potrebbe essere basata, a parer suo, su un complicato impiego della frequenza radio come propellente, il che, a sua volta, potrebbe spiegare l'esaurimento elettronico notato nella maggioranza degli incidenti.

La teoria di Spencer sul perché avverrebbero così tanti rapimenti spaziali è interessante, ed è condivisa da molti altri ricercatori, che, a quanto pare, vi sarebbero arrivati indipendentemente l'uno dall'altro. Nel far osservare che il calcolo delle probabilità presuppone l'esistenza di civiltà altamente progredite fra il numero oscillante di pianeti negli altri sistemi solari compresi nella nostra galassia (vi sono circa  $10^{21}$  stelle, ognuna, presumibilmente, con il proprio sistema solare!) Spencer contempla la possibilità che le popolazioni di altri pianeti, nel passato, abbiano provocato con un cattivo uso dell'energia la propria esplosione e siano diventati soli fiammeggianti, senza lasciare nessuna traccia della loro storia, degli abitanti, o dello sviluppo scientifico e culturale. Perciò, visitatori provenienti da altri mondi potrebbero sia essere interessati a preservare un resto vivente della terra in qualche altro pianeta, sia a voler controllare il grado di avanzamento della nostra civiltà attuale, prima che il cattivo uso dell'energia nucleare diventi un pericolo per gli altri pianeti. Oppure, essi possono avere altri motivi, che noi non riusciamo a concepire.

Forse questi esseri intelligenti estranei sono anche disposti a lasciarci andare per la nostra strada mentre ci osservano; ma raccolgono intanto campioni da conservare come esempio di com'era la vita sulla terra prima che il pianeta si autodistruggesse; cosa che magari, nel caso di altri pianeti, essi non erano riusciti a effettuare in tempo.

L'esame dei numerosi rapporti su quelli che possono essere stati UFO prima dell'epoca dell'aeroplano fa nascere l'idea che la Terra sia da molto tempo osservata da altri mondi e da altre

civiltà. Tuttavia, siccome in tutta la sua storia l'uomo ha sempre guardato i cieli in cerca di segni e di portenti (trovandone quasi sempre), è talvolta difficile fare una distinzione fra i veri UFO (se tali erano) e i molti prodigi di fuoco apparsi nei cieli, e di volta in volta interpretati come ammonizioni, incoraggiamenti o profezie. Un estratto dagli annali di Thutmosi III, un Faraone egiziano della XVIII dinastia, catalogato nel Museo Egizio del Vaticano, può essere il più antico rapporto scritto su UFO visti nell'antichità. A differenza di alcuni vaghi resoconti scritti in secoli più tardi, qui l'insolita apparizione è descritta con un lodevole distacco da cronista: «Nell'anno 22, nel terzo mese dell'inverno, nella sesta ora del giorno, gli scribi della Casa della Vita notarono che un circolo di fuoco stava arrivando dal cielo: il suo corpo era lungo una pertica e largo una pertica; essi si distesero bocconi (poi) andarono dal Faraone a riferire la cosa. Sua maestà stava meditando su quanto accadeva allora, queste cose diventavano più frequenti di prima nel cielo, scintillavano più brillanti del lucente sole e si estendevano fino ai limiti dei quattro sostegni del cielo.»

«I soldati dell'esercito del Faraone stettero a vedere con lui in mezzo a loro. Fu dopo il pasto della sera che quei cerchi di fuoco salirono più in alto nel cielo, verso il sud.»

«Il Faraone fece bruciare dell'incenso per ristabilire la pace nel paese, e ordinò che quanto era accaduto fosse scritto negli annali della Casa della Vita perché fosse ricordato per sempre.»

Si nota che il Faraone si mantenne padrone di sé nella tensione, come si conviene a un dio, qual era considerato e forse si considerava lui stesso, sebbene in un certo senso disorientato da questa manifestazione di altri dei, superiori a lui.

Nell'antico mito sumero di Etana è descritta l'ascesa in cielo dell'eroe Etana, portato dagli dei così in alto sopra la terra, e tanto lontano da essa, che il mare gli sembra un catino d'acqua e la terra una pappa di farina: più o meno quello che avrebbe visto se avesse osservato il Mar Rosso, il Golfo Persico e le terre vicine da un'enorme altezza (o da un'altezza orbitale).

L'infocata visione di Ezechiele: «Il turbine che viene dal nord, un viluppo di fuoco, e al centro di esso venivano quattro creature viventi», è stata spesso citata come l'apparizione di un UFO, che sarebbe atterrato e in seguito avrebbe preso a bordo Ezechiele come passeggero. Questa visione celeste (o nave spaziale, forse) si manifestò nel VII secolo avanti Cristo, ed è l'argomento di gran parte del Libro di Ezechiele, nella Bibbia. Recentemente, è stato oggetto di ricerche in un eccezionale libro tedesco, *Da Tat Sich Der Himmel Auf, I cieli furono aperti*. È stato scritto da Josef Blumrich, un tecnico e un disegnatore di missili, ora in servizio presso la NASA a Huntsville, in Alabama.

Il dottor Blumrich cominciò il suo libro con l'intento di smantellare la teoria, formulata qualche volta, secondo la quale la visione di Ezechiele, in realtà, era un'astronave. Ma, nell'indagare sull'argomento, notò che i particolareggiati riferimenti di Ezechiele alla sua apparizione sarebbero stati sensatissimi se le «ruote dentro altre ruote» si fossero applicate al funzionamento di un elicottero, che avrebbe permesso al principale veicolo a razzo di librarsi sopra la terra, e che i consueti fenomeni di atterraggio e di decollo di un missile erano descritti chiaramente e realisticamente da Ezechiele, dal cambiamento di colore secondo la velocità alle raffiche di vento, dal carrello di atterraggio addirittura fino alla veste simile all'asbesto dell'occupante: allora il dottor Blumrich cambiò opinione in modo radicale, e scrisse un libro diametralmente opposto a quello che aveva cominciato, dimostrando non soltanto che Ezechiele aveva visto ripetutamente un'astronave, ma anche che l'essere da lui descritto come il Signore era semplicemente il comandante del razzo!

Il racconto di Ezechiele non è che uno dei resoconti storici, una lunga serie, di quelli che possono esser stati UFO dell'antichità, del Medio Evo, del Rinascimento e del principio dell'era moderna. Le diverse maniere a cui sono ricorsi gli osservatori per descriverli, durante i secoli, sono fantasiose, variate e spesso divertenti. Ma la loro varietà stessa può fornire una serie di dati di conferma, se pensiamo che coloro che videro i fenomeni li descrissero con il vocabolario che si presentava più spontaneo alle loro menti stupefatte. Possiamo supporre che Ezechiele, per esempio, usasse termini come leone, toro e aquila per descrivere caratteristiche del razzo, e paragonasse quella che poteva essere una parte del carrello di atterraggio a un piede di vitello (una descrizione abbastanza adeguata), perché, appartenendo a una società pastorale, era pratico di questi animali domestici e

selvaggi. Alessandro Magno e il suo esercito, essendo sopra tutto esperti, da parte loro, nel guerreggiare, paragonarono a grandi scudi d'argento scintillante la presunta incursione di un UFO del 329 avanti Cristo, che s'immischiò nel passaggio dell'esercito greco, mentre stava avanzando oltre il fiume Jaxartes, verso l'India. Aristotele (384-322 a. C.)» abituato ai dischi lanciati dagli atleti greci, definì dischi celesti gli oggetti che vide nel cielo. I Romani, più bellicosi, li videro, come Alessandro, in forma di scudi, o di dardi infocati o di flotte di navi. Plinio, nel II volume della *Storia naturale* (100 a. C), scrisse: «Durante il consolato di Lucio Valerio e di Gaio Valerio, uno scudo ardente, che emanava scintille, attraversò il cielo al tramonto, da est a ovest». Gli Hawaiani descrivono gli oggetti che hanno seguito a vedere, si dice, per un migliaio d'anni, come *akuatele* ossia spiriti volanti. Nel religioso Medio Evo, gli oggetti in movimento visti nei cieli notturni sembravano croci. Forse la croce che cambiò la storia, vista da Costantino, potrebbe esser stata una di queste? E qualche volta, nello stesso modo di Ezechiele, gli oggetti furono descritti come ruote ardenti che giravano.

Nell'era delle scoperte e delle esplorazioni, i corpi che viaggiavano nel cielo assunsero, agli occhi degli osservatori, forme simili a navi e più tardi, dopo l'invenzione della mongolfiera, gli oggetti volanti furono descritti, in Francia, come scintillanti palloni di fuoco. Nel Vermont del diciannovesimo secolo, gli osservatori dediti alla tessitura chiamarono ciò che vedevano un fuso aereo.

Mentre gli osservatori di tutti i tempi hanno sempre avuto la tendenza a definire gli oggetti in movimento nel cielo con i termini che salivano alle loro labbra più prontamente, nei momenti di tensione, nella nostra civiltà noi seguitammo a chiamarli, fin dal principio, dischi volanti o oggetti a forma di sigaro. A titolo di curiosità, quando, nel 1947, si ebbero i primi avvistamenti di massa, della durata di due giorni, negli Stati Uniti, dapprima sopra lo Iowa poi sopra il Monte Rainier nello Stato di Washington, gli UFO furono chiamati piatti, poi tortiere e infine dischi volanti.

Secondo Frank Edwards, il quale ha studiato a lungo i fenomeni non spiegati, la tremenda esplosione che ebbe luogo in Siberia, il 30 giugno del 1908, in una zona deserta lungo il fiume Yenisei, nei pressi del lago Baikal (e ne furono vittime soltanto le renne), sebbene considerata per molto tempo il risultato della collisione di un meteorite con la terra, in realtà fu uno scoppio atomico provocato dalla esplosione di una nave spaziale. Egli cita lo scrittore scientifico russo Alexander Katzenev, il quale dichiara che il danno, in base a recenti indagini, risulta identico a quello prodotto da esplosioni atomiche volute dall'uomo in condizioni simili, con residui di radioattività e fusione dei metalli. Non sono stati trovati frammenti di meteoriti, sebbene questi, naturalmente, potrebbero essere profondamente infossati nella terra. Edwards conclude: «Nella catastrofe del 1908, lungo il fiume Yenisei, abbiamo perduto un ospite proveniente dall'universo».

M.K. Jessup, uno scrittore studioso di UFO di notevole preparazione scientifica e disciplinare, essendo un astronomo e un selenografo (esperto della luna) specializzato, nel suo libro *The Case for the UFOs* esprimeva l'opinione che le famose sparizioni di navi o i misteri del Triangolo delle Bermude, compresi i casi della *Freya*, della *Mary Celeste*, della *Ellen Austine* di molte altre, fossero provocati da attività di UFO. Egli va molto più lontano del Triangolo, e descrive la sparizione dell'intero equipaggio del grande veliero *Seabird*, che svanì dopo aver salutato un peschereccio nelle vicinanze del porto di registrazione, Newport, a Rhode Island, nel 1850, lasciando sul diario di bordo una nota scritta a tre o quattro chilometri dal porto, e un pasto preparato e intatto sulla tavola della mensa. Il *Seabird*, evidentemente, proseguì nella sua rotta verso casa senza l'equipaggio, e si tirò in secco sul lido, come se fosse sollevato da mani gigantesche, poi, sebbene saldamente conficcato nella sabbia, svanì in una notte di tempesta. Jessup, studiando questi incidenti navali, concludeva che simili scomparse erano: «Quasi impossibili da spiegare, a meno che non venissero dall'alto. Qualcosa che agisce dal di sopra, con grande potenza decisiva e prontezza d'azione». Nei suoi commenti propone: «Un'inesorabilità obbligatoria... un che di evasivo, o di segreto...», aggiungendo: «Sono tutti attributi dell'intelligenza».

Secondo Jessup, i progressi della nostra epoca aerea presentano un grande interesse per i nostri vicini spaziali, e questa potrebbe essere la spiegazione del numero crescente di UFO avvistati in questi ultimi anni e concentrati in maniera cospicua nell'area del Triangolo, al largo della costa della Florida e intorno a Capo Kennedy. Si racconta che una volta, a Capo Kennedy, il 10 gennaio 1964, un UFO sia entrato a precipizio nella zona radar di un missile *Polaris*: per quattordici minuti il radar seguì il bizzarro itinerario dell'UFO, prima di ritornare al suo obiettivo, il missile. Sebbene ampiamente commentato da coloro che si erano trovati presenti, allora, questo fenomeno non apparve sulla stampa, forse perché i misteri non creano fiducia nel pubblico. La teoria di Jessup sull'interesse degli UFO per la nostra epoca aerea, che, dopo la sua morte, avvenuta nel 1959, è diventata l'epoca spaziale, si è trovata notevolmente rafforzata da avvenimenti recentissimi. Durante alcuni lanci spaziali, e specialmente in quelli della *Gemini 4* e *Gemini 7*, sono stati notati degli UFO. Da *Gemini 4*, gli astronauti McDivitt e Borman videro un fantasma che procedeva parallelo alla loro astronave, e per un po' di tempo pensarono che forse avrebbero dovuto fare qualcosa per sfuggire al pericolo. Si dice che un altro fantasma abbia seguito la *Gemini 7*. Il volo lunare dell'*Apollo 12*, per un certo periodo, a un'altezza di 213.000 chilometri nello spazio, fu scortato da UFO, uno davanti e uno dietro. La loro presenza indusse l'astronauta Gordon a osservare che: «Erano molto luminosi e sembrava che ci facessero segnali lampeggianti»; e più tardi, comunicando con il Centro di Comando di Houston, disse: «In ogni modo, presumiamo che si tratti di amici». Sebbene finora non vi sia stata nessuna conferma né da parte del Centro di Comando di Houston né dalla NASA, queste luci furono notate anche da osservatori in Europa. E più tardi ancora, durante lo

stesso volo, un'altra luce brillante fu vista dagli astronauti, e descritta grande quanto Venere, fra la nave e la terra, per circa dieci minuti, poi scomparve.

Anche se prendiamo in considerazione l'idea che gli UFO possano essere qualcosa di non identificato (comprese parti di razzi vettori o altri relitti nello spazio), le loro attività, come la loro capacità stessa di apparire e scomparire, sembrano indicare un comportamento indipendente e una direzione non orbitale.

Riguardo agli avvistamenti di presunti UFO, fatti da astronauti durante i voli spaziali, il dottor Franklin Roach ha osservato, nel *Condon Report*: «Le condizioni in cui gli astronauti fecero le loro osservazioni sono simili a quelle in cui verrebbero a trovarsi una o due persone sul sedile anteriore di una piccola automobile, senza finestrini laterali né un finestrino posteriore, e con un parabrezza parzialmente coperto e molto sporco»; quest'osservazione, portata alla sua logica conclusione, significherebbe che nulla di quanto gli astronauti hanno potuto notare per mezzo della vista merita un vero credito.

Come era già capitato a molte altre persone che avevano indagato sugli UFO e sugli avvenimenti del Triangolo delle Bermude, Jessup si era convinto che una segreta censura nascondesse parecchi rapporti e fatti importanti. Il suo ultimo libro, prima della morte, riguardava i resoconti biblici su dischi volanti; egli inoltre s'interessava del modo di rendere invisibile un oggetto mediante un magnetismo controllato: uno sviluppo della teoria del campo unificato di Einstein, che Jessup considerava la chiave sia delle improvvise comparse e scomparse degli UFO, sia delle sparizioni di navi e aeroplani. Jessup si trovava a Miami quando incontrò la morte, il 29 aprile 1959. Secondo il dottor Manson Valentine, un amico di vecchia data e una delle ultime persone che avevano parlato con lui, Jessup era in uno stato di depressione mentale. Il dottor Valentine l'aveva invitato a cena per la sera del 20 aprile. Jessup aveva accettato l'invito, ma non si era presentato. Morì nella sua giardiniera, parcheggiata nel Dade County Park, per avvelenamento da ossido di carbonio: il tubo di scappamento era stato collegato con un tubo all'interno dell'automobile. Forse a causa dell'insistenza di Jessup su certi aspetti d'interferenza di altri mondi negli affari del nostro pianeta, vi sono persone convinte del fatto che la morte di Jessup non sia stata un suicidio, e che l'incidente sia un segno dei pericoli di una ricerca troppo approfondita in questo campo.

Il dottor Manson Valentine, zoologo, archeologo e studioso di oceanografia, ha studiato per molto tempo gli straordinari avvenimenti del Triangolo delle Bermude dall'interno del Triangolo stesso, Miami, le Bahama e le altre isole. In qualità di investigatore *in situ*, egli è la persona più adatta per verificare sia quello che è avvenuto lì nel passato, sia quello che sta accadendo ora. Gran parte delle informazioni di cui dispone, specialmente quelle che gli derivano dal ricordo della sua ultima conversazione con Jessup, sono così sbalorditive, che conviene riferire con le parole stesse del dottor Valentine.

Domanda: «Da quanto tempo lei si occupa di studiare i fenomeni che avvengono nel Triangolo delle Bermude?»

«Da più di ventotto anni, fin dalla scomparsa dei PBM nel 1945, ho raccolto dati sulle sparizioni, ho intervistato sopravvissuti degli incidenti, e ho tenuto note sui rapporti riguardanti gli UFO avvistati nella zona nei momenti delle sparizioni.»

«C'è un notevole aumento di avvistamenti di UFO nella zona, in questo momento?»

«Vi sono più avvistamenti in quest'area che in qualsiasi altro posto. Ultimamente, sono stati avvistati molti apparecchi che, lo sappiamo, non sono aeroplani, e mezzi subacquei che non sono normali sottomarini.»

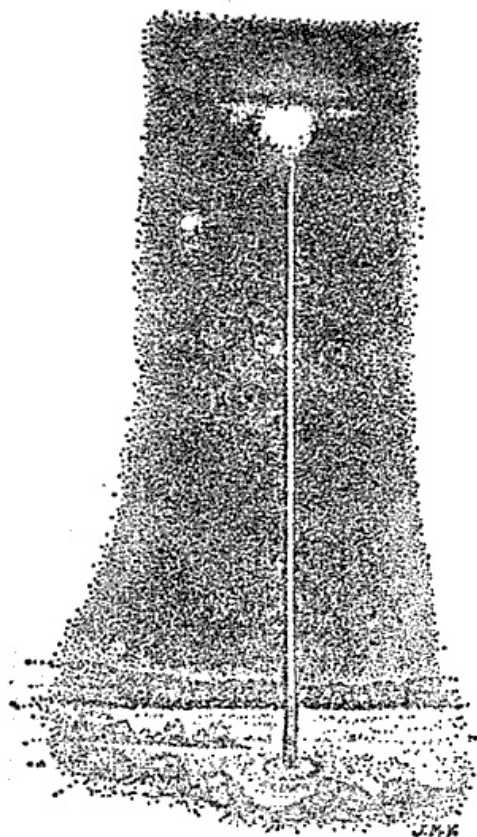
«Nell'aprile del 1973 il capitano Dan Delmonico vide uno di questi ultimi tipi. Egli è un marinaio con un'esperienza di tutta la vita, e un osservatore calmo di ottima reputazione. Il capitano Delmonico vide due volte un oggetto impossibile da identificare sotto le acque limpide della Corrente del Golfo, il primo quasi identico al secondo, ed entrambi all'incirca nella stessa area, press'a poco a un terzo della distanza di navigazione che corre da Great Isaac Light, a nord di Bimini, e Miami, dove le acque della corrente sono molto profonde. Ambedue gli avvistamenti

furono fatti intorno alle quattro del pomeriggio, con il mare calmo, un moto ondoso normale e una perfetta visibilità.»

«In tutti e due i casi, un oggetto di color bianco grigio, levigato e a forma di 'grosso sigaro con le punte arrotondate', come egli lo definì, sfrecciò accanto alla prua della sua imbarcazione, sott'acqua. Delmonico valutò che l'oggetto misurasse dai 45 ai 60 metri di lunghezza, e che navigasse a una velocità di almeno 95-110 chilometri all'ora. Quando Delmonico all'improvviso si accorse dell'oggetto che si muoveva sott'acqua, gli sembrò che stesse per entrare in collisione con la sua

barca, e che fosse sul punto di emergere alla superficie proprio di fronte a lui. Evidentemente sentendo la sua presenza, l'oggetto s'immerse e svanì, dopo esser passato direttamente sotto la barca. Non c'era agitazione, né una scia visibile. L'oggetto non aveva timoni di profondità, né pinne né altre protuberanze che ne interrompessero la superficie liscia; e non c'erano oblò.»

«Nel cielo del Triangolo, piloti di aeroplani ed equipaggi di navi hanno visto degli UFO così spesso che sono diventati un vero luogo comune, specialmente sopra la Tongue of the Ocean. La cosa più interessante è la presenza di UFO sospesi sopra la cima degli alberi, nella palude di Okefenokee, visti sia dalle guardie forestali sia da me stesso. Nella Florida centrale io ne vidi uno con un raggio azzurro puntato sulle acque di un lago. Forse stava prelevando acqua, o addirittura campioni di fauna locale, a scopo di studio. Nel momento dell'interruzione di corrente elettrica che ci fu nella Florida meridionale nell'aprile del 1973, nel cielo e sopra tutto a Turkey Point, dove c'è il reattore atomico, furono viste luci verde azzurro e strisce di luci azzurre. Durante il grande incidente che oscurò Eastern Seaboard qualche anno prima, fu visto un volo di almeno dodici UFO.»



*Schizzi di due dei quattordici UFO avvistati dal dottor Valentine. L'UFO disegnato a sinistra fu avvistato il 21 agosto 1963, a mezzanotte, nei pressi di Ashton, a sud di Orlando, in Florida. L'oggetto stava evidentemente prelevando acqua da un lago. La distanza dall'osservatore fu giudicata di circa settantacinque metri. L'UFO illustrato in alto fu visto sopra gli alberi che fiancheggiano la strada statale 441 degli Stati Uniti, a pochi chilometri a sud di Pearson, in Georgia, sui margini dell'Okefenokee Swamp, alle 3 del mattino. Appariva luminescente, ed emanava una luce azzurrognola. Distanza dall'osservatore, 30 metri circa.*

«Lei ha una teoria su come possano essere azionati gli UFO?»

«Le teorie possibili sono molte. Un mezzo utilizzabile soltanto nella nostra atmosfera, potrebbe essere una nave a forma di disco, con un perimetro di generatori a raggi catodici, che sarebbe in grado di viaggiare rapidamente in ogni direzione, soltanto azionando i generatori sul margine di guida o sul lato del movimento desiderato. Allora i generatori ionizzerebbero l'aria davanti al veicolo, formando così un vuoto in cui l'apparecchio potrebbe muoversi. Vuoti di aria ionizzata, lasciati da UFO, potrebbero benissimo essere la causa di certe turbolenze di aria chiara, sperimentate dai piloti.»



*UFO osservato dal dottor Valentine il 6 dicembre 1952, alle 2 del mattino, fra Douglas e Fargo, in Georgia. Secondo l'opinione del dottor Valentine, il vortice scuro, simile a una galleria, mostra quella che potrebbe essere l'emissione di una corrente di neutroni, indice di una fusione atomica piuttosto che di una reazione di fissione, un possibile metodo non inquinante per trasformare gli atomi in polvere. Questa fusione creerebbe un campo magnetico che consentirebbe all'UFO velocità incredibili, e la possibilità di attirare nello stesso campo altri oggetti in movimento nelle immediate vicinanze.*

«Un altro metodo di propulsione potrebbe esser simile alla propulsione a reazione, ma infinitamente più veloce e teoricamente vicino alla velocità della luce. I reattori di energia implicherebbero fusione atomica, piuttosto che fissione atomica. Tutto ciò che occorre è materiale fusibile e acqua. Questo potrebbe spiegare perché certi UFO furono visti prelevare acqua dai laghi interni.»

«E c'è ancora un'altra teoria, che comporta cambiamento di dimensione e deformazione del tempo, basata su speciali campi elettromagnetici.»

«Il dottor Jessup pensava che ci fosse un rapporto tra gli UFO e il Triangolo delle Bermude?»

«Egli aveva una sua teoria: pensava che l'energia dei campi magnetici potesse trasformare e trasportare la materia da una dimensione all'altra... Che gli UFO potessero entrare nella nostra dimensione, per poi uscirne di nuovo portando con sé esemplari umani o altri campioni. Inoltre pensava che alcuni degli incidenti fossero stati provocati dai raggi catodici degli UFO: questi avrebbero creato un vuoto che disintegrava gli aeroplani, quando questi vi entravano. Probabilmente, fu quello che accadde a Mantel il 7 gennaio 1948 il capitano Thomas Mantel e alcuni altri piloti del campo Godman Field a Fort Knox, partirono con i loro Mustangs P-51 all'inseguimento di un UFO di «enormi dimensioni» che si avvicinava alla base. Quando Mantel prese quota dietro l'oggetto alcuni testimoni videro il suo aeroplano disintegrarsi. Una successiva dichiarazione delle Forze Aeree affermò che: «Il comandante ha perduto i sensi mentre inseguiva il pianeta Venere, e l'aeroplano si è fracassato precipitando». (N.d.A.). Mantel si era avvicinato troppo al disco, entrando nel suo campo di ionizzazione. Il suo aeroplano esplose frantumandosi in così tanti pezzettini, che non ne fu trovato nessuno più grande di un pugno. E tutti i pezzi individuati erano perforati, come per l'azione di piccoli vermi.»

«La stessa cosa può esser capitata anche al *Constellation* che Bob Brash (il comandante di un aeroplano da trasporto) vide esplodere nei pressi di Great Inagua, nelle Bahama, nell'ottobre del 1971. Bob pilotava un *DC-6*, e vide riprodotto sul radar il *Constellation*, che volava basso e forse era nei guai. Improvvisamente il *Constellation* esplose con un bagliore che illuminò il cielo da un orizzonte all'altro. L'esplosione fu così luminosa da far male agli occhi, fatto del tutto insolito.

Un'imbarcazione che si trovava nei pressi dell'incidente raccolse un manuale di volo, che Bob più tardi esaminò: era crivellato di piccoli buchi, proprio come i pezzetti di rottami dell'aeroplano di Mantel.»

«Gli UFO, di qualunque natura siano, sembrano creare un vortice magnetico temporaneo, una specie di ionizzazione che può provocare la disintegrazione o la scomparsa di navi e di aeroplani.»

«Jessup, prima di morire, credeva di essere in procinto di scoprire la base scientifica dei fenomeni che accadevano, e li credeva spiegabili secondo la 'teoria del tempo unificato' di Einstein.»

«Lei può darci una spiegazione semplificata della teoria del campo unificato?»

«La base di questa teoria è che tutti i nostri concetti divisi in categorie di tempo-spazio e materia-energia non sono entità separate, ma sono trasformabili nelle stesse condizioni di disturbo elettromagnetico. In realtà, la teoria del campo unificato offre anche un'altra spiegazione su come gli UFO potrebbero materializzarsi e scomparire così all'improvviso.»

«In pratica, riguarda i campi elettrici e magnetici, in questo senso: un campo elettrico creato in un razzo induce un campo magnetico ad angoli retti verso il primo, e ognuno di questi campi rappresenta un piano di spazio. Ma poiché vi sono tre piani di spazio, deve esserci un terzo campo, forse gravitazionale. Allacciando generatori elettromagnetici in modo da produrre un impulso magnetico, si potrebbe forse produrre questo terzo campo, attraverso il principio di risonanza. Jessup mi disse che, secondo lui, la Marina degli Stati Uniti si era inavvertitamente imbattuta in questo, durante un esperimento effettuato in tempo di guerra a bordo di un cacciatorpediniere, che fu chiamato l'esperimento di Filadelfia.»

«Che cos'era l'esperimento di Filadelfia?» «Secondo Jessup, l'esperimento di Filadelfia fu un esperimento segreto condotto dalla Marina degli Stati Uniti nel 1943, a Filadelfia e in mare. Aveva lo scopo di sperimentare l'effetto di un forte campo magnetico su una nave di superficie con uomini a bordo. Il campo magnetico doveva essere ottenuto per mezzo di generatori magnetici. Furono messi in funzione generatori pulsanti e non pulsanti per creare uno straordinario campo magnetico su una nave messa in bacino e intorno ad essa. I risultati furono tanto stupefacenti quanto importanti, ma ebbero conseguenze disgraziate sui membri dell'equipaggio. Quando l'esperimento cominciò ad avere effetto, una nebbiosa luce verde divenne visibile, qualcosa di simile a quella osservata dai sopravvissuti agli incidenti nel Triangolo delle Bermude, i quali parlarono di una foschia luminosa e verdastra. Presto la nave intera si riempì di questa nebbiolina verdastra, e, insieme con il suo equipaggio, cominciò a scomparire dalla vista di coloro che erano sul molo, finché soltanto la linea di galleggiamento rimase visibile. Si disse che in seguito il

cacciatorpediniere era apparso e poi scomparso a Norfolk, in Virginia; questo potrebbe essere stato il risultato di un percorso di prova d'invisibilità, che avrebbe implicato un fenomeno collegato tempo-deformazione.»

«Un ex membro dell'equipaggio riferì che l'esperimento aveva avuto successo in mare, con un effettivo campo d'invisibilità di forma sferoide, esteso a un centinaio di metri da ogni raggio, in cui si vedeva la depressione formata dalla nave nell'acqua, ma non la nave stessa. A mano a mano che il campo di forza s'intensificava, alcuni membri dell'equipaggio cominciarono a scomparire, e dovevano essere riscoperti per mezzo del contatto delle mani, e riportati alla visibilità con una specie di tecnica di applicazione delle mani. Certi altri furono talmente allontanati dalla loro dimensione materiale d'origine, che dovettero essere individuati e ricondotti alla normalità per mezzo di un congegno elettronico appositamente studiato. Per simili casi, quando un marinaio non poteva essere né visto né sentito, la ciurma usava una curiosa espressione: essere 'invischiato nella melassa'. In realtà si trattava di uno stato di animazione sospesa, e la guarigione completa poteva essere un problema serio. Corse la voce che molti uomini dell'equipaggio fossero stati ricoverati in ospedale, altri fossero morti, e altri ancora fossero rimasti gravemente lesi mentalmente. Sembra che, in generale, la capacità psichica fosse stata acuita, e che molti uomini avessero conservato gli effetti di trasformazione derivati dall'esperimento, scomparendo temporaneamente e riapparendo, sia a casa, sia camminando per le strade, oppure mentre sedevano in un bar o in un ristorante, con



grande costernazione degli spettatori e dei camerieri. Per due volte la chiesuola della nave prese fuoco, mentre veniva portata a riva, con risultati disastrosi per il cargo.»

«Jessup assistette a questi incidenti?»

«Non so se avesse assistito personalmente ai fatti che mi raccontò, ma fece ricerche molto complete. Bisogna ricordare che Jessup non era uno scrittore eccentrico, ma uno scienziato e un astronomo eminente e famoso. Era stato il responsabile del più grande telescopio rifrangente dell'emisfero meridionale, aveva diretto molti piani di eclissi, era lo scopritore di stelle doppie, e aveva fatto una brillante carriera scientifica. La ragione per cui Jessup si trovò coinvolto nell'esperimento di Filadelfia fu che un uomo, il quale pretendeva di essere un sopravvissuto dell'esperimento, di nome Carlos Allende (o Carl Allen), gli scrisse nel 1956, a proposito del suo libro *The Case for the UFOs* per la somiglianza della teoria fondamentale. Allende iniziò una corrispondenza con Jessup, che rispose come ogni autore risponde ai suoi ammiratori. Poco tempo dopo l'inizio di questa corrispondenza, l'ONR (Servizio di Ricerche Navali) chiese a Jessup di andare a Washington. Bisogna ricordare che la censura aveva tenuto nascosto l'esperimento di Filadelfia, escluso un breve articolo apparso su un giornale della città. A Jessup fu mostrata una copia del suo libro, piena di annotazioni a mano, che era misteriosamente comparsa negli uffici del Servizio di Ricerche Navali insieme con voluminose note riguardanti le sue teorie, l'esperimento e le attività degli UFO. Gli domandarono se riconoscesse le scritture, evidentemente appartenenti a tre persone diverse, ognuna delle quali aveva identificato le varie voci con le proprie iniziali. Jessup credette di riconoscere in una delle scritture e nella firma che le accompagnava la mano di Allende, e mostrò le lettere di Allende all'ONR. In seguito il Dipartimento della Marina ordinò a una base militare del Texas, credo, di riprodurre venticinque copie del libro annotato, con le note stampate in rosso. A Jessup, che ne ricevette tre copie, fu detto che quest'edizione era destinata alle personalità più importanti del dipartimento. Ufficialmente, la Marina non ammise mai nulla a proposito dell'esperimento, ma era certo molto interessata al libro. Jessup mi disse anche che la Marina aveva tentato di rintracciare Allende dagli indirizzi scritti sul retro delle sue buste, ma non vi era riuscita; quanto alle altre persone che avevano scritto note sul libro di Jessup, non furono mai identificate.»

«Perché Jessup si uccise?»

«Se si uccise, probabilmente il suo gesto fu dovuto a una gravissima depressione nervosa. La Marina si era messa in contatto con lui, perché continuasse a lavorare sull'esperimento di Filadelfia o su piani del genere, ma Jessup aveva rifiutato: lo preoccupavano le pericolose ramificazioni di queste ricerche. Era anche avvilito per le critiche con cui il mondo scientifico e accademico aveva

accolto il suo libro.»

«Lei dice: se si uccise'. Vi sono motivi per credere che sia stato assassinato?»

«Corsero certe voci, alcune persone lo pensarono, e forse sarebbe stato possibile salvarlo. Era ancora vivo quando fu trovato... forse lo lasciarono morire. Le sue teorie erano molto avanzate, e forse c'erano persone o entità che volevano impedirne la diffusione. Particolare curioso, la copia annotata del suo libro, fatto stampare dalla Marina, e una seconda copia, che Jessup aveva dato a Briant Reeves (un altro scrittore di UFO), scomparvero dall'ufficio postale, quando furono inviate ad altre persone.»

«Lei è d'accordo con le teorie di Jessup?»

«In generale, sì. L'intero problema del magnetismo è ancora molto misterioso. Se noi sviluppiamo le implicazioni di Einstein sulla sua teoria del campo unificato, che portava i campi gravitazionale e magnetico fino alla teoria dello spazio-tempo, i campi magnetici, se abbastanza forti, potrebbero provocare un effettivo cambiamento di dimensioni negli oggetti e negli uomini, rendendoli così invisibili. La risposta al problema del Triangolo delle Bermude può forse esser trovata in aberrazioni o controlli elettromagnetici, che risultano evidenti soltanto in certe circostanze, quando sono attivati o per caso o di proposito; sembra quindi plausibile che la presenza degli UFO possa creare i necessari cambiamenti di energia.»

«Perché, secondo lei, gli incidenti nel Triangolo sono così frequenti?»

«È possibile, a mio avviso, che gli esseri intelligenti i quali dirigono gli UFO non si limitino a prelevare campioni e a controllare il nostro progresso scientifico, come dimostra il loro interesse per Capo Kennedy e per le nostre indagini spaziali, ma ritornino verso quella che può esser stata la collocazione di antichi luoghi sacri, forse centri di energia o centrali elettriche, ora coperti dal mare. In questi ultimi anni abbiamo scoperto, nei pressi di Bimini e in altri posti delle Bahama, grandi complessi di edifici sul fondo del mare, un indizio del fatto che parecchie migliaia d'anni fa qui esisteva una civiltà di alto livello. La frequenza con cui capitano incidenti in quest'area è stranissima, ed è altrettanto strano che qui si vedano così tanti UFO, non soltanto nel cielo, ma anche entrare e uscire dall'oceano.»

«Che cosa possiamo fare riguardo agli UFO e alla minaccia che implicano?»

«In realtà, non possiamo fare proprio niente, nel momento attuale. Ma io non penso che vi sia un grande pericolo per la maggior parte dei viaggiatori; e forse le persone che sono scomparse possono essere ancora vive, in un altro posto o in un'altra dimensione. Credo, tuttavia, che sia importante riconoscere la situazione, e cercare di entrare in una specie di contatto con loro: è quello che molti di noi stanno tentando di fare.»

«Alla luce di quello che essi potrebbero evidentemente fare, possiamo considerarci fortunati perché finora le loro attività sono state benevole; tuttavia c'è sempre la possibilità che questi visitatori non vengano dagli stessi luoghi dello spazio vicino o interplanetario, e che non tutti abbiano le stesse idee conservatrici sul nostro pianeta e sui suoi abitanti.»

«Se le navi spaziali, volontariamente o inavvertitamente, sono responsabili delle nostre interruzioni di energia elettrica più gravi, rimane notevole il fatto che alla mancanza di energia durante quei periodi non sia mai stato attribuito neppure un singolo incidente che abbia provocato danni alle persone.»

Si deve notare che tanto la grande interruzione di energia del nord est, nel 1965, quanto il guasto dell'elettricità del 1973 a Miami furono seguiti da segnalazioni locali di UFO. Durante l'oscuramento del nord est, a Syracuse alcuni osservatori, fra cui il vicecommissario del Servizio di Aviazione Federale, videro una scintillante palla rossa di 30 metri di diametro. Altri UFO furono avvistati sopra New York, Newark, Filadelfia, e in parecchie località del Massachusetts, di Rhode Island e dello Stato di New York. Un curioso effetto laterale, il cattivo funzionamento dei motori d'automobile nelle vicinanze degli UFO segnalati, ha un rapporto con l'esaurimento elettrico e con i guasti delle radio associati alla loro presenza, e riferiti da così tanti piloti di aeroplani e di navi nell'area del Triangolo delle Bermude.

Evidentemente, però, molti individui, influenzati da preconcetti, sull'oscuramento, tendevano a spiegarlo con la teoria che la presenza di UFO crea disturbi nel campo magnetico della terra, nelle comunicazioni e negli impianti elettrici, e in quei precisi momenti stavano quindi più che mai in guardia per avvistare visitatori celesti, specialmente perché non c'erano luci che interferivano, e l'opportunità di scrutare i cieli era migliore.

In ogni modo, mentre il punto dell'interruttore automatico che provocò il grande oscuramento del 1965 fu identificato (il Sir Adam Beck n. 2 del fiume Niagara), la causa prima non fu mai spiegata, e una dichiarazione fatta dopo l'indagine rimane ancora essenzialmente vera: «L'oscuramento provocato dal guasto della griglia di energia del nord est è stato uno dei più grandi misteri della storia della civiltà moderna».

Molti degli osservatori più accaniti del Triangolo delle Bermude ammettono che, se non esiste una spiegazione terrena per la scomparsa di così tanti aeroplani e navi, allora la spiegazione può essere extraterrestre: eliminazione di navi, aeroplani e persone per opera di UFO. Inoltre, gli UFO avvistati sono in maggioranza descritti come luci di colore e intensità diversi, notati di notte, e alcune delle spettacolose sparizioni di aeroplani sono state caratterizzate da insolite luci osservate nel cielo notturno. Accadde così nel momento dell'incidente occorso alla squadriglia 19, e anche nel caso dello *Star Ariel*. Tuttavia, sebbene vi sia un certo accordo sugli UFO e le sparizioni di aeroplani e di navi, non c'è accordo alcuno sulla possibile provenienza di questi UFO.

Qualche luogo dello spazio remoto, con i suoi miliardi di pianeti forse abitati, potrebbe essere un punto di partenza plausibile per queste visite; ma il tempo per il viaggio, calcolato in anni luce, prenderebbe gran parte di una vita, o di molte vite. Il viaggio alla stella più vicina, il nostro sole, richiederebbe soltanto otto minuti di tempo luce, mentre la seconda stella più vicina a noi, l'Alpha Centauri, dista dalla terra 4,3 anni luce. Ma forse la lunghezza di una vita secondo il nostro metro sarebbe molto diversa da quella conosciuta nei pianeti di mondi lontani. Inoltre, in questi ultimi anni sono sorte nuove teorie riguardanti il limite di velocità, la velocità della luce, la curvatura dello spazio, e il rapporto di tempo con massa ed energia, teorie che alla fine potrebbero modificare il nostro concetto del tempo necessario per raggiungere altre galassie.

Certi teorici suppongono che le visite potrebbero venire da luoghi più vicini alla terra, forse dagli stessi oceani della terra. Ivan Sanderson, nel suo libro *Invisible Residents* osservando che quasi tre quarti della terra giacciono sott'acqua (170 milioni di miglia quadrate di acqua contro 60 milioni di miglia quadrate di terra) e il fatto che i respiratori d'aria, vivendo sul fondo terrestre dell'oceano d'aria, stanno vicinissimi alla superficie della terra, mentre i respiratori d'acqua, non limitati a rimanere sul fondo dell'idrosfera, dispongono di un volume cubico immensamente più grande in cui operare e svilupparsi, suggerisce la possibilità che: «Vi sia una civiltà (o ve ne siano diverse) in questo pianeta, presente qui da moltissimo tempo e sviluppata qui, e/o che vi siano entità intelligenti venute qui da altri luoghi le quali preferirebbero usare il fondo dell'idrosfera, o magari anche gli strati superficiali della litosfera giacenti sotto di essa, sopra o in cui risiedere e da dove operare».

Egli nota che, se si fosse evoluta sott'acqua, una simile civiltà potrebbe essere notevolmente più avanzata della civiltà di superficie, sviluppata da forme di vita che lasciarono il mare per la terra milioni e milioni di anni fa, in quanto rimanendo nel mare sarebbe stata avvantaggiata dal suo ambiente sereno e avrebbe seguito a progredire attraverso i millenni, preoccupandosi ben poco di quanto accadeva sulla terra.

La presenza di entità così avanzate e di attività tecnologiche sotto i mari del mondo può aver dato origine alle numerose leggende marine tramandate nel corso della storia ed ancora vive oggi, epoca in cui gli avvenimenti straordinari sono osservati e registrati con una precisione infinitamente più grande di quella del passato. Questo spiegherebbe gli UFO ariamare visti nel Triangolo delle Bermude, e anche il particolare interesse degli UFO per gli impianti tecnici della Florida e delle acque adiacenti. Quanto a scoprire la verità sulla loro esistenza, potrebbe anche accadere che, invece di essere noi a scoprire loro, fossero loro a scoprire noi, e a vedere in noi una fonte di pericolo per il loro ambiente.

Vi è poi la teoria che UFO arrivino da un'altra dimensione, e trafughino aeroplani, navi e persone in una dimensione diversa dalla nostra. La teoria di altre dimensioni coesistenti, che si avvicina a quella della antimateria, una terra negativa e di mondi coesistenti, è in un certo senso meno fantasiosa oggi di quando fu proposta per la prima volta, parecchi decenni or sono.

Un esploratore e aviatore famoso, l'ammiraglio Richard Byrd, che intraprese voli sopra i campi magnetici intensificati dei Poli fece una trasmissione incredibile nel 1929, durante un volo sopra il Polo Sud. Raccontava di essere arrivato, attraverso una luce nebulosa, in un'area di terra verde, con laghi non ghiacciati, e diceva di vedere enormi bestie simili a bisonti, altri animali, ed esseri che sembravano uomini primitivi. Improvvisamente la trasmissione si era interrotta, e il resoconto dell'ammiraglio Byrd era stato attribuito a un temporaneo esaurimento nervoso o a un'allucinazione. In seguito, tanto la sua impresa come il suo rapporto non ricevettero nessuna pubblicità; ma il solo fatto che Byrd avesse cominciato la trasmissione non giovò certo alla sua fama scientifica. Cosa abbastanza strana, parecchie persone che andavano spesso al cinema negli anni venti ricordano con sicurezza di aver visto cinegiornali sul volo di Byrd, insieme con immagini della terra dietro il Polo; è possibile tuttavia che, avendo letto dell'incidente, abbiano confuso altri cinegiornali, che mostravano altre imprese di Byrd, con quello tanto discusso. Quanto all'incidente stesso, è stato relegato nel mondo delle leggende e viene citato molto raramente, se si escludono coloro che credono nella terra cava, e suppongono che l'ammiraglio sia volato in un buco della terra cava,

piuttosto che in un'altra dimensione attraverso un buco, come è stato suggerito per spiegare le scomparse nel Triangolo delle Bermude.

In ogni modo, potrebbe esserci una somiglianza fra i campi magnetici, come quelli creati, a quanto si dice, dall'esperimento di Filadelfia, e le condizioni trovate sopra il Polo stesso, sempre presumendo che l'ammiraglio Byrd fosse nel pieno possesso delle proprie facoltà mentali, quando aveva sorvolato il Polo.

Se si considera l'ampia scelta di spiegazioni strane proposte da molti studiosi, seri e qualificati, per gli incidenti nel Triangolo delle Bermude, viene in mente l'epigramma di Haldane: «L'Universo non è soltanto più bizzarro di quanto noi immaginiamo, ma è più bizzarro di quanto possiamo immaginare». Fra le varie ragioni della catena di scomparse inesplicabili che abbiamo appena preso in considerazione, abbiamo la cattura di esseri umani da parte di entità dello spazio vicino e interplanetario, un buco dimensionale nel cielo, in cui gli aeroplani possono entrare senza più uscirne, o quella che è stata definita «una lacerazione magnetica nella cortina del tempo», e vortici magnetici che provocano la scomparsa di navi o forse le trasportano in un'altra dimensione.

Queste teorie non sono né più né meno fantastiche di quell'altra ancora, che sostiene l'esistenza, nel Triangolo, di grandi complessi di energia, antiche macchine o fonti di energia appartenenti a una civiltà precedente, che giacerebbero sul fondo dell'oceano, nell'area del Triangolo, e che perfino oggi potrebbero essere stimulate occasionalmente dal volo di aeroplani, creare vortici magnetici e provocare disfunzioni magnetiche ed elettroniche. Perciò gli aeroplani in sorvolo, in un certo senso, in determinati momenti e in determinate condizioni, causerebbero inconsciamente la loro stessa distruzione. Ma mentre questa teoria è forse la più incredibile (rispetto alle norme da noi accettate) di tutte quelle proposte in questo e in altri capitoli, certe caratteristiche naturali e innaturali dell'area in questione e della sua storia geologica comportano un filo conduttore che unisce insieme molte delle teorie suddette.

Per esaminare questa nuova teoria dobbiamo ritornare indietro nel tempo, un tempo remotissimo che riguarda la vita dell'oceano e la civiltà dell'uomo.



*Colossale statua di pietra calcarea erosa dall'acqua nelle Caverne Lultún, nello Yucatan (Messico), oggi a parecchie centinaia di metri sotto il livello del mare. Queste enormi grotte ancora non completamente esplorate, contengono statue titaniche di età antichissima che non hanno alcun rapporto con gli schemi culturali delle altre civiltà indoamericane. La fauna oceanica incastrata fra le pieghe di queste statue indica che esse, scolpite sopra l'acqua, rimasero sommerse per un notevole periodo di tempo, e forse risalirono verso la superficie quando i Bahama Banks e altre isole dell'Atlantico sprofondarono sotto il livello del mare. Fotografia: J. M. Valentine.*

## 7. UN INDIZIO DAL PASSATO DELL'OCEANO

Generalmente si considera dimostrato che grandi sezioni della superficie terrestre erano un tempo sott'acqua, mentre altre aree oggi sommerse una volta erano terra. Questo fu notato sia dai naturalisti dell'antichità, quando trovarono tracce fossilizzate di vita nel deserto, sia dai naturalisti moderni, i quali scoprirono scheletri di balene in zone interne come il Minnesota e perfino sulle montagne dell'Himalaia; ed esistono anche ampie prove che il Sahara fosse una volta un mare interno. Gli scienziati solitamente si trovano d'accordo sui grandi avvicendamenti del mare e della terra in tutto il mondo; ma il problema di stabilire i tempi è di particolare importanza per lo studio dei mutamenti di livello terrestri e marini avvenuti entro il Triangolo delle Bermude in ere geologiche relativamente recenti.

Sappiamo che durante la glaciazione un enorme volume di acqua oceanica rimase congelata fra i ghiacciai profondi parecchi chilometri, che ricoprivano gran parte dell'emisfero settentrionale. Circa 12.000 anni fa, quando i ghiacciai cominciarono a sciogliersi per cambiamenti climatici le cui cause non sono ancora chiare, le acque del mondo salirono, inghiottendo litorali e isole, trasformando istmi in stretti e grandi isole in altipiani sottomarini. Si reputa che, quando i ghiacci della terza glaciazione cominciarono a fondersi, il vecchio livello delle acque oceaniche sulla terra fosse inferiore all'attuale di 180 metri o più. Inoltre, molte terre un tempo asciutte possono giacere a profondità anche maggiori, a causa di attività vulcaniche avvenute durante o dopo l'inondazione, o, per usare la terminologia biblica che può aver descritto questi eventi, il diluvio.

Quasi tutte le razze e le tribù del mondo conservano vivide leggende di un'antica distruzione universale per mezzo di fuoco, inondazione, terremoto, esplosione, o scosse e trasformazioni della terra intera. Nella maggior parte dei casi, un unico sopravvissuto, insieme con la sua famiglia e alcuni animali selezionati, è stato tradizionalmente risparmiato per incominciare una nuova vita in un mondo nuovo, come fece Noè, dopo la cessazione dei cataclismi o l'abbassamento delle acque. Ma Noè fu soltanto uno dei sopravvissuti, quello noto agli eredi della tradizione religiosa giudaico-cristiana. Molti sopravvissero alla stessa catastrofe, o ad altre catastrofi simili, compreso il Deucalione della mitologia greca, il quale ripopolò la terra spargendo pietre; Baisbasbata, lo scampato al diluvio di cui parla il *Mahabharata* indiano; Utnapishtim, della leggenda babilonese, la cui storia è molto simile a quella di Noè; Yima, dell'Iran; Coxcox, dell'antico Messico, che sfuggì al diluvio su una zattera fatta con un enorme cipresso; Tezpi, appartenente a un'altra razza messicana più evoluta, il quale ebbe a sua disposizione una nave spaziosa, su cui caricò grano e animali;

Bochica, della leggenda Chibcha colombiana, che infine si liberò dall'inondazione, aprendo un buco nella terra (come fece il greco Deucalione), Tamandere, il Noè Guarany dell'America Meridionale del sud est, che galleggiò su un immenso albero finché raggiunse la cima di una montagna, dove sopravvisse; e molti altri in tutto il mondo. In tutti i casi gli animali salvati rappresentano la fauna locale, con riferimenti generici agli animali raccolti dall'arca di Noè, completati esoticamente, nella leggenda americana, da specifiche menzioni ad animali come il lama, il giaguaro, il tapiro, il bufalo, il coyote e l'avvoltoio, salvati dai suoi antichi omologhi americani.

Con una leggenda universale così specifica, perfino la durata del diluvio varia di poco, e va generalmente dai quaranta ai sessanta giorni, sembra ragionevole supporre che abbia avuto luogo una catastrofe mondiale, lasciando un trauma profondissimo nel ricordo umano; che sia stata connessa con il mare e abbia provocato cambiamenti di terreno, di clima e di livelli d'acqua in tutto il mondo.

Le tracce di questa catastrofe, o di queste catastrofi, non si trovano soltanto nella memoria dell'uomo, ma sono anche testimoniate da grandi sollevamenti, abbassamenti e deformazioni della terra e dei fondi marini, come le distese di sabbia a una profondità di migliaia di metri intorno alle Azzorre, i litorali sollevati a centinaia di metri verso l'alto lungo tante coste, specialmente in Groenlandia, nella California del Nord e in Perù (dove si trovano opere dell'uomo fra le ultime antichissime striature geologiche prodotte da questi sollevamenti). Le Ande stesse, geologicamente piuttosto recenti, sembrano esser state spinte o proiettate verso l'alto, magari trasportando con sé

città come Tiahuanaco, mentre altre terre costiere dell'America del Sud sprofondarono nella Fossa Nasca dell'oceano. Lo stesso cataclisma può aver causato lo scioglimento dei ghiacciai, che avrebbe allora inondato gli altipiani delle isole atlantiche e gran parte delle scarpate continentali, che in precedenza si trovavano sopra il livello dell'acqua. Nello stesso tempo, in tutto il mondo avvennero cambiamenti climatici, evidentemente con straordinaria rapidità. In Siberia, vengono trovati tuttora corpi assiderati di mammut, congelati così in fretta, che la loro carne si è dimostrata commestibile: dopo averla data da mangiare a cani, alcuni scienziati russi l'assaggiarono per esperimento. Questi mammut, rinoceronti o altri animali generalmente non ritenuti abitatori della Siberia, furono evidentemente sommersi da ondate di fango gelido (o di fango che gelo in seguito), e il processo di congelamento fu così veloce, che nei loro stomaci vennero trovati cibi non ancora digeriti (piante che in Siberia non esistono più).

Certe zone della Siberia Settentrionale, dell'Alaska e del Canada sono così piene di ossa di grossi animali morti improvvisamente (sempre in un'epoca valutata dai 10.000 agli 11.000 anni fa), che certe isole e luoghi elevati dove essi cercarono rifugio sembrano fatti interamente con le loro ossa. Altri punti di sopravvivenza, dove razze completamente diverse e ostili fra loro fuggirono in cerca di scampo e morirono in massa, sono stati scoperti lungo l'Europa del Nord, l'Asia Centrale e la Cina, come se l'intero emisfero settentrionale avesse subito un subitaneo e inesplicabile cambiamento di clima nello stesso periodo. Tuttavia, anche nell'altro emisfero esistono prove di una simultanea decimazione di specie, come l'immenso cimitero degli elefanti situato nelle Ande Colombiane, e perfino sott'acqua, come nel caso dell'enorme cimitero marino di elefanti, al largo della costa della Georgia. Questi animali non avevano il loro *habitat* naturale nei luoghi dove incontrarono la morte in così gran numero, durante l'improvviso cambiamento climatico di 12.000 anni fa.

Aree asciutte in quell'era, ora coperte dall'acqua, comprendono parti del Mediterraneo, inclusi i tratti dall'Africa a Gibilterra e dalla Sicilia all'Italia, una gran parte del Mare del Nord, le scarpate continentali dell'Irlanda, della Francia, della Penisola Iberica, dell'Africa, gli altipiani sommersi intorno alle Azzorre, alle Canarie e all'isola di Madera, il dorsale fra le Azzorre e Gibilterra e il Dorsale Atlantico Settentrionale, le scarpate continentali dell'America del Nord e del Sud, e specialmente i grandi Bahama Banks, che, prima di esser sommersi, ricoprivano un'area di migliaia di chilometri quadrati.

Molte sono le prove che dimostrano come queste aree, 10.000 o 12.000 anni fa, fossero al di sopra del livello dell'oceano. Una recente spedizione russa a nord delle Azzorre ha estratto da una profondità di 2000 metri pezzi di roccia che evidentemente si erano formate sotto l'azione della pressione atmosferica circa 17.000 anni prima; e un'operazione di dragaggio del diciannovesimo secolo, nel riparare un guasto del cavo transatlantico nelle vicinanze delle Azzorre, portò alla luce pezzi di tachilite, una lava vetrosa che si forma fuori dall'acqua e sotto l'azione della pressione atmosferica. Si stimò che i campioni risalissero a circa 12.000 anni fa. Questo avvenimento fu spesso commentato; ma il suo aspetto di maggior interesse è la causa della rottura del cavo, esempio dei movimenti sul fondo dell'oceano: un sollevamento di circa 1200 metri!

Un'operazione nelle Azzorre, condotta nel 1973-74 dall'Università di Halifax per lo studio dell'energia geotermica, ha appurato, come esito secondario, che i primi ottocento metri di sostanza trivellata sotto il livello del mare si erano formati sopra il livello del mare: questo indica che grandi aree intorno alle attuali isole Azzorre erano un tempo fuori dall'acqua.

Altre scoperte di questi ultimi anni sembrano avvalorare la tesi che le sommersioni più recenti di grandi aree terrestri dell'Atlantico risalgono a 12.000 anni fa: questa valutazione coinciderebbe anche con il presunto periodo della terza glaciazione. Nel 1956 il dottor R. Malaise e il dottor P. Kolbe del Museo Nazionale di Stoccolma presentarono la teoria che certi resti fossili di diatomee d'acqua dolce, trovati dal dottor Kolbe in un campione di sostanza proveniente da una profondità di 3600 metri, nei pressi del Dorsale Atlantico, fossero in origine depositati in un lago d'acqua dolce, situato un tempo in una terra oggi sprofondata in fondo all'oceano. L'età di queste diatomee d'acqua dolce fu giudicata variante dai 10.000 ai 12.000 anni.

Tali cifre coincidono stranamente con le affermazioni di Piatone sull'Atlantide, nel suo dialogo Timeo, in cui egli parla di un grande continente esistito nel remoto oceano «9000 anni or sono»; ossia circa 11.400 anni fa.

Mentre le date tratte dalle leggende sono sospette, e a maggior ragione quando sono di seconda o di terza mano (Piatone ricevette le sue informazioni indirettamente da Solone, il quale, da parte sua, le aveva acquisite nel corso di un viaggio a Sais in Egitto) è tuttavia notevole che questo calcolo di tempo risulti così spesso anche in altri campi scientifici, connessi con queste terre sommerse.

Ma molti altri indizi suggeriscono l'idea che grandi parti dell'Atlantico Occidentale fossero un tempo sopra il livello del mare. La sabbia delle spiagge, per esempio, non si forma sul fondo dell'oceano, ma per la forza delle onde che s'infrangono sulle sponde del mare. Eppure, vasti banchi di sabbia si trovano su altipiani sottomarini molto profondi, intorno alle Azzorre. I fiumi formano *cañon* soltanto sulla terra; invece il *cañon* del fiume Hudson prosegue sott'acqua per centinaia di chilometri nel mare. Altri *cañon* fluviali si estendono nello stesso modo dai punti da cui certi fiumi europei, africani e sudamericani si riversano nell'oceano.

Sul fondo del Mare del Nord sono state trovate ossa di uomini e di mastodonti, insieme con arnesi preistorici, che dimostravano un certo grado di progresso e un probabile sviluppo culturale nel periodo pleistocenico (prima di 11.000 anni avanti Cristo). Ma forse fra tutti gli indizi dell'affondamento di avanzi culturali appartenenti a popoli preistorici, dopo lo scioglimento degli ultimi ghiacci, i più impressionanti sono le costruzioni, le mura, le strade e le vie subacquee, che oggi vengono scoperte con crescente frequenza sotto i mari che bagnano le coste occidentali dell'Europa e del Sudafrica, e le coste sudorientali del Nordamerica. Queste ultime scoperte includono edifici, muri e strade di pietra che conducono verso est dalle coste dell'Honduras e dello Yucatan, strade che potrebbero portare a città sommerse ancora più al largo, nel mare. Vi è perfino un esempio di muro marino alto nove metri e lungo centosessanta chilometri, che si estende nell'oceano, al largo del Venezuela, vicino alla foce dell'Orinoco. Da principio il muro fu creduto una caratteristica naturale, ma le sue linee diritte e la composizione tendono a smentire questa prima valutazione.

Forti indizi fanno pensare che nel Mar dei Caraibi vi fosse un'estesa massa continentale, di cui le isole e le cime delle Antille potrebbero essere i picchi montuosi rimasti. Nel 1969 una spedizione di ricerca condotta dall'Università di Duke studiò il fondo del Mar dei Caraibi, ed effettuò operazioni di dragaggio in molti punti del Dorsale Aves, che si estende lungo il confine orientale del bacino venezuelano oceanico, tra il Venezuela e le isole Vergini. In cinquanta casi furono portate alla

superficie rocce granitiche (acido igneo). Di solito queste rocce si trovano soltanto nei continenti. Un eminente studioso di oceanografia, il dottor Bruce Heezen, nel commentare questa scoperta, ha osservato: «Fino a oggi, i geologi credevano che le rocce granitiche chiare o eruttive fossero limitate ai continenti, e che la crosta della terra, sotto il mare, fosse composta di rocce basaltiche più pesanti e di colore scuro... Perciò, la presenza di rocce granitiche chiare può appoggiare una vecchia teoria, quella dell'esistenza di un antico continente nella regione orientale dei Caraibi: queste rocce potrebbero rappresentare il nucleo di un continente perduto e sommerso».

Tuttavia, le scoperte più sorprendenti di avanzi sommersi (alcune delle quali a una profondità di pochi metri soltanto) sono state fatte nell'altipiano sommerso delle Bahama, l'area compresa nel Triangolo delle Bermude in cui gli incidenti sono più frequenti. Queste formazioni calcaree sommerse dei Bahama Banks, circa 12.000 anni fa erano parecchio al di sopra del livello del mare. L'ampia area di terra conteneva insenature e vie d'acqua interne, che ora sono evidenti nelle mappe di profondità e costituiscono le parti profonde dell'oceano, che penetra fra i Bahama Banks e li circonda. Quest'area terrestre di notevoli proporzioni formava, prima del sollevamento delle acque marine, una grande isola o parecchie isole dove, se dobbiamo credere alle vestigia sommerse, esisteva una complessa civiltà.





*La prima fotografia del muro di Bimini, scattata da parecchi metri sotto il livello del mare, in un momento in cui la limpidezza dell'acqua permetteva una visione chiara della costruzione, a una profondità di diverse braccia. Si ritiene probabile che questa struttura non sia stata notata precedentemente perché nascosta sotto il fondo marino; in seguito, tempeste o altri fenomeni naturali possono aver provocato la sua scoperta, nel 1968. Fotografia: J. M. Valentine.*



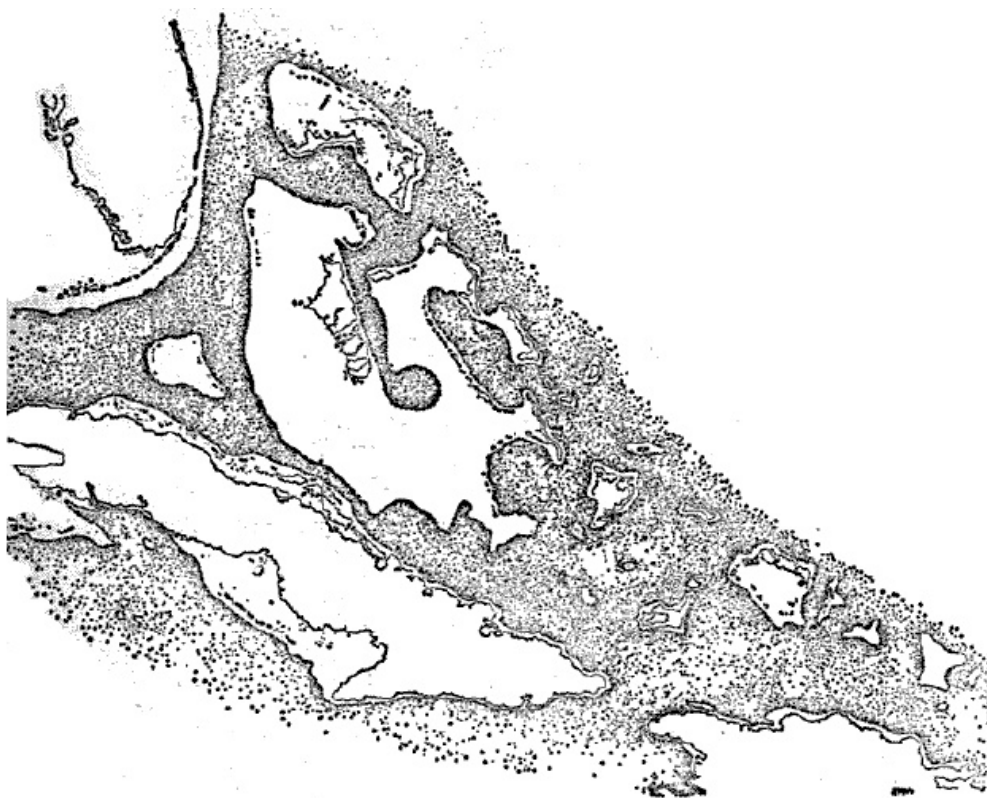
*Il muro di Bimini. Nella fotografia si vede un passaggio o trincea che corre nel mezzo della costruzione, la cui regolarità è un altro indizio del fatto che la struttura è opera dell'uomo. Fotografia: J. M. Valentine.*



*Un sommozzatore esamina il canale che passa attraverso sezioni del muro di Bimini. La forma e la disposizione di questi monoliti, i loro angoli retti, e i pilastri sotto alcune di queste pietre sono una prova conclusiva, sebbene non universalmente accettata, del fatto che si tratti di opera dell'uomo. Fotografia: J. M. Valentine.*

Dal 1968 a oggi, sono state fatte scoperte subacquee, specialmente nelle vicinanze di Bimini, di quelli che appaiono massicci lavori in muratura sull'attuale fondo marino: enormi blocchi di pietra posti uno accanto all'altro, forse a formare strade, piattaforme, opere portuali, o muri crollati. Somigliano stranamente alle costruzioni peruviane preincaiche, alle colonne di Stonehenge, o alle mura ciclopiche della Grecia minoica. L'età delle pietre è incerta, sebbene radici di mangrovie fossilizzate, che erano cresciute sopra le pietre, abbiano indicato, in base al contenuto di carbonio 14, epoche che risalgono a circa 12.000 anni fa.

Il ritrovamento più famoso, è stato quello della *Road*, strada o *Wall*, muro di Bimini, scoperto per la prima volta nel 1968 dal dottor J. Manson Valentine con i sommozzatori Jacques Mayol, Harold Climo e Robert Angove. Notato in principio da una barca, quando il mare era particolarmente limpido e senza alcun movimento di superficie, si presentava, secondo le parole del dottor Valentine: «Come un esteso lastricato di pietre piatte rettangolari o poligonali, di misura e spessore variabili, evidentemente adattate e allineate con cura, in modo da formare una disposizione che suggeriva in maniera convincente l'intervento dell'uomo. Queste pietre erano ovviamente rimaste sommerse per un lungo periodo di tempo, perché i contorni delle più grandi si erano arrotondati, dando ai blocchi una forma a cupola che li faceva sembrare gigantesche pagnotte o immensi cuscini. Alcune erano decisamente rettangolari, e qualche volta si avvicinavano a quadrati perfetti. (Si ricordi che nelle formazioni naturali non esistono mai linee perfettamente diritte.) I pezzi più grandi, lunghi dai tre ai quattro metri e mezzo almeno, spesso coprivano tutta la larghezza di vie parallele, mentre le pietre più piccole formavano pavimenti simili a mosaici che ricoprivano sezioni più ampie...



*Presunte masse di terra che costituiscono oggi le Isole Bahama, Cuba e la Florida prima della fine dell'ultima glaciazione, quando le acque prodotte dallo scioglimento dei ghiacciai fecero alzare il livello oceanico. Le attuali isole sono raffigurate nella loro forma primitiva. La Florida, come si noterà, si estendeva molto più a occidente nel Golfo del Messico. L'area scura in mezzo alle masse di terra formate dalle attuali isole di Andros, Exuma, Eleuthera e New Providence rappresenta il profondo cañon oceanico detto Tongue of the Ocean. In quel tempo, il mare formava grandi insenature nelle Bahama, compreso l'attuale stretto delle Exuma e la Tongue of the Ocean.*

*Bermuda: il triangolo maledetto – Charles Berlitz z*

Le strade di pietre evidentemente squadrate sono diritte e parallele; quella lunga è una doppia serie regolare, interrotta da due allargamenti che contengono pietre grandissime e piatte, sostenute agli angoli da elementi verticali (simili agli antichi dolmen dell'Europa occidentale); a sud est, l'estremità di questa grande via termina in un angolo stupendamente incurvato; le tre brevi strade fatte di grandi pietre disposte accuratamente sono di larghezza uniforme e finiscono in pietre angolari...»

«Dall'aria si possono a stento intravedere, sotto il loro manto di alghe scure, le singole immense

pietre che fiancheggiano regolarmente questo quiz geologico e archeologico.»

Le prime scoperte subacquee nell'area di Bimini hanno suscitato notevoli reazioni negative nei geologi e negli archeologi, alcuni dei quali non hanno neppure visitato i luoghi; ma ritrovamenti più recenti, che hanno rivelato come la gigantesca costruzione tracci una svolta e ricompaia in altri punti del fondo oceanico, come se un tempo si estendesse intorno a Bimini e oltre, indicano la grandezza sempre più evidente e le ramificazioni di quest'enorme struttura, sul cui scopo per ora possiamo fare soltanto supposizioni. Lo scopritore ha espresso la sua opinione personale: «L'idea che le pietre rappresentino gli avanzi di mura, strade o perfino di un antico impianto portuale, per il momento è inaccettabile, perché ancora non è stato stabilito che cosa vi sia sotto, ammesso che qualcosa vi sia, oltre lo strato di rocce. Tuttavia, recenti osservazioni in acque un po' più profonde hanno permesso di accertare l'esistenza di una costruzione a vari strati, almeno in una zona. A parer mio, tutto questo complesso costituisce l'intelligente utilizzazione, da parte di uomini dell'antichità, di materiali offerti dalla natura, e adatti alla creazione di una specie di centro cerimoniale. In questo senso, bisognerebbe ricordare che certi antichi luoghi sacri, come il Glastonbury Circle (cinquanta chilometri di circonferenza) e i disegni del deserto di Nasca nel Perù, che rappresentano linee e figure di animali lunghi un chilometro, visibili soltanto dall'aria per le loro proporzioni gigantesche, non hanno in pratica nessun punto di riferimento con la nostra tecnologia moderna, e gli intenti di queste maestose opere dell'uomo rimangono incomprensibili per noi».

Voli esplorativi, effettuati fin dal 1968, hanno rivelato altre straordinarie formazioni, evidentemente costruite dall'uomo, tanto sui Bahama Banks, quanto sul fondo del mare, presso Cuba, Haiti e Santo Domingo. Alcune di queste sembrano piramidi o enormi creazioni a forma di cupola: una di queste, nell'area di Bimini, della misura di 55 metri per 42, potrebbe essere la cima mozza di una piramide; e nel mare, a quanto si dice, vi sono altre piramidi più grandi (o piattaforme di templi). Pare che nelle acque cubane vi sia un intero complesso di rovine sommerse in attesa di esplorazione, a meno che i Cubani stessi (Castro è un appassionato subacqueo) non siano già stati

sul posto. Nel 1968 due piloti di linea, Bob Brush e Trig Adams, durante un volo nelle vicinanze di Andros, fotografarono un rettangolo diviso da un muro sulla scarpata dell'isola. In seguito, sommozzatori scoprirono che il muro era di pietra; ma non risulta che gli abitanti srcinari o i conquistatori spagnoli susseguenti abbiano intrapreso simili costruzioni in quella zona, e specialmente sott'acqua. Quello che sembra essere una strada o un muro sommerso e gira intorno alla cima di una scogliera sommersa è stato individuato e fotografato nei pressi di Cay Lobos. È possibile che l'antica strada corresse lungo la scogliera quando entrambe erano al di sopra del livello del mare. Forse gli scalini subacquei scavati nella scarpata continentale a nord di Puerto Rico, notati dal capitano della Marina francese Georges Houot e dal tenente Gérard de Froberville, a bordo del batiscafo *Archimède*, facevano semplicemente parte di una scalinata che scendeva da una scogliera verso l'antico livello del mare, 12.000 anni fa.

Al largo della costa dello Yucatan, nel Messico, sono state viste dall'aria molte grandi strade, che lasciano il litorale in linee diritte e vanno verso ignote destinazioni subacquee, più al largo e in acque più profonde. Mentre le vie di comunicazione sulla terra sono invisibili perché ricoperte dalla giungla, quelle sommerse si possono discernere di tanto in tanto, quando correnti o temporali le mettono allo scoperto.

L'equipaggio del sottomarino di profondità *Aluminaut*, nel 1967, durante una missione al largo della Florida, della Georgia e della Carolina del Sud, osservò quella che sembrava un'enorme strada

subacquea, o un pavimento che fosse stato precedentemente sopra il livello dell'acqua. La strada era evidentemente fatta, o lastricata, con ossido di manganese, e, quando ruote speciali furono applicate all'*Aluminaut*, il sottomarino fu in grado di percorrerla (in certi punti raggiungeva una profondità di 900 metri), come se fosse un'automobile in viaggio su una via normale, invece si trovava sul fondo del mare. La dimensione della superficie lastricata era troppo grande per far pensare a un'opera dell'uomo, proprio come nel caso di un'estesissima sezione piastrellata del fondo oceanico, vista dal dottor Bruce Heezen dell'Osservatorio Lamont, mentre faceva una profonda immersione nella zona delle Bahama.

Fra i resti di opere evidentemente umane, ritrovati nell'area delle Bermude, alcuni sono chiaramente visibili, mentre altri non soltanto sembrano sommersi nell'acqua, ma addirittura sepolti sotto il fondo del mare stesso. È noto che i lavori in muratura o le fondamenta di pietra, sprofondati sotto terra per il trascorrere delle epoche o in conseguenza di terremoti o d'inondazioni, finiscono per trasformare il tipo di vegetazione, erbe o piante, che cresce sopra di essi. Questo ha determinato alcune interessanti scoperte del passato, sia in terra sia sotto il mare. Costruzioni scomparse, che andavano da antichi accampamenti romani e strade in Inghilterra, ad antichi sistemi di canalizzazione e mura di città in luoghi dove un tempo fiorivano Babilonia e l'Assiria (oggi Iraq), e intere città perdute nell'Iran e nell'Asia Centrale sono state ritrovate e ricostruite, in base alle diversità del tipo di vegetazione sulla terra, nelle paludi o in mare. Linee nette indicano, con il colore della vegetazione bassa, i punti dove sono sepolte fondamenta o mura, o dove sono esistiti letti di canali o strade. L'antica città portuale etrusca di Spina, in Italia, era svanita così completamente, da esser considerata leggendaria, finché le tracce delle sue mura, delle fondamenta, dei canali e dei moli, assolutamente invisibili da terra, furono individuate chiaramente dal cielo.

La possibilità di localizzare antichi siti dal cielo è stata ampiamente sfruttata nelle Bahama, dove la scarpata circostante è abbastanza bassa da consentire che eventuali tracce di costruzioni sommerse siano visibili dall'alto. In molti punti dei Bahama Banks c'è uno stupefacente assortimento di grandi quadrati, rettangoli, croci, lunghe linee parallele le une alle altre, forse strade, che qualche volta girano ad angolo retto, cerchi concentrici, triangoli, esagoni e altre forme geometriche, tutti scoperti per mezzo della presenza (o dell'assenza) di vegetazione marina sopra le rovine vere e proprie. Esperimenti subacquei intrapresi da sommozzatori indicherebbero che le costruzioni di pietra individuate attraverso le linee esistenti sul fondo giacerebbero ancora più in basso, a qualche metro di profondità sotto la sabbia.

Ci si può domandare perché, con tutte le tracce eccezionali su cui oggi s'indaga, nulla di tutto questo sia mai stato notato prima. In parte, la risposta è che senza dubbio a nessuno era mai venuto in mente di cercare una civiltà sommersa nei Bahama Banks, soprattutto perché tanti luoghi storici aspettavano di esser scoperti nel Mediterraneo. Le ricerche subacquee nella zona delle Bahama e al largo della costa della Florida si sono sempre concentrate intensamente sulle navi spagnole cariche di tesori, certamente oggetti che rappresentavano una ricompensa finanziaria più immediata della scoperta di una civiltà dimenticata e difficile da identificare. Anche con le prove a portata di mano, gli ambienti scientifici si sforzano di confutare la validità dei ritrovamenti, proprio come i ricercatori e gli esploratori si sforzano di attirare l'attenzione del pubblico sulle loro scoperte. È stato osservato anche che alcuni ricercatori qualificati si dimostrano esitanti e restii ad affrontare l'opinione ostile di altri archeologi e studiosi di oceanografia. Un altro fattore negativo è costituito dal fatto che gli edifici o i manufatti scoperti possono esser nascosti di nuovo dall'azione delle maree o delle tempeste, dopo essere stati localizzati una volta, e quindi andare perduti ancora. C'è da notare, tuttavia, che dal 1968 ha avuto luogo un certo sollevamento del fondo del Great Bahama Bank; sollevamento che ha rivelato tracce di nuove formazioni in punti dove, nelle precedenti fotografie della medesima area, nessuna di esse era distinguibile. Fu questo il caso di una formazione simile a una grande freccia, costruita in pietra e lunga trenta metri, fra i banchi corallini North Cat e South Cat, a Bimini, e di un'altra a sud est di South Caicos, puntata verso sud est e debitamente allineata con un'altra striscia diritta sul fondo, non ancora esaminata. Alcuni dei luoghi già scoperti sembrano sollevarsi anche essi, o vengono liberati del sedimento dall'azione delle

maree: così le loro costruzioni artificiali o fatte dall'uomo sono più evidenti. Il dottor James Thorne, un eminente studioso di oceanografia e sommozzatore, decisamente neutrale, se non scettico, sull'argomento delle civiltà perdute sotto il mare, ha esaminato di recente le grosse colonne che sostengono alcune delle pietre del muro di Bimini, una confutazione abbastanza convincente dei giudizi di molti altri oceanografi, i quali sostengono che l'intero complesso di Bimini e altri luoghi delle Bahama sono formazioni naturali. Alcuni subacquei, che avevano trovato l'ancora affondata di un galeone spagnolo, scoprirono, mentre la esaminavano e raschiavano il fondo intorno all'oggetto, che l'ancora giaceva sopra un pavimento o un terrazzo a mosaico, che poteva esser affondato migliaia di anni prima.

Ogni volta che tracce di una civiltà sommersa vengono scoperte nell'Atlantico (o altrove), una serie di articoli di giornali e riviste, e anche libri la identificano generalmente con il perduto continente Atlantide. L'Atlantide, le cui immagini hanno impensierito la specie umana fin dall'antichità, fu descritta con notevoli particolari da Platone, nei dialoghi *Timeo* e *Crizia*, come la terra dell'Età dell'Oro dell'umanità, un grande e meraviglioso impero mondiale nell'Atlantico che fra «... violenti terremoti e inondazioni... nel giro di un giorno e una sola notte di pioggia... sprofondò nel mare... ed è questa la ragione per cui il mare da quelle parti è impraticabile e impenetrabile...»

L'Atlantide, abbastanza naturalmente, è stata identificata con le rovine subacquee delle Bahama, sebbene Platone, il più famoso commentatore dell'Atlantide vissuto nell'antichità, la situasse di fronte alle Colonne d'Ercole, oggi note come lo Stretto di Gibilterra, in un punto dell'Oceano Atlantico. Ma un'attenta lettura del resoconto di Platone rivela notizie di grandissimo interesse, e suggerisce che l'impero dell'Atlantide non era un'isola sola, ma una serie di grandi isole nell'Atlantico, le cui leggi si erano diffuse da entrambe le parti dell'oceano. Platone scrisse: «In quei tempi (circa 11.500 anni fa), l'Atlantico era navigabile, e c'era un'isola situata di fronte agli stretti che tu chiami le Colonne d'Ercole: l'isola era più grande della Libia e dell'Asia messe insieme, ed era un passaggio ad altre isole, dalle quali si poteva raggiungere tutto il continente opposto, che circonda il vero oceano; perché questo mare situato all'interno degli stretti di Ercole è soltanto un porto, con un'entrata angusta, mentre quell'altro è il vero mare, e la terra che lo abbraccia può essere giustamente chiamata un continente».

Si noterà che Platone menziona la Libia (intendendo l'Africa) e l'Asia, ma designa specificamente e separatamente il *continente*, cioè il continente a ovest, di cui aveva parlato prima come di un'area dominata dall'Atlantide.



*Primo piano di grandi monoliti del muro di Bimini. Altre costruzioni simili possono essere sotto il fondo sabbioso e ricche sopra di esse, ma sfiorando di Bimini, si cresce la vegetazione sul fondo. Fotografia: J. M. Valentini.*



*Fotografia aerea, attraverso l'acqua, del fondo marino a sud di Bimini. Si ritiene che la grande forma quadrata, nell'angolo a destra, rappresenti i resti di un bacino portuale preistorico o della piattaforma di un tempio, che, sebbene ora sepolti sotto il fondo, influenzano la vegetazione che ne riproduce le linee rette. Fotografia: J. M. Valentine.*



*Veduta aerea dello scosciamento a est di Cay Lobos, nelle Bahama. L'acqua scura è l'Antico Canale delle Bahama, a nord di Cuba. L'area di colore chiaro, nella parte destra della fotografia, è anch'essa sommersa, ma fa parte dei Bahama Banks. Le linee nella sezione più bassa, a destra, indicano avanzi sommersi, che possono aver fatto parte di un muro o di una strada di fronte al mare, molti anni fa, quando i Bahama Banks erano sopra il livello dell'acqua. Fotografia: J. M. Valentine.*



*Vista dell'azione oceanica sulle montagne presso Ancón, in Perù. Questa fotografia, presa da un'altezza di 9650 metri, mostra tracce dell'azione delle onde sui fianchi della montagna, nella parte destra, in basso. Le sporgenze a forma di dita contengono ancora fossili di molluschi e di altri animali marini. Lungo la costa del Perù, in questa zona, le formazioni geologiche oblique indicano che l'antico fondo marino, di cui alcuni strati contengono antichissime vestigia culturali, fu violentemente innalzato sopra l'oceano.*



*Tracce di una terra sommersa a grande profondità nel Mediterraneo. Il sommozzatore si trova sopra un'acropoli sommersa a trenta metri sotto la superficie dell'Egeo, presso l'isola di Melos. Mentre parti delle coste del Mediterraneo e di altri mari sono affondate gradatamente nel corso dei secoli, alcune sezioni invece sono evidentemente precipitate all'improvviso a notevoli profondità. Dal punto in cui è stata scattata questa fotografia, partono strade che conducono alle costruzioni, a profondità anche più grandi. Fotografia: Jim Thorne.*

*Bermuda: il triangolo maledetto – Charles Berlitz z  
Pag. 88*



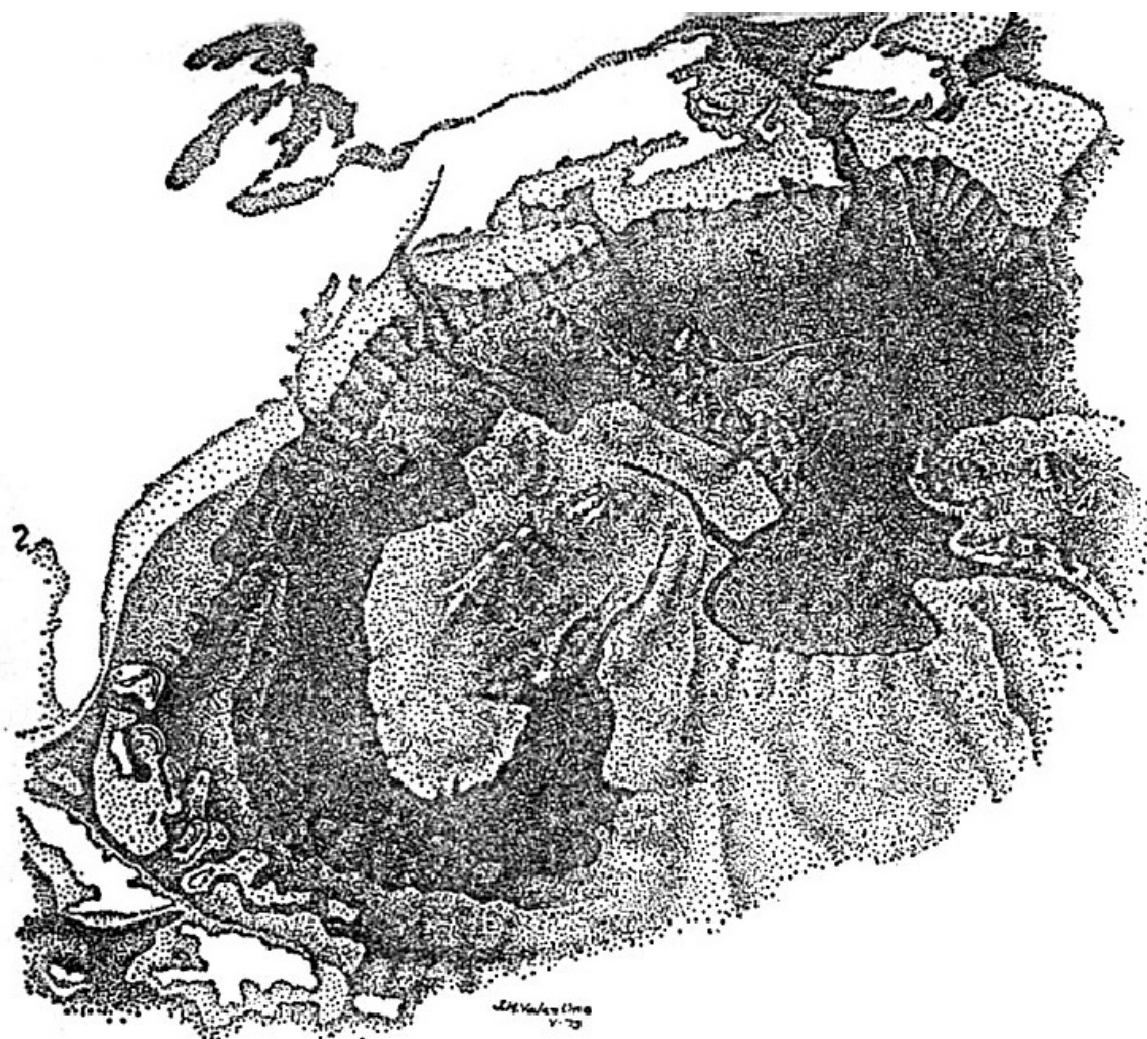
I complessi subacquei di Bimini e di altri punti delle Bahama sono stati attribuiti a ogni sorta di antichi viaggiatori oceanici: Fenici, Cartaginesi, Cretesi, Maya, Egiziani, e, come ultima risorsa, a mano a mano che la loro età diventa più evidente, agli abitanti dell'Atlantide. Una cosa è certa, tuttavia: nessuna razza della nostra storia documentata li costruì, e un fatto doppiamente sicuro è che non furono costruiti sott'acqua.

L'allusione di Platone a un continente dall'altra parte del vero oceano è stata spesso citata come una prova del fatto che gli antichi documenti conservavano una consapevolezza del Nord America, e che questo ricordo sia servito di ispirazione e incoraggiamento a Colombo, il quale, si dice, portò con sé una mappa che mostrava l'Atlantide e le terre al di là di essa. Il resoconto di Platone ha un rapporto diretto con la possibilità di una presenza dell'Atlantide (l'espressione è usata qui nel senso di un impero oceanico dell'Atlantide) nella parte più occidentale dell'Oceano Atlantico. Questo includerebbe le attuali isole dei Great Bahama Banks, quando grandi aree erano sopra il livello dell'acqua, e le attuali caratteristiche oceaniche più profonde, come la Tongue of the Ocean e gli Stretti della Florida formavano una insenatura e una barriera marina dalla linea costiera della Florida, estesa anch'essa molto più avanti nel mare. Cavità circolari sul fondo del mare, a ventidue chilometri al largo della Florida Keys, e profonde 150 metri rispetto al fondo marino circostante, che scende fino a 300 metri circa in quell'area (di cui il Catasto geodetico e costiero degli Stati Uniti ha fatto una mappa), sono state giudicate laghi di acqua dolce, coperti dal mare nel periodo dell'ultimo innalzamento dell'oceano, o immersione delle terre costiere.

Un esame della tabella delle profondità attuali dell'Atlantico Occidentale indica chiaramente che, se il livello del mare si abbassasse di 200 o 250 metri, nell'Atlantico vi sarebbero grandi isole dove ora invece ve ne sono di piccole. Ed è particolarmente interessante ricordare che questo innalzamento delle acque ebbe luogo tra gli 11.000 e i 12.000 anni fa: questo coincide con il resoconto che Platone, pare, ricevette per mezzo di Solone dai sacerdoti egiziani di Sais, i cui documenti scritti precedevano quelli dei Greci di migliaia d'anni. Nel corso degli anni, l'Atlantide è stata situata in molte diverse parti del mondo: sotto l'Oceano Atlantico, l'Egeo, il Caspio, e i Mari del Nord, l'Africa occidentale, la Spagna, la Tunisia, la Germania, la Svezia, il Sahara, l'Arabia, il Messico, lo Yucatan, il Venezuela, le Azzorre, le isole Canarie e Madera, il Brasile, l'Irlanda e Ceylon, e perfino sotto l'Oceano Indiano, spesso secondo la nazionalità dello scrittore o dell'inquirente, o, si potrebbe dire, della sua visione del mondo *Weltanschauung*.

La candidatura della parte occidentale del Triangolo delle Bermude come una posizione dell'Atlantide è stata resa popolare fin dalle scoperte del 1968, per una serie di circostanze delle più insolite, legate all'anno stesso delle scoperte. Alludiamo alle profezie di Edgar Cayce, il profeta dormiente e il guaritore che morì in Virginia nel 1945, le cui interpretazioni (termine usato per le interviste che Cayce rilasciava quando era in trance) hanno continuato a influenzare parecchie migliaia di persone. Durante la sua vita, Cayce diede avvertimenti e consigli, attraverso le sue interpretazioni, a più di 8000 persone, da principio su questioni di salute, e in seguito su una quantità di altri problemi. Non occorre ricapitolare qui la documentazione delle sue notevoli terapie e dei suoi poteri telepatici; parleremo soltanto di quelle che possono essere considerate le predizioni archeologiche più scricinali della storia, e che riguardano direttamente l'Atlantide e Bimini.

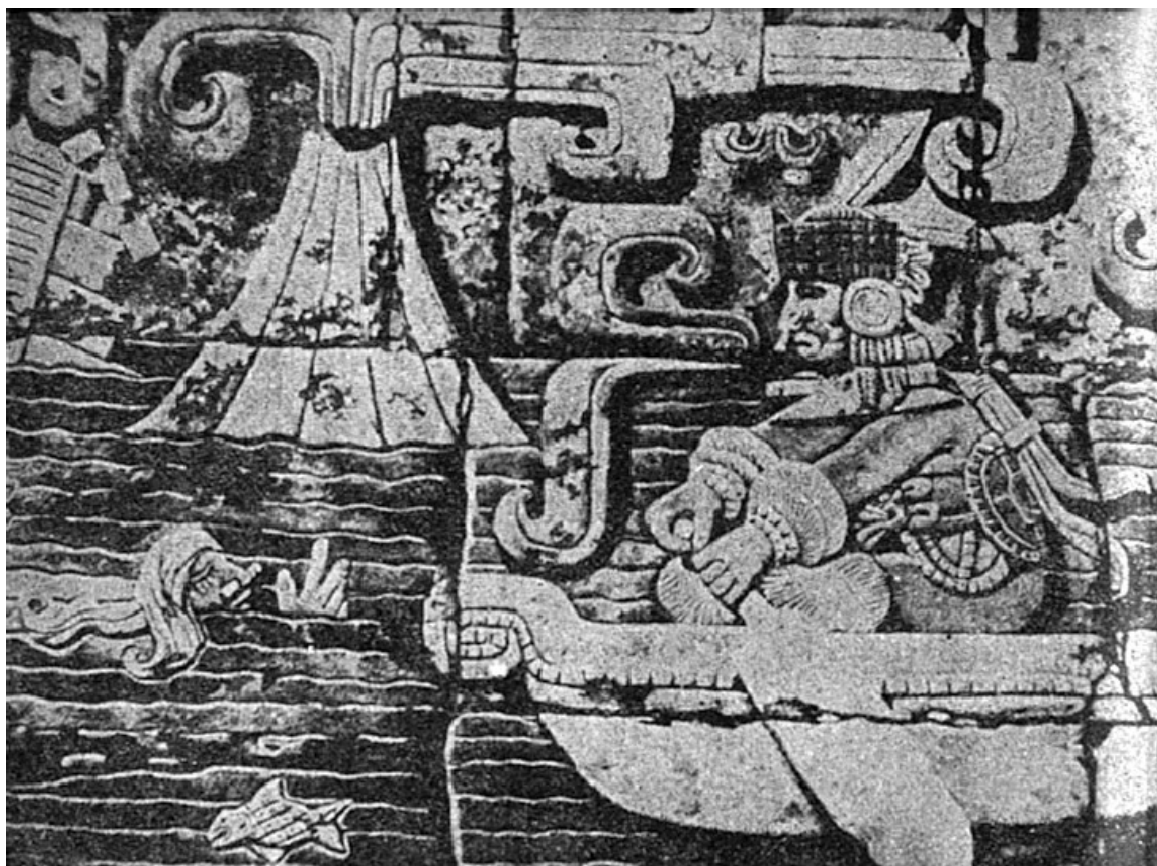
Tra il 1923 e il 1944 Cayce, in stato di trance, tenne centinaia di interviste sull'Atlantide, riferendosi a persone che, secondo lui e quelli che avevano portato avanti il suo lavoro nell'*Association for Research and Enlightenment*, Società di ricerca e illuminazione, erano vissute nell'Atlantide durante una vita precedente. Quando non si trovava in trance, Cayce era ignaro del problema dell'Atlantide, e manifestò spesso una certa perplessità per averla menzionata in così tante interpretazioni. Tuttavia, nel giugno del 1940, ricollegandosi a tante altre osservazioni precedenti sul fatto che l'Atlantide era esistita nell'area di Bimini (da lui chiamata Poseidia), Cayce dichiarò inaspettatamente: «Poseidia sarà fra le prime parti dell'Atlantide che risorgeranno, prevedibilmente fra il 1968 e il 1969, fra non molto tempo».



*Rilievo sottomarino del fondo dell'Oceano Atlantico Occidentale, in cui le aree più scure sono le più profonde. Le montagne in centro mostrano le Bermude sul grande pianoro chiamato Bermuda Rise. L'area profonda verso ovest è la pianura abissale Hatteras, quella verso il sud la pianura abissale Nares. I limiti del Mar dei Sargassi possono essere seguiti partendo dalla fossa di Nares, risalendo attraverso la fossa di Hatteras, girando verso est nella parte settentrionale del Bermuda Rise, poi a sud quando si avvicina al dorsale medio atlantico, e di nuovo a ovest ritornando alla pianura di Nares. Al largo della costa degli Stati Uniti si possono vedere due grandi letti di fiumi, ora sott'acqua, che possono essere la continuazione dei fiumi Hudson e Delaware in valli sottomarine scavate nella scarpata continentale. La scarpata continentale del continente americano, le scarpate delle Antille e delle Isole Bahama, il pianoro intorno alle Bermude, le elevate montagne e gli altipiani che cominciano sull'estrema destra della mappa erano tutti presumibilmente sopra il livello dell'acqua prima della fine dell'ultima glaciazione, e circa 12.000 anni fa davano all'Atlantico occidentale una forma del tutto diversa.*

Questa curiosa profezia archeologica si compì, almeno per quanto riguarda i tempi, con i numerosi ritrovamenti nei Bahama Banks, la scoperta di alcune costruzioni messe a nudo dall'azione delle maree e un sollevamento del fondo in certe zone. Si è tuttavia tentati di domandarsi se queste scoperte avvennero come erano state predette dalle profezie, o invece come conseguenza delle profezie, ossia perché coloro che avevano letto Cayce cercavano questi avanzi; infatti fu proprio così nel caso di alcuni dei piloti che avvistarono le prime formazioni o costruzioni subacquee.

Come si poteva immaginare, le scoperte dei complessi subacquei fatte nel 1968 e in seguito, com'era stato predetto ventott'anni prima, hanno indotto molte persone a prendere in esame altre allusioni di Cayce all'Atlantide e a studiare la zona con rinnovato interesse. Se le interpretazioni di Cayce e le antiche leggende erano basate su memorie di avvenimenti reali, si può contemplare la possibile esistenza di forze sviluppate da un'antichissima civiltà scientificamente progredita, e in parte ancora operanti entro l'area dov'erano concentrate un tempo; e considerare l'eventualità che le aberrazioni elettroniche, magnetiche e gravitazionali del Triangolo delle Bermude possano essere un'eredità, per quanto negativa, di una cultura tanto remota nel tempo, da non aver lasciato quasi traccia alcuna; per cui i nostri ricordi di essa sarebbero più istintivi che reali.



*Fregio di pietra trovato fra le rovine maya a Cobá, che rappresenta in forma stilizzata la fuga da un cataclisma provocato da esplosioni vulcaniche; e nell'angolo in alto a sinistra si vede il crollo di un tempio a piramide. Le leggende dei Maya narrano che i loro antenati erano venuti da una grande terra situata nel Mare Orientale, terra che, sopraffatta da un cataclisma, era sprofondata fra le onde. Le tradizioni indoamericane chiamano questa terra Aztlán, o Atlán, o con altri nomi simili che ricordano la parola Atlantide. Fotografia: J. M. Valentine.*

## **8. LE SORPRESE DELLA PREISTORIA**

Fra coloro che indagano sul mistero del Triangolo delle Bermude, molti hanno insinuato che entità intelligenti estranee all'uomo s'interessino o addirittura si preoccupino del fatto che i nostri sviluppi della fissione nucleare per scopi bellici costituiscano una minaccia per la civiltà esistente sul nostro pianeta, come potrebbero aver distrutto in passato altre civiltà di questo e di altri mondi.

È possibile che l'*homo sapiens*, con un'intelligenza potenziale paragonabile a quella dell'uomo di oggi, sia vissuto nel nostro pianeta fin da 40 o 50.000 anni fa, o in tempi ancor più remoti. Perciò, se a una civiltà simile alla nostra concediamo un periodo di 10.000 anni per progredire nelle scienze

e nella tecnologia fino a raggiungere la possibilità di provocare la propria distruzione, ci rimane ancora un ampio lasso di tempo per una o più culture mondiali precedenti la nostra. Forse qualsiasi civiltà tecnica avanzata, casualmente o volutamente, finirebbe per conoscere e sfruttare l'energia insita nella fissione nucleare (il che ha richiesto alla nostra civiltà molto meno di 10.000 anni): a questo punto la civiltà dovrebbe decidere un modo per controllare il proprio sviluppo, o rischiare la propria rovina. Se una simile cultura mondiale fosse esistita, avesse provocato la propria distruzione e fosse scomparsa, forse il suo ricordo sarebbe stato preservato da leggende, o suggerito da manufatti anacronistici di epoca incerta, o ricordato da immense rovine, impossibili da identificare o da spiegare. Sono proprio questi gli elementi in base ai quali si tende a localizzare i luoghi di una simile cultura nell'area, ora ricoperta dalle acque, del Triangolo delle Bermude.

Nel dettare le sue interpretazioni sull'Atlantide, Edgar Cayce fece quelle che sembrano ripetute allusioni a fonti di energia nucleare, a laser e a maser paragonabili ai nostri, e generalmente impiegati per gli stessi usi di cui godiamo (se questo è il verbo adatto) noi oggi. Le sue descrizioni sui loro impieghi e le sue osservazioni sul pericolo di farne un cattivo uso sarebbero considerate oggi alla stregua di cronache alquanto banali sui fatti e commenti redazionali; ma come poté Cayce sapere tutto questo più di trentacinque anni fa?

Nel descrivere tali fonti di energia, Cayce fornisce qualche particolare. Si trattava di generatori che producevano energia per azionare navi aeree e sottomarine. Erano in grado di produrre illuminazione, calore e comunicazioni. Facevano funzionare forme di radio e televisione, ed erano impiegati per le fotografie a grande distanza. Fornivano anche l'energia necessaria per modificare e ringiovanire i tessuti viventi, compreso il cervello, e in questo senso erano usati anche per controllare e dirigere intere classi sociali.

Tuttavia, per il cattivo uso delle forze naturali che essi avevano scoperto e sfruttato e a causa delle guerre, gli abitanti dell'Atlantide finirono per scatenare forze di natura incontrollabili, che provocarono la loro stessa distruzione: una credenza questa generalmente condivisa da Cayce e dalle leggende di molte altre culture del mondo. Ecco le parole di Cayce: «L'uomo introdusse le forze distruttive che unite a quelle risorse naturali dei gas e delle forze, crearono nella natura e in maniera naturale la peggiore delle eruzioni che sorse dalle profondità della terra in lenta fase di raffreddamento, e quella parte (dell'Atlantide) ora vicina a quello che viene chiamato il Mar dei Sargassi sprofondò per prima nell'oceano».

Nel suo rapporto sulla preistoria, Cayce sembra aver predetto in modo specifico l'uso dei laser e dei maser, la cui esistenza in quel momento (1942) non era ancora conosciuta, e lo sarebbe stata

soltanto dopo alcuni anni. Egli descrive una gigantesca fonte di energia di cristallo: «In cui la luce appariva come un mezzo di comunicazione tra l'infinito e il finito, o il mezzo con il quale si stabilivano le comunicazioni con le forze dell'esterno. In seguito questo assunse il significato del punto da cui le energie irradiavano, il centro da cui partivano le attività radiali che guidavano le varie forme di transizione e di viaggio in quei periodi di azione degli Atlantidi.»

«Era come un cristallo, ma di una forma del tutto diversa da quella usata (precedentemente) là. Non dovete confondere queste due... perché vi erano molte generazioni di mezzo. Questo accadeva nei periodi in cui esisteva la guida di aeroplani o mezzi di trasporto, sebbene essi in quel tempo viaggiassero in aria, o per mare, o sotto l'acqua, indifferentemente. Tuttavia la forza che li dirigeva stava nella centrale di energia, o pietra Tuaoi che era il raggio su cui agiva...»

In un'altra interpretazione, Cayce alludeva a una località in Poseidia, in altre parole nell'area delle Bahama, allora sopra l'acqua, come al sito in cui: «Il deposito delle forze motrici della natura prodotte dal grande cristallo che condensava le luci, le forme, le attività, per guidare non soltanto le navi nel mare ma anche nell'aria, e il deposito delle forze di molti di quegli apparecchi utili all'uomo e oggi noti per la trasmissione delle immagini e dei suoni, e così pure per la registrazione di quelle attività dovranno presto diventare una cosa pratica creando così le vibrazioni per migliorare la televisione, come viene chiamata nel presente». Il presente, in questo caso, era il 1935!

Un'interpretazione del 1932 contiene un interessante riferimento al trasporto di materiali e di carichi pesanti: «Attraverso l'impiego di quei gas riscoperti di recente e quelli delle formazioni

elettriche e aeree nella fissione delle forze atomiche per dare impulso ai mezzi di trasporto o di viaggio o di sollevamento di grossi pesi, o trasformazione delle forze della natura stessa».

Il fatto che i presunti popoli primitivi della preistoria abbiano sollevato enormi pietre, ancora al loro posto dopo migliaia di anni, e sopra molte delle quali razze successive costruirono nuovi edifici, costituisce da molto tempo un mistero archeologico, perché le pietre sistemate da precedenti razze sconosciute sono talmente più grandi e più difficili da trasportare di quelle adoperate da civiltà posteriori, che la loro presenza e il modo con cui furono trasportate permangono

inesplicabili. Gli esempi di questo includono i blocchi di porfido da 200 tonnellate, di Ollantaytambo e Ollantayparubo, in Perù, trasportati per grandi distanze sopra montagne e burroni, e poi posti sulla cima di dirupi alti 500 metri. Gli enormi blocchi di Sacsahuaman, in Perù, così grandi e incastrati in modo così complicato, che gli Incas ne attribuivano la costruzione agli dei; i blocchi da 100 tonnellate delle fondamenta di Tiahuanaco, in Bolivia, su cui furono edificati chissà come immensi edifici, sebbene il luogo raggiunga un'altitudine di 4000 metri sopra il livello del mare. Altri esempi comprendono le grandi pietre del complesso megalitico di Stonehenge, in Inghilterra, i massicci blocchi del muro subacqueo, o fondamento, o bastione marino di Bimini; le pietre erette della Britannia preistorica, una delle quali pesava più di 340 tonnellate ed era alta venti metri, e le grandi pietre delle fondamenta del tempio di Giove a Baalbek, in Siria, poste lì molto tempo prima della costruzione del tempio classico, una delle quali pesava 2000 tonnellate. Poiché quasi tutte queste costruzioni sono difficilissime da spiegare in base alla nostra valutazione dell'abilità tecnica delle civiltà che, secondo noi, le eressero, qualcuno ha suggerito che di esse sia responsabile una cultura superiore. Questa teoria è difesa dal fatto che molte di queste rovine inesplieabili hanno una stretta somiglianza fra loro.

Cayce scelse particolarmente Bimini come uno dei molti punti in cui si dovevano trovare informazioni riguardanti le presunte fonti di energia dell'Atlantide: «Nella zona affondata dell'Atlantide o Poseidia, dove una parte dei templi può essere scoperta sotto il sedimento formato dall'acqua marina nel corso dei secoli, vicino all'isola conosciuta con il nome di Bimini, al largo della costa della Florida».

Una descrizione particolareggiata di una di queste fonti di energia (o impianti nucleari?) fu trascritta nel 1935. Il figlio di Cayce, Edgar Evans Cayce, un ingegnere di professione e anche scrittore (*Edgar Cayce on Atlantis* Warner Library, 1968) ha osservato, nel commentare il paradosso costituito dal fatto che i resoconti di Cayce sulla preistoria avessero preceduto di alcuni decenni il nostro stesso sviluppo scientifico: «Un profano di oggi avrebbe a stento potuto descrivere

le nostre ultime conquiste scientifiche». La descrizione di Cayce (registrata nel 1933) riguarda un edificio dove la pietra refrattaria o il complesso di cristallo era custodito, e da cui la sua energia veniva diffusa: «Nel centro di un edificio che oggi si direbbe rivestito di pietra isolante, qualcosa di simile all'amianto, con altri coibenti come se ne fabbricano oggi in Inghilterra, sotto un nome ben noto a molti di coloro che si occupano di queste cose.»

«L'edificio sopra la pietra era ovale; o una cupola in cui poteva esservi una sezione apribile, in modo che le attività delle stelle, la concentrazione di energie emanata dai corpi che sono essi stessi infuocati, insieme con gli elementi che si trovano e non si trovano nell'atmosfera terrestre.»

«La concentrazione attraverso il prisma o cristallo (come sarebbe chiamato oggi) era tale, che agiva sugli strumenti collegati con i vari mezzi di viaggio attraverso metodi di induzione che esercitavano circa lo (stesso) carattere di controllo che ai giorni nostri verrebbe definito controllo a distanza, per mezzo di vibrazioni o direzioni radio; attraverso il genere di forza stimolata dalla pietra agiva sulle forze motrici delle navi stesse.»

«L'edificio era costruito in modo che, quando la cupola era aperta, niente, o quasi niente, costituiva un impedimento per l'applicazione diretta dell'energia alle varie navi che dovevano essere spinte nello spazio, sia entro il raggio di visione, sia dirette sott'acqua o in altri elementi, o attraverso altri elementi.»

«La preparazione di questa pietra era affidata soltanto agli iniziati del tempo; e l'entità si trovava fra quelli che guidavano le influenze della radiazione che sorgeva, in forma di raggi che erano

invisibili all'occhio, ma agivano sulle pietre stesse, disposte com'erano nelle forze motrici, se gli aeroplani erano sollevati dai gas in quel periodo; o per guidare i veicoli, più che altro di piacere, che potevano passare nelle vicinanze della terra, o le navi sull'acqua o sott'acqua.»

«Questi mezzi, allora, erano azionati dalla concentrazione dei raggi provenienti dalle pietre che erano situate in mezzo alla centrale di energia, o centrale elettrica (come si direbbe oggi)».

Cayce ritorna costantemente sul cattivo uso delle terribili forze sviluppate da questa superciviltà: «Lo sviluppo delle energie dal sole stesso fino al raggio che provoca la disintegrazione dell'atomo... causò la distruzione di quella parte del paese».

Se, per ipotesi, un tale cataclisma, o una serie di cataclismi, fosse avvenuto, la grande fonte di energia sarebbe stata precipitata in mare, insieme con le popolose città, le mura, i canali e le altre costruzioni dell'Atlantide. È interessante notare che proprio i luoghi indicati da questa teoria sono quelli dove hanno avuto luogo molte aberrazioni elettromagnetiche nel Triangolo delle Bermude, come la Tongue of the Ocean, Bimini e altre località.

Mentre è difficile aspettarsi che simili complessi di energia possano funzionare ancora, nondimeno è interessante, a questo proposito, esaminare il comportamento delle misteriose acque bianche notate da diversi osservatori, da Colombo agli astronauti. Sembra che le strisce di acqua bianca abbiano origine nello stesso punto, o negli stessi punti, di emanazione, si allineino nello stesso modo, poi vadano scomparendo a poco a poco in un chilometro o più. Queste linee, da principio ondegianti, diventano poi più definite, quasi come se indicassero fughe di gas sotto pressione.

Le alterazioni della bussola e le disfunzioni elettriche possono esser provocate da enormi concentrazioni di metallo sotto l'acqua. Questo è stato osservato in varie parti del mondo, dove depositi di ferro conosciuti sono la causa delle deviazioni delle bussole. Masse di superficie o di fondo possono perfino alterare la superficie marina. In un rapporto della NASA (1970) che parlava di una cavità sulla superficie dell'oceano, sotto la Fossa di Puerto Rico, la depressione della superficie fu attribuita dagli scienziati a un'insolita distribuzione di masse sotto il fondo oceanico, che provocava una deviazione della forza di gravità. Nel caso del Triangolo delle Bermude è stata avanzata l'idea che fonti di energia in rovina abbiano conservato ancora una parte della loro potenza, e che, sottoposte a sollecitazione in determinati momenti, possano essere non soltanto responsabili di deviazioni magnetiche ed elettroniche, ma anche fornire impulsi magnetici per i temporali magnetici.

Questa teoria, una delle più strane fra quelle proposte per spiegare gli incidenti del Triangolo delle Bermude, è affermata nelle interpretazioni di Cayce e trova consenso nei suoi seguaci. Tuttavia, è ragionevole chiedersi, l'uomo che nutre curiosità scientifiche ha qualche motivo, diverso dalla ammirazione per il prodotto di una fantasia vivacissima, di prestar fede a qualcuna delle dichiarazioni registrate di Cayce?

Mentre è vero che alcune delle fonti di energia da lui descritte trentacinque anni fa non sono ancora state scoperte e nemmeno immaginate nel mondo reale (e certe non sono state ancora studiate), dobbiamo ricordare che Cayce non era un fisico. Non era neanche uno storico. Era semplicemente un guaritore chiaroveggente, con un'ottima reputazione. Eppure, certe sue predizioni, che non avevano nulla a che fare con la sua arte di guaritore, fatte nel corso delle sue interpretazioni, si sono dimostrate spiacevolmente esatte, come quelle riguardanti la bomba atomica, l'assassinio del presidente degli Stati Uniti, i tumulti razziali negli Stati Uniti, e perfino le frane di fango in California.

Inoltre, si ritiene che le interpretazioni di Cayce fossero basate su visioni o ricordi delle vite precedenti, o passate incarnazioni, dei suoi pazienti, e questo ha spesso reso inaccettabili le sue teorie agli occhi delle persone che, per convinzioni religiose o scientifiche, o per il loro stesso modo di ragionare, non accettano l'idea della reincarnazione. Ci si domanda se non potrebbe esservi un'altra spiegazione in grado di giustificare simili descrizioni, dettagliate e scientificamente valide, di civiltà passate, e gli ammonimenti sugli sviluppi della scienza potenzialmente pericolosi.

Nei documenti religiosi e filosofici dell'antica India, che spesso contengono concetti stranamente moderni sulla materia e sull'universo, troviamo riferimenti a quella che viene chiamata la coscienza cosmica, nel significato di persistente presenza di memorie di tutto quanto è accaduto prima. Oggi la telepatia, l'influsso della nascosta persistenza del ricordo e del potere delle emanazioni psichiche, ben lungi dall'essere disprezzati dalle indagini scientifiche moderne, sono oggetto di seri studi, non soltanto sulla terra, ma anche nello spazio, sia come fenomeni, sia come mezzi di comunicazione. Le due potenze spaziali dominanti, gli Stati Uniti e l'Unione Sovietica, hanno fatto esperimenti tali da suggerire l'idea che la fantascienza potrebbe subire una metamorfosi e diventare la futura realtà scientifica. Possiamo aspettarci sviluppi nuovi e stupefacenti in questo campo in cui fino a oggi certi individui dotati hanno dimostrato la capacità, quasi senza rendersene conto, di cogliere i pensieri altrui nel presente, e forse i loro nascosti ricordi del passato. In questo caso, il passato potrebbe riferirsi a memorie ereditate in cromosomi dai nostri antenati. Perché, proprio come ereditiamo attributi fisici e tendenze dai nostri genitori e nonni, li ereditiamo anche, forse in grado minore, dai nostri antenati lontani, e questi cromosomi di memoria possono far parte di tale legato. C'è molto posto dentro il cervello umano (di cui si valuta che sia usato soltanto il 10 per cento) per il deposito di un cumulo di memorie ereditate.

Questo tenderebbe a spiegare certi nostri ricordi incompleti, l'acuta sensazione di aver già visitato un certo luogo prima, quando si sa di non esserci mai stati durante la vita, la frustrante certezza di aver vissuto per un lungo periodo di tempo in un unico sogno, e il ricordo in certi individui, spesso in stato d'ipnosi ma non sempre, di particolari su vite passate (che spesso sono risultati storicamente esatti, quando notizie prima ignorate sul periodo di tempo in questione sono state scoperte); e i casi di bambini che d'un tratto si mettono a parlare correntemente, per poi dimenticarle, le lingue dei loro antenati, pur non avendo avuto in alcun modo la possibilità d'impararle. Questi fenomeni noti sono spesso attribuiti alla reincarnazione delle anime, una credenza condivisa dal Buddismo, dall'Induismo e dalla religione che forse ebbe la vita più lunga della storia religiosa, quella dell'antico Egitto; tuttavia l'idea di memorie ereditate offre una possibilità alternativa, sebbene in realtà si tratti di una cosa molto simile, in un certo senso modificata, se consideriamo che, invece di anime qualsiasi, sarebbero i nostri antenati a reincarnarsi in noi, dotandoci delle loro memorie accumulate, e insieme delle loro altre caratteristiche, proprio come generazioni di calcolatori possono esser programmate per impiantare i loro interi organi di memoria in altre macchine nuove.

In ogni modo, se Edgar Cayce comunicava realmente con le anime reincarnate o con le memorie reincarnate delle persone che aiutava, l'effetto era quasi lo stesso, e l'interesse per l'Atlantide, suscitato dalle sue interpretazioni, ha dato un nuovo impulso all'intero argomento; e questo interesse va aumentando, a mano a mano che scoperte inaspettate, fatte nell'ultimo decennio, sembrano offrire una notevole conferma alle divagazioni di Cayce sull'Atlantide.

Coloro che sostengono la teoria dell'esistenza di una civiltà mondiale altamente avanzata, che avrebbe preceduto i primi fermenti culturali dell'Egitto e dei Sumeri sono sempre stati considerati come degli esaltati, dei visionari, delle persone smaniose di far colpo, o semplicemente dei pazzi. Questo atteggiamento, da parte di quello che potremmo chiamare *establishment* degli studi archeologici o preistorici è comprensibile, se pensiamo che l'esistenza di una grande civiltà prima del terzo millennio avanti Cristo provocherebbe un notevole sconvolgimento delle precise tabelle e dei progressivi passi della storia fin dai primordi in Egitto e in Mesopotamia, attraverso le culture della Grecia e di Roma, culminanti, alla fine, con la nostra stessa superciviltà di oggi. Un casuale riconoscimento viene spesso accordato ad altre antiche culture poco note, come, per esempio, le civiltà preistoriche delle Americhe, dell'India e dell'Asia centrale, e di certe altre zone che, in ogni modo, non toccano la nostra linea diretta di civiltà.

Sebbene in tutte le antiche culture abbondino le leggende e i documenti riguardanti l'improvvisa distruzione di una grande civiltà esistente prima del diluvio, civiltà progredita a un punto tale da sfidare il cielo, gli dei o Dio, queste leggende, per quanto stranamente simili fra loro, potrebbero essere semplicemente una dimostrazione o una storia interessante diffusa in tutto il mondo per migliaia di anni, attraverso gli antichi mercati, le piste delle carovane e le rotte delle navi, e in

seguito conservate nei documenti religiosi di quasi tutti i popoli della terra. Al tempo della loro prima conquista, gli invasori spagnuoli scoprirono che nella civiltà indiana delle Americhe esistevano leggende su un diluvio universale, su una torre alta fino al cielo che gli uomini avevano tentato di costruire invano, perché gli operai erano stati disorientati da una confusione delle lingue d'ispirazione divina, e su altri temi familiari. In tutto il mondo, leggende conservate da popolazioni indigene che ancora dimorano all'ombra d'immense rovine, la cui costruzione potrebbe esser stata organizzata soltanto per mezzo di sistemi di trasporto e di disposizione delle pietre propri di una tecnologia progreditissima, alludono sempre a una razza di uomini simili agli dei, che avrebbero spostato le enormi pietre parecchie migliaia d'anni prima che la loro storia stessa avesse inizio. Vi sono perfino tracce di quella che potrebbe esser stata un'antica lingua commerciale, forse un archetipo del greco antico con qualche cenno di aramaico, scoperte in aree di linguaggio così distanti dal Medio Oriente, da sembrar riversate dai mari e dagli oceani sulle spiagge più remote.



*La Grande Piramide di Giza, in Egitto, forse un edificio sopravvissuto e appartenente a una cultura esistita prima ancora della civiltà dinastica egiziana. Le varie misurazioni suggeriscono l'idea che la Grande Piramide fosse un gigantesco monumento che serviva da orologio astronomico, un laboratorio matematico e astronomico, che conserva nella pietra le conoscenze, insospettite, di remotissime culture. Fotografia gentilmente concessa dalle Trans-world Airlines.*

Queste tracce includono parole di un greco arcaico nell'hawaiano e in altri linguaggi polinesiani, nel linguaggio maya dello Yucatan, nel Nahuatl, la lingua degli Aztechi, e nel perduto linguaggio Guanche delle isole Canarie, parlato da una misteriosa razza bianca. (I Guanches, scoperti e subito sterminati dalle spedizioni spagnuole del quindicesimo secolo, avevano conservato ricordi di una patria più estesa, con una cultura superiore, che era sprofondata nell'oceano.) Anche le antiche lingue americane contengono parole di srine chiaramente aramaica e fenicia, oltre ad alcune analoghe a quelle che si trovano nei linguaggi cinesi e polinesiani della parte opposta del Pacifico: tutte indicano lunghi viaggi e contatti culturali che si perdono nella notte dei tempi. Nell'America del Nord, nelle giungle sudamericane e in altre aree di esonde prescitate, si trovano con frequenza sempre maggiore i segni di una civiltà aramaitica, ceteri, greche e celtiche, che si sommano con frequenza. Ma le leggende, i miti religiosi e le curiosità linguistiche in se stesse non sono sufficienti per indurre a credere alle asserzioni di Cayce; né bastano le tradizioni tribali, le leggende e perfino i documenti scritti dell'antichità, riguardanti conoscenze scientifiche avanzatissime, e l'esistenza, in età arcaiche, di vari mezzi moderni di trasporto, di comunicazione e di distruzione su scala cosmica.



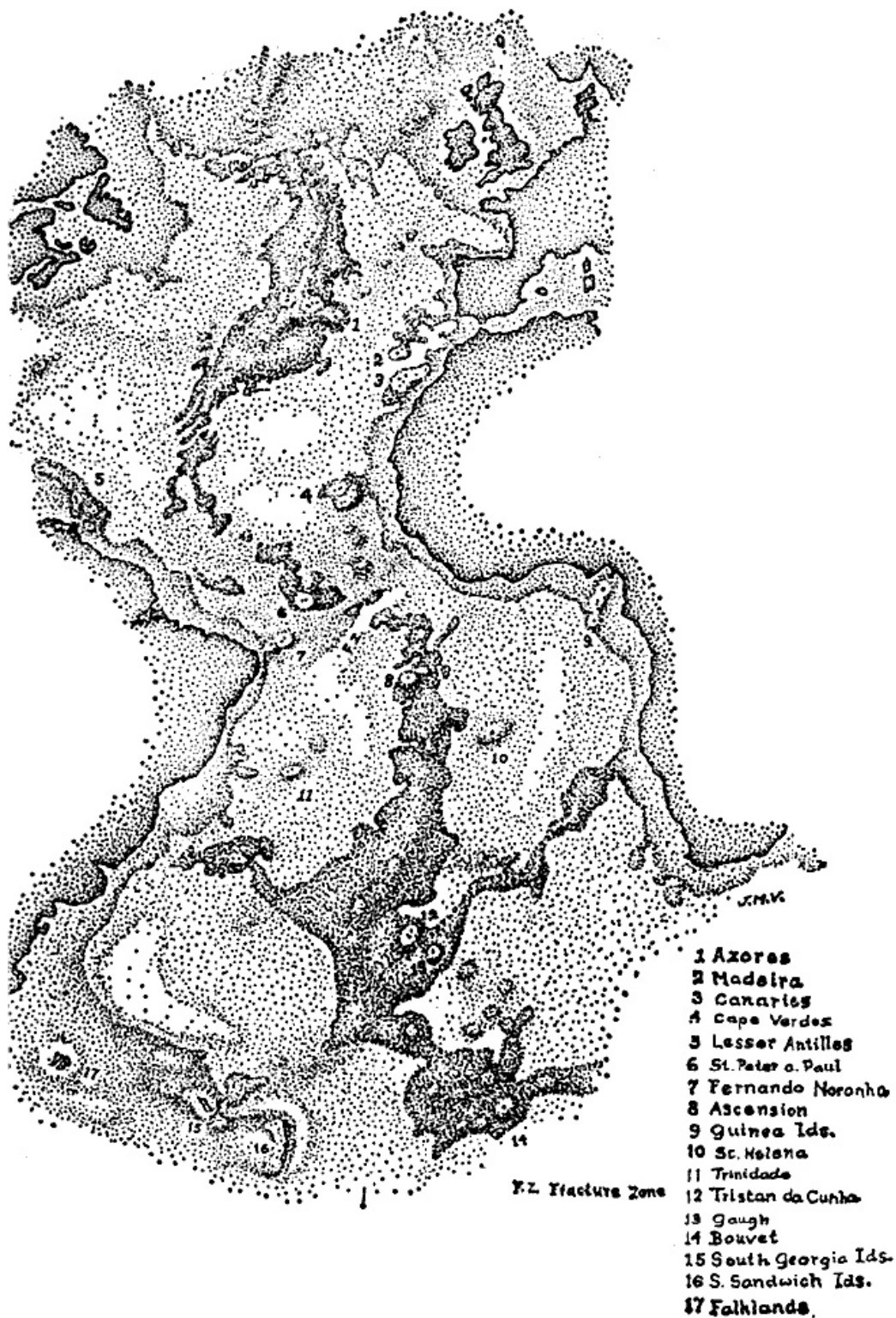


*Mura ciclopiche, o fortezza, a Sacsahuaman, in Perù, che in un certo modo assomigliano alle costruzioni sommerse di Bimini. I muri di Sacsahuaman e altri avanzi preinca in Perù (che qui vediamo parzialmente completati da susseguenti opere degli Inca, fatte con pietre più piccole) costituiscono un mistero archeologico, perché risalgono a un'epoca antichissima, e perché le pietre sono sistemate in modo tale da sembrare fuse insieme. Non si riesce a spiegare come pietre tanto grandi, con angoli interni ed esterni così strani, siano state trasportate, tagliate e misurate, e disposte con scopi precisi ma anche in modo irregolare da popoli preistorici, sui quali perfino gli Inca non possiedono documentazioni. Fotografia gentilmente concessa dalla Pan American World Airways.*

Tuttavia, in questi ultimi anni sono state fatte strane scoperte proprio in queste aree, e anche rivalutazioni di materiali scoperti in precedenza. Riguardano sbalorditivi indizi di conoscenze avanzate e complesse invenzioni appartenenti a un'era che precederebbe di molto quello che la storia ci indica come l'inizio delle prime civiltà nel Medio Oriente. A questo proposito, è interessante ricordare che tanto le leggende egiziane, quanto quelle sumeriche alludono a una precedente cultura più vasta, da cui i due popoli avrebbero tratto la loro stessa ispirazione e il loro slancio. In alcune civiltà, come nel caso dell'antico Egitto, della Bolivia, del Perù, dell'America Centrale, del Messico e dell'India, per citarne poche soltanto, la cultura rimase statica o regredi, invece di mantenere l'arcinale vigore.



*Un oggetto d'oro proveniente da una tomba precolombiana, che, nonostante la sua presunta età (1800 anni), è considerato da molti studiosi il modellino di un aeroplano preistorico con ali a delta, sede per il motore, cabina, parabrezza, coda con flap ed elevatori. Una riproduzione di questo discusso oggetto è esposta nella mostra permanente di Montreal World of Man. Oggetti d'oro di questo tipo, simili ad aeroplani, sono stati trovati in varie località del Sudamerica. Fotografia: Jack Ullrich.*



*Il dorsale Atlantico, in cui si notano collegamenti con l'Africa e l'America del sud, è interrotto soltanto dalla zona di frattura (f.z.) equatoriale. Le isole dell'oceano collegate con il dorsale recano numeri corrispondenti alla legenda a destra in basso. Alcune di queste isole potevano costituire ampie zone di terra quando il livello dell'oceano era più basso, circa 12.000 anni fa, e formare in quel tempo le grandi isole dell'Atlantico descritte da Platone, compresa l'Atlantide. Le fosse oceaniche sono rappresentate come aree bianche da entrambi i lati della catena.*

*Bermuda: il triangolo maledetto – Charles Berlitz z*

Un serio indizio del fatto che culture estremamente antiche di questa terra erano pratiche di macchine più pesanti dell'aria appartiene al genere che normalmente viene accolto con irrisione. Eppure le scoperte, sempre più frequenti in questi ultimi anni, di oggetti e di documenti scritti, o nuovi esami di questi materiali, rivelano una conoscenza o addirittura una pratica di aeroplani e di viaggi aerei, in un'epoca che precede notevolmente quelli che noi consideriamo gli albori della storia. E documenti o modelli simili non sono paragonabili ai pittoreschi riferimenti della mitologia antica, come la leggenda di Icaro con le sue ali di penne tenute insieme dalla cera, o il carro di Apollo, tirato da quattro focosi destrieri. Al contrario, si tratta di rapporti completi, che dimostrano una conoscenza dell'aerodinamica e una consapevolezza dei fattori di decollo, propulsione, frenatura e atterraggio.

Per esempio, nella raccolta di ori antichi della Repubblica Colombiana, esiste un modellino d'oro trovato in una tomba insieme con altri oggetti sepolti, e considerati vecchi di almeno 1800 anni, che era stato sempre creduto la raffigurazione di un uccello, di una farfalla o di un pesce volante. In seguito, questo oggetto fu esaminato, sotto ingrandimento, da Ivan Sanderson, il quale sospettò che non si trattasse del modello di un organismo vivente, ma del modello di un oggetto meccanico, molto somigliante a un aeroplano con ali a delta, sede per il motore, cabina, parabrezza, il tutto disposto nel modo giusto, come lo sarebbe in un apparecchio moderno, e dotato anche di coda e alettoni flangiati, o flap. Questo oggetto fu esaminato da molti piloti e ingegneri, compreso J.H. Ullrich, un pilota esperto che ha prestato servizio in due guerre ed è professore di aerodinamica. Quando gli domandarono di che cosa si trattasse, Ullrich, ignaro della provenienza dell'oggetto e del fatto che fosse stato precedentemente ritenuto l'immagine di un uccello, di un insetto o di un pesce volante, dichiarò che a prima vista gli sembrava il modellino di un aeroplano da caccia *F-102*, e che il fatto che le ali si piegassero verso il basso, in fondo, come la forma dell'aeroplano stesso, lo facevano sembrare un jet. Egli notò che certe caratteristiche, come la mancanza di flap posteriori, inesistenti nel tipo *F-102*, erano simili a quelle del nuovo aeroplano *Sabre*, costruito recentemente in Svezia. Una parte del suo parere è specialmente interessante se riferita ai cenni fatti da Cayce a veicoli capaci di volare in aria e navigare sott'acqua, a quei rapporti sull'area del Triangolo delle Bermude che riguardano certi UFO segnalati mentre entravano nell'acqua o ne uscivano a grande velocità. Ecco le parole di Ullrich: «La forma è valida soltanto per certi tipi di voli, a salita verticale. Il tipo di ala è adatto per l'atmosfera fino a quindici o sedicimila metri. L'angolo di freccia serve a impedire le vibrazioni quando si passa la barriera del suono. La struttura delle ali rivela capacità supersoniche. Quando si vola a grandissima velocità si forma un cuscino. L'apparecchio sarebbe anche in grado di volare sott'acqua, senza perdere le ali. Per far muovere un veicolo molto velocemente in un simile elemento, bisognerebbe costruirlo così».

Ma questo aeroplano, se tale è, non è un capriccio archeologico unico. Altri esemplari, alcuni con ali doppie, sono stati trovati poi in varie tombe precolombiane. Si possono soltanto far congetture su quali altri curiosi modelli di ordigni meccanici di ere preistoriche, forse neppure riconosciuti come tali da coloro che ne usufruiranno più tardi, andarono perduti quando gli invasori spagnuoli fusero tutti gli oggetti d'oro che riuscirono a trovare per farne lingotti, più facili da distribuire fra i conquistatori.

Raffigurazioni pittoriche di quelli che sembrano aeroplani o razzi sono state identificate o riconosciute sempre più spesso nell'arte delle antiche civiltà americane. Poiché i documenti scritti o dipinti vennero in maggioranza distrutti dagli spagnuoli, queste informazioni furono conservate in altri modi, qualche volta incise nella roccia, dipinte su vasi, scolpite nella pietra, o tessute in stoffe per avvolgere le mummie. Un esempio particolarmente impressionante è costituito da una figura maya, leggermente inclinata, scolpita sul coperchio in pietra di un sarcofago che fu trovato in fondo a una piramide di Palenque, nel Messico. Non si sa che cosa rappresenti il dettagliato rilievo: un'autorità dell'epoca maya dice che lo sfondo è un mostro della terra, su cui posa una figura, mentre il tutto sembra sormontato da un albero. Ma lo scrittore scientifico russo Alexander Kazantsev ha suggerito una spiegazione più rivoluzionaria. Egli pensa che la figura reclinata sia racchiusa in un veicolo spaziale stilizzato, paragonabile, nella costruzione e nel disegno, ai razzi di

oggi. Perfino la posizione della figura dell'uomo (o del pilota) fa venire in mente quella che i nostri astronauti assumono nell'interno del razzo; e, sebbene modificate per ottenere effetti estetici, sono riconoscibili tutte le caratteristiche, dall'antenna attraverso il sistema di direzione del volo al turbocompressore, il pannello di controllo, i serbatoi di carburante, la camera di combustione, la turbina e lo scarico. Si ha la sensazione che queste raffigurazioni di aeroplani e razzi siano riflessi o ricordi di un'era altamente civilizzata, in cui apparecchi simili sarebbero stati rappresentati con esattezza, piuttosto che artisticamente.

Nell'agosto del 1973, gli astronauti dello *Skylab 2*, mentre si trovavano nell'orbita spaziale, ricevettero un incarico dei più insoliti. Essi dovevano fotografare, se possibile, le Nasca Lines, una serie di misteriose linee artificiali nella valle di Nasca, in Perù, per controllare se fossero visibili dallo spazio. Questi enormi segni sul terreno formano una serie di linee rette e di figure geometriche, immensi disegni di animali visibili soltanto dall'aria, e anche quelle che sembrano chiaramente essere molte piste di atterraggio di aeroplani. Le linee furono incise nel terreno o intagliate sul fondo roccioso della valle in un periodo sconosciuto del passato. Non esistevano leggende locali che ne parlassero, in quanto i segni non erano visibili a livello del terreno; infatti furono scoperti soltanto dal cielo, durante una ricerca di risorse idriche nelle Ande. Le linee e i giganteschi disegni ricoprono una gran parte della Valle di Nasca, lunga novantasei chilometri e profonda sedici. Qualche volta spariscono, nascoste da piccole alture, per riapparire perfettamente diritte dall'altra parte. Ogni tanto i disegni, come nel caso delle presunte piste di atterraggio, si presentano larghissimi, e formano talvolta immense, complicate e artistiche raffigurazioni di animali, pesci e uccelli; c'è perfino un gigantesco ragno. Le teorie sulla loro origine sono molte, ma l'unica convincente è che i segni siano stati tracciati da uomini in possesso di strumenti avanzatissimi per il calcolo e siano stati fatti per esser visti dal cielo: infatti questo è l'unico modo per seguirne la forma.

Nella baia di Pisco, sulla costa peruviana, c'è un alto muro roccioso su cui è inciso un enorme tridente o candelabro, secondo l'interpretazione dell'osservatore (lungo più di 250 metri) che era, a differenza delle Nasca Lines, visibilissimo dal mare agli occhi degli invasori spagnuoli, i quali lo interpretarono come un segno della Trinità che li incoraggiava a conquistare e a convertire quei pagani. Qualunque fosse il suo scopo, il segno si nota di più dall'aria che dal mare, e la punta centrale del tridente è rivolta direttamente verso la Valle di Nasca, come se fosse un indicatore delle così dette piste di atterraggio, che forse erano esse stesse basi per gli aeroplani, i cui modellini d'oro sono così sconcertanti.

Altre linee geometriche ed enormi figure, evidentemente disegnate per esser viste dall'aria, esistono in altre parti delle Americhe e in località diverse, come le immense figure unanoidi del deserto Tarapaca in Cile, il labirinto Navajo in California, i terrapieni dell'Elefante e del Serpente nel Wisconsin; e se ne trovano anche in altre parti del mondo, che spesso non hanno una storia archeologica precedente.

La grande miniera dell'archeologia, l'Egitto faraonico, ha dato soltanto recentemente alcune stupefacenti indicazioni sui principi del volo di macchine più pesanti dell'aria nell'antichità. A differenza degli aeroplani d'oro della Colombia, questi sono modellini di legno, trovati in tombe dove il clima secco dell'Egitto li ha preservati dall'imputridimento per migliaia d'anni. In collezioni da museo sono stati trovati oggetti che sembrano modellini di alianti, e che prima erano considerati modellini di uccelli, scoperti in antiche tombe. Un modello di legno, che ora si trova nel Museo di Antichità Egiziane, identificato e studiato dal dottor Khalil Messiha nel 1969, ben lungi dal raffigurare un uccello, possiede le stesse caratteristiche dei monopiani di oggi. Il timone o coda è perpendicolare, e il corpo ha un profilo aerodinamico. Nel commentare gli angoli diedri che si notano da entrambe le parti, il fratello del dottor Messiha, G. Messiha, un motorista di bordo, ha osservato: «L'angolo diedro negativo soddisfa le stesse esigenze di quello positivo; una sezione mostra che la superficie delle ali fa parte di un'ellissi che dà stabilità al volo; e le forme aerodinamiche diminuiscono la resistenza all'avanzamento, un fatto che fu scoperto dopo anni di lavori sperimentali nel campo dell'aeronautica».

L'aeroplano, dopo migliaia d'anni, è ancora in grado di volare, e, quando è lanciato a mano come il modellino di un aliante, funziona ammirevolmente, dimostrando così le conoscenze d'aerodinamica dei suoi antichi costruttori. Da quando il dottor Messiha si accorse per primo che l'apertura alare di alcuni modellini di uccelli era quasi identica all'apertura alare del nuovo aeroplano *Caravelle*, altri potenziali aeroplani o alianti furono identificati, e nel 1972 il Museo di Antichità del Cairo organizzò una mostra di quattordici di questi modellini, come prova delle conoscenze sul volo degli antichi Egizi. Non sappiamo se questi oggetti furono inventati, o ereditati da una cultura più remota. In ogni modo, siccome i modelli delle tombe egiziane sono in maggioranza riproduzioni di originali più grandi, è possibile che sotto le sabbie del deserto un aliante o un aeroplano originale sia in attesa del suo scopritore.

Fra gli antichi documenti scritti riguardanti aeroplani, forse i più completi sono quelli del *Mahabharata* che, sebbene considerato scritto nella sua forma attuale nel 1500 avanti Cristo, fu evidentemente copiato e ricopiato fin dalla più remota antichità. Il poema parla delle gesta degli dei e degli antichi popoli dell'India, ma contiene anche una tale ricchezza di particolari scientifici che, quando fu tradotto per la prima volta nel diciannovesimo secolo, i traduttori non riuscirono ad afferrare il senso dei riferimenti ad aeroplani e razzi a propulsione, perché i meccanismi descritti migliaia di anni prima sarebbero riapparsi, nei tempi moderni, soltanto centocinquanta anni dopo. Molti dei versi del *Mahabharata*, dedicati a macchine volanti chiamate *vimanas*, contengono particolareggiate informazioni sui principi per costruirle, che avevano creato una grande confusione d'idee nei traduttori. In un altro testo indiano antico, il *Samarangana Sutradhara* sono discussi estesamente i vantaggi e gli svantaggi di diversi tipi di aeroplani, con le loro relative capacità di ascesa, discesa e velocità di crociera; e, oltre a una descrizione della fonte di energia, il mercurio, il testo contiene raccomandazioni riguardanti i tipi di legno e di metalli leggeri e assorbenti calore, adatti per la costruzione di aeroplani. Vi sono anche dettagli informativi su come fotografare piani del nemico, sui metodi per determinare i suoi sistemi di approccio, sui mezzi per rendere incoscienti i suoi piloti, e, infine, per distruggere i *vimanas* nemici.

In un altro antico classico indiano, il *Ramayana*, esistono curiose descrizioni di viaggi in aeroplano, migliaia d'anni fa. I particolari delle vedute sopra Ceylon e sopra parti della costa indiana sono scritti con tanta naturalezza e sono così simili a quelli che si vedono oggi, i frangenti sulle spiagge, la curva della terra, i pendii delle colline, l'aspetto delle città e delle foreste, da convincere quasi il lettore del fatto che qualche viaggiatore aereo dei tempi antichi abbia visto davvero la terra dal cielo, invece d'immaginarla. In un'epitome contemporanea del *Ramayana*, la *Mahavira Charita*

l'eroe buono Rama, al suo ritorno da Lanka, dove ha appena salvato sua moglie Sita, riceve in dono un *vimana* speciale, descritto così: «Senza ostacoli al movimento, in grado di mantenere la velocità desiderata, perfetto nei controlli, sempre obbediente alla volontà (di chi lo guida) fornito di salottini con finestre e di ottimi sedili...», un caso in cui un classico antico si presenta come un annuncio pubblicitario moderno per l'*Air India*. Nello stesso testo troviamo un dialogo particolarmente sbalorditivo, se teniamo presente che precede di parecchie migliaia d'anni la realtà dei viaggi spaziali, e anche la constatazione di come appaiono le cose nello spazio.

Rama: «Sembra che il movimento di questo eccellentissimo veicolo sia cambiato».

Vishishara: «Ora questo veicolo sta allontanandosi dalle vicinanze del centro del mondo».

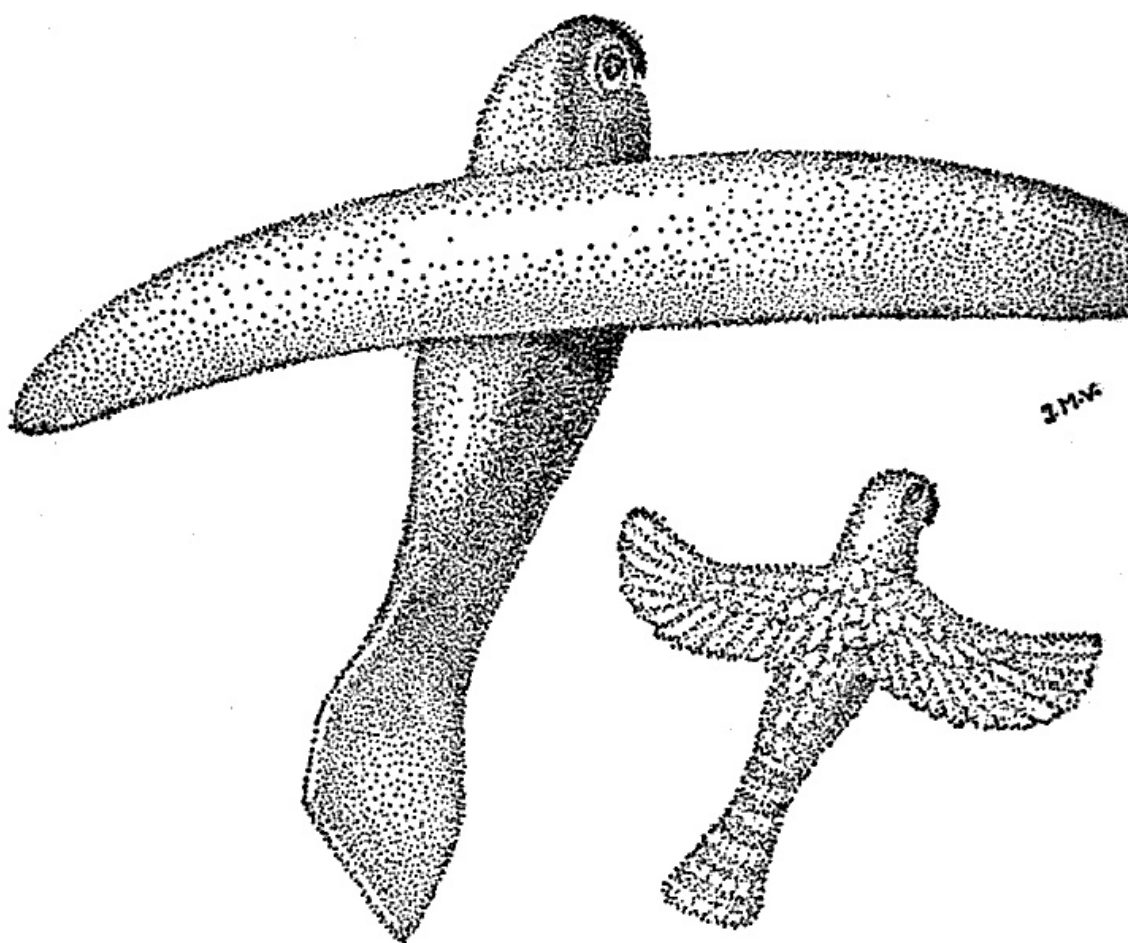
Sita: «Come mai questo circolo di stelle appare... perfino di giorno?»

Rama: «Regina! È davvero un circolo di stelle, ma a causa dell'enorme distanza noi non possiamo scorgerlo durante il giorno, perché i nostri occhi sono offuscati dalla luce del sole. Ma ora, con l'ascesa del veicolo, questo non ha più ragion d'essere... (e così noi possiamo vedere le stelle)».

Queste descrizioni potrebbero essere memorie di un'antichissima civiltà tecnicamente progredita, oppure soltanto fantasie paragonabili a quelle di certi attuali scrittori di fantascienza dotati di una grande immaginazione: in ogni caso, alcuni di questi resoconti sembrano stranamente contemporanei, escluso il materiale usato come fonte di energia per l'aeroplano (che però potrebbe essere un errore d'interpretazione del testo originale): «Nell'interno bisogna mettere il motore a mercurio, e sotto di esso il suo apparecchio di riscaldamento in ferro. Per mezzo dell'energia

potenziale del mercurio, che mette in moto il turbine d'aria propellente, un uomo seduto nell'interno può viaggiare a grandi distanze nel cielo... perché i contenitori di mercurio devono essere costruiti dentro la struttura interna. Quando questi vengono scaldati da un fuoco controllato, il vimana sviluppa, attraverso il mercurio, una potenza di tuono... Se questa macchina di ferro con giunti opportunamente saldati è riempita di mercurio e il fuoco è incanalato nella parte superiore, sviluppa un'energia con un ruggito da leone... e d'un tratto diventa come una perla nel cielo».

Ma modellini, dipinti di aeroplani e descrizioni di razzi e di voli spaziali costituiscono soltanto indizi, e non prove, di un avanzato progresso scientifico. Tuttavia, certe tecniche e certi oggetti, alcuni dei quali sono stati identificati per quello che realmente erano soltanto vari anni dopo esser stati trovati, offrono una prova più tangibile di abilità tecnologiche di un remoto passato, che nessuno aveva sospettato prima.



*Antico aliante egiziano, trovato in una tomba e in un primo tempo ritenuto il modellino di un uccello, in quanto era stato paragonato a un antico modello di un falco. L'aeroplano (a sinistra) rivela, da parte dei suoi costruttori, una conoscenza dell'aerodinamica: si notano la curvatura, l'angolo di freccia positivo delle ali dalla fusoliera, e l'angolo diedro, l'angolo di portanza o di depressione rispetto alla fusoliera. La coda dell'aeroplano è verticale, una caratteristica che non è stata mai osservata negli uccelli. Le ali dell'aliante sono fatte in modo da creare un vuoto di portanza sopra l'ala. Sebbene abbiano principi di volo in comune, gli uccelli, con ali e code piumate e mobili, sono costruiti diversamente dagli aeroplani, e la costruzione dell'aliante è una prova convincente che non si tratta del modellino di un uccello, ma del modellino di una macchina più pesante dell'aria. Inoltre, vola a una notevole distanza, quando è lanciato a mano.*

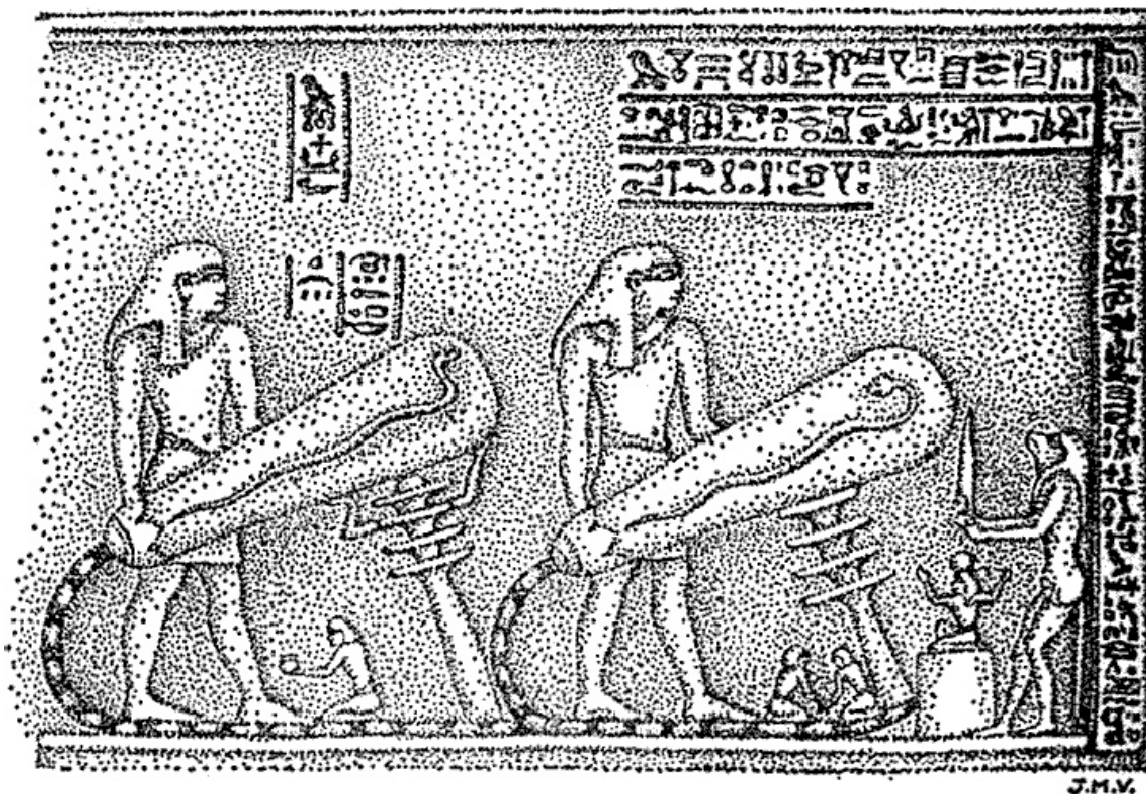
Un valido esempio di questo è costituito dal calcolatore di stelle di Antikythera, un piccolo oggetto di bronzo fatto di piastre e ruote o dischi fusi insieme dal mare, che più di settant'anni fa fu raccolto con altri oggetti, sopra tutto statue, sul fondo dell'Egeo, fra i resti di un antico naufragio. Sottoposto a minuziosi esami e a bagni di acidi circa sessant'anni dopo, e studiato da diversi archeologi, tra cui Derek de Solla Price e George Stamires, risultò essere un cannocchiale cercatore di stelle a ingranaggi e un calcolatore di orbite planetarie, un meccanismo per controllare la posizione di notte, insomma uno strumento che rivelava conoscenze di navigazione e di astronomia insospettite nei tempi antichi. Secondo le parole del dottor Price: «Nulla di simile a questo strumento si conserva altrove... Trovare un oggetto come questo è come trovare un jet nella tomba di re Tut...» un'eventualità che forse non esce del tutto dai limiti del possibile, alla luce delle recenti scoperte.

Altre prove concrete di avanzamento tecnico possono ancora trovarsi nelle vetrine dei musei, catalogate come oggetti religiosi o giocattoli per bambini, oppure con la semplice etichetta di oggetto indefinito. Wilhelm König, un archeologo tedesco, facendo scavi in una località dell'Iraq, presso Baghdad, poco prima della seconda guerra mondiale, trovò delle giare che contenevano certi strani oggetti consistenti di cilindri rivestiti di asfalto e provvisti di un tappo di ferro, in altre parole, elementi di pile a secco senza l'elettrolito che, di qualunque natura fosse, era evaporato. In seguito, campioni di queste batterie funzionarono perfettamente, con l'aggiunta di un nuovo elettrolito, solfato di rame. Dopo questa sua prima scoperta, König identificò parti di altre batterie già esposte in musei, sotto l'etichetta di oggetti di uso sconosciuto. Da quando queste batterie furono scoperte e identificate, nell'Iraq e in altre parti del Medio Oriente se ne trovarono molti altri esemplari antichi. Evidentemente, venivano usate per la galvanostegia dei metalli; ma ci si domanda se questa antichissima conoscenza dell'elettricità, forse ereditata da una cultura precedente, ma dimenticata finché non venne riscoperta nel diciottesimo secolo, non fosse impiegata anche per scopi diversi dalla galvanostegia, nell'antichità. Il mondo greco e il mondo romano usavano torce e lampade a olio per l'illuminazione, e dovunque siano rimasti ancora corridoi tra antichi edifici, si possono trovare tracce di fumo sui soffitti. Ma, nel caso della più remota civiltà egiziana, le gallerie sotterranee, stupendamente scolpite e dipinte, non mostrano tracce di torce né di lampade a olio sui soffitti, come non se ne trovano sulle pareti e sui soffitti di certe caverne dell'Europa occidentale, dove i pittori rupestri del Magdaleniano e dell'Aurignaziano eseguirono i loro elaborati capolavori dai 30.000 ai 12.000 anni fa.

Un antico rilievo murario egiziano nel tempio di Hathor a Dendera, in Egitto, che fu considerato a lungo un enigma archeologico, raffigura una scena in cui servitori sembrano trasportare gigantesche lampadine, con filamenti interni a forma di sottili serpenti, collegate a una cassetta o interruttore con cavi intrecciati: tutto questo fa pensare a potenti lampade elettriche, sostenute da isolatori ad alta tensione. Il dottor John Harris di Oxford, osservando i cavi, ha dichiarato: «In pratica, i cavi sono una copia esatta di quelli delle tabelle d'ingegneria comunemente usate. Il cavo è rappresentato come molto pesante e a strisce, il che indica un fascio di molti conduttori (per molteplici usi), piuttosto di un singolo cavo ad alto voltaggio».

Vi sono altre illustrazioni, su papiro o scolpite, e preservate per migliaia d'anni dal clima dell'Egitto, che, esaminate da un punto di vista nuovo e imparziale, sembrano rappresentare in maniera evidente antichi impieghi di meccanismi moderni. Si ricorderà che nei documenti egiziani si trovano allusioni a un regno degli dei precedente la prima dinastia, un'era di civiltà superiore e di miracolosi poteri, il cui ricordo è condiviso da quasi tutte le culture del mondo antico.

È stupefacente constatare come antiche civiltà, molto più remote di quelle della Grecia e di Roma, possedessero conoscenze di astronomia, di matematica avanzata, calcolo del tempo e misurazione della terra e del sistema solare, migliaia d'anni prima che queste stesse cose fossero riscoperte o stabilite di nuovo nei tempi moderni. Per arrivare a ottenere simili informazioni, la civiltà o le civiltà antiche dovettero avere a disposizione telescopi o altri strumenti abbastanza precisi da consentire calcoli esatti.



*Rilievo su una parete del tempio di Hathor a Dendera, in Egitto, antico di migliaia d'anni, che mostra quelli che un tempo erano definiti oggetti rituali; mentre, visti da un occhio moderno, assomigliano molto a potenti lampade elettriche, con cavi a treccia attaccati a quello che potrebbe essere un interruttore o un generatore. In diverse aree dell'Egitto e dell'antico Medio Oriente sono state trovate prove di conoscenza dell'elettricità, insieme a indicazioni del suo impiego nella galvanostegia e forse anche per l'illuminazione.*

Lo studio di certe mappe medioevali ha portato a scoperte straordinarie, specialmente da parte del professor Charles Hapgood (*Maps of the Ancient Sea Kings*), il quale ha trascorso molti anni nel riesaminarle, alla luce del fatto che contenevano informazioni sulla terra, presumibilmente sconosciute quando le mappe furono tracciate. Alcune di queste mappe furono copiate e ricopiate nel corso dei secoli da scriniali sbiaditi, un tempo conservati nella grande biblioteca dell'antica Alessandria, e dimostrano una conoscenza di sbalorditiva accuratezza sulle terre non ancora scoperte (secondo la storia, come la impariamo noi) quando l'originale e perfino le copie furono tracciate, quali l'esistenza dell'America del Nord e del Sud e dell'Antartide, migliaia d'anni prima di Colombo.

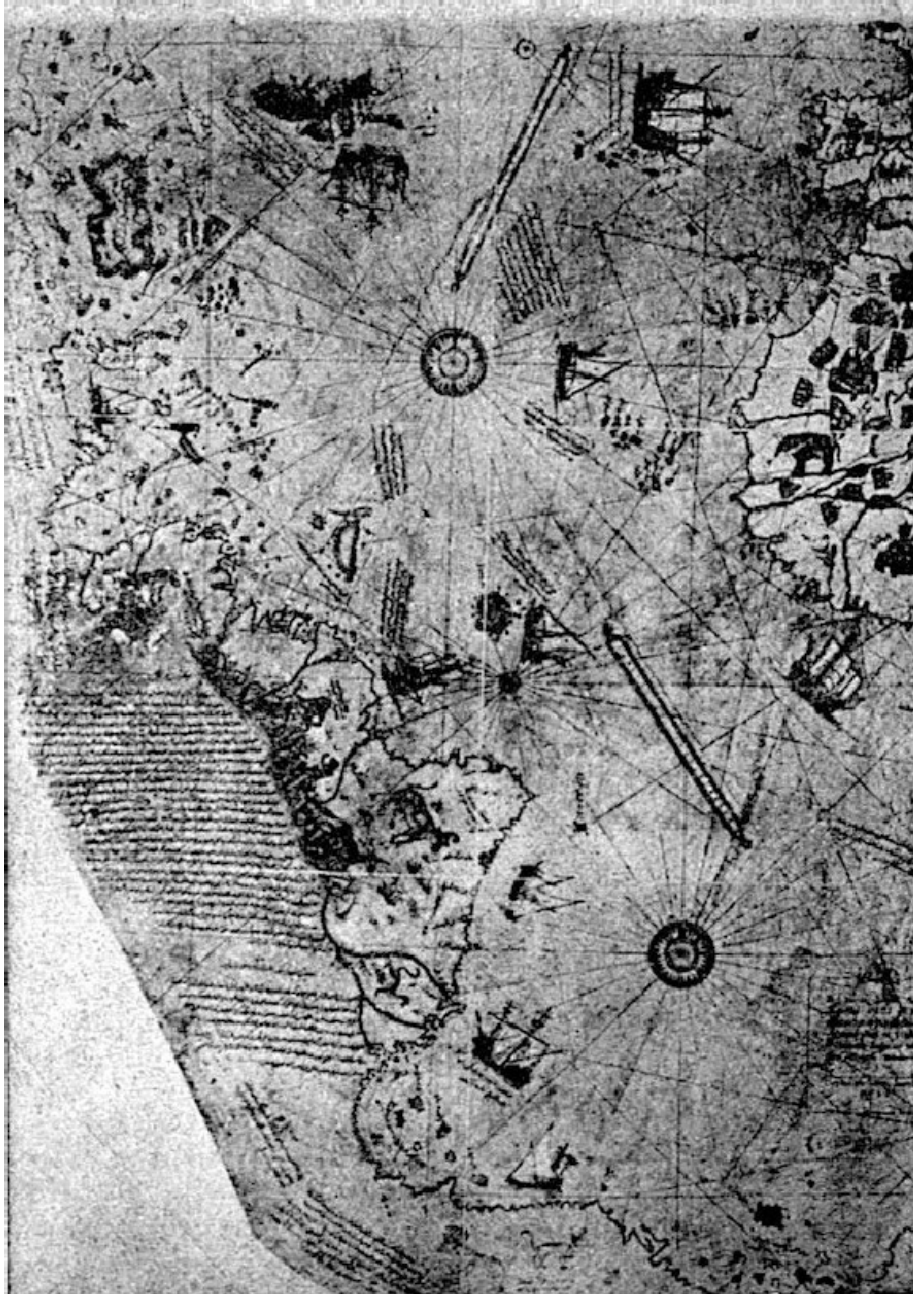
La mappa Piri Reis, parte di un'antichissima mappa mondiale più grande, trovata nel 1929 in mezzo al disordine dell'harem dello spodestato sultano della Turchia, mostra chiaramente la vera costa dell'Antartide, quale sarebbe senza i ghiacci che la ricoprono, e la topografia dell'interno, privo anch'esso dei ghiacci. Un esame delle terre centrali dell'Antartide, fatto nelle vicinanze del Mare di Ross, rivela che l'Antartide è coperta dal ghiaccio da seimila anni al minimo. Questo vorrebbe dire che la mappa fu fatta molto tempo prima della storia registrata, durante l'era attribuita

all'Atlantide e alla sua presunta cultura. Una carta mondiale di re Giacomo, del 1502, anch'essa una copia di mappe molto più antiche, mostra il deserto del Sahara come una terra fertile, con grandi laghi, fiumi e città, quale fu un tempo, in un'epoca remota. La *Buache World Map*, Mappa mondiale Buache, del 1737, copiata da un'antica mappa greca, mostra l'Antartide (la cui esistenza fu soltanto sospettata dal mondo moderno, finché non venne riscoperta ufficialmente, nel 1820) in forma di due grandi isole, separate da un mare interno. Se fosse possibile togliere il ghiaccio

*Bermuda: il triangolo maledetto - Charles Berlitz z*



dall'Antartide, questa terra si presenterebbe proprio così; ma questo si seppe soltanto dopo che le spedizioni dell'Anno Geofisico 1958 lo appurarono. Altre mappe mostrano alcuni dei ghiacciai dell'ultima glaciazione, ancora esistenti in certe parti dell'Europa, dell'Inghilterra e dell'Irlanda; mentre in un'altra lo Stretto di Bering non è raffigurato come uno stretto ma come un istmo, quale un tempo era.



*La mappa Piri Reis, trovata a Istanbul nel 1929, faceva parte di una carta del mondo ricopiata, a quanto si dice, da un srcinale greco della biblioteca di Alessandria. Fra l'altro, la mappa Piri Reis mostra caratteristiche particolareggiate dell'Antartide, evidentemente tracciate parecchie migliaia d'anni prima che l'Antartide fosse scoperta, e anche la vera forma dell'Antartide senza i ghiacci che la ricoprono. Altre caratteristiche rivelano una conoscenza progredita dell'astronomia e della trigonometria, oltre alla capacità di determinare la longitudine, che la nostra civiltà non possedeva prima del regno di Giorgio III d'Inghilterra. Fotografia: Library of Congress.*

*Bermuda: il triangolo maledetto – Charles Berlitz z  
Pag. 105*

Le caratteristiche salienti di queste mappe dell'antichità ricopiate consistono nel fatto che le loro coordinate esatte e la nozione della longitudine (a cui il mondo moderno arrivò soltanto alla fine del diciottesimo secolo) indicano una conoscenza della trigonometria sferica e l'uso di strumenti geodetici di grandissima precisione, oltre alla possibilità che siano state tracciate per la prima volta in un periodo risalente agli 8.000-10.000 anni fa, ossia molti secoli prima della nostra storia registrata.

Strani frammenti d'informazioni astronomiche corrette esistono nei documenti di antiche razze, sebbene, a quanto ne sappiamo noi, esse non avessero telescopi, né giganteschi né di altro tipo, per ottenere dati simili. Tali informazioni includono la conoscenza dei due satelliti di Marte (e la loro distanza dal pianeta), i sette satelliti di Saturno, i quattro satelliti di Giove, e le fasi di Venere (chiamate Corni nei documenti babilonesi). Perfino certe caratteristiche di stelle remote erano state scoperte: la costellazione dello Scorpione è chiamata così perché ha una coda, una cometa nell'interno della costellazione, che tuttavia può esser vista soltanto per mezzo di un potente telescopio. Dall'altra parte dell'oceano, i Maya dell'America Centrale chiamavano anch'essi questa costellazione lo Scorpione, forse una conoscenza in comune con una cultura precedente. Fra tutti i popoli dell'antichità, i Maya erano quelli che calcolavano l'anno solare fino alla cifra più vicina a quella raggiunta da qualsiasi calendario, il nostro compreso, in 365,2420 giorni, la cifra esatta essendo di 365,2422 giorni.

Poiché le conoscenze scientifiche andarono evidentemente calando dal vertice che avevano raggiunto, in gran parte queste nozioni astronomiche si trasformarono in leggende, come, per esempio, quella del dio (pianeta) Urano, il quale mangiò (eclissò) i propri figli (satelliti), e poi li vomitò (fine dell'eclissi). Sebbene un simile fenomeno non potesse più esser studiato per la scomparsa degli strumenti di osservazione, la conoscenza astronomica fu preservata attraverso miti semireligiosi.

Forse il più eccezionale di tutti gli indizi di una scienza avanzata antichissima, che esiste ancora ed è disponibile per i nostri studi, è la Grande Piramide d'Egitto. Per migliaia d'anni è stata ritenuta una tomba, sebbene una tradizione conservata dai Copti, una minoranza egiziana discendente in linea diretta dagli antichi Egizi, indicasse che si trattava della compilazione del sapere del Regno degli Dei; che avrebbe dimostrato di essere un libro in pietra, composto da Surid, uno dei re precedenti il diluvio, e che sarebbe stata decifrata in futuro dalle persone abbastanza progredite per riuscirvi.

Questo carattere di messaggio nascosto della Grande Piramide fu notato durante l'invasione napoleonica dell'Egitto, quando certi ingegneri francesi, usando la Grande Piramide come punto di triangolazione, scoprirono che i lati erano perfettamente allineati ai punti cardinali, con il meridiano longitudinale che passava attraverso il vertice della piramide, e che linee diagonali attraverso il vertice della piramide, prolungate verso nord, avrebbero bisecato esattamente il delta del Nilo. Una linea estesa verso nord attraverso il punto d'incontro delle diagonali di base non avrebbe centrato il Polo Nord per soli cinque chilometri e mezzo (sempre considerando che nei secoli trascorsi dalla costruzione della Grande Piramide, il polo potrebbe aver cambiato posizione).

L'attuale sistema di misurazione metrica è basato sul metro, la decimilionesima parte del meridiano terrestre, una convenzione stabilita dai Francesi poco tempo prima della loro invasione dell'Egitto. Il cubito piramidale di 127 centimetri, impiegato dagli antichi Egizi, che precedette il metro francese di migliaia d'anni, in lunghezza è quasi uguale al metro, ma in realtà è più esatto, perché si basa sulla lunghezza dell'asse polare invece che su quella di un meridiano qualsiasi, che in qualche modo può cambiare secondo i contorni della terra.

Certe misurazioni della Grande Piramide espresse in cubiti egiziani indicano una sbalorditiva conoscenza della terra e del posto della terra nel sistema solare, una conoscenza dimenticata e riscoperta soltanto nell'era moderna. L'informazione è esposta matematicamente: il perimetro della piramide è equivalente al conto dei giorni dell'anno, 365,24; il doppio del perimetro dà l'equivalente di un minuto di un grado all'equatore; la distanza dalla base al vertice sull'inclinazione del lato è un

seicentesimo di un grado di latitudine. L'altezza moltiplicata per l'0dà la distanza approssimativa fra la terra e il sole; il perimetro diviso per il doppio dell'altezza della piramide dà il valore del 3,1416 (notevolmente più esatto della cifra stabilita dagli antichi matematici greci, 3,1428); il peso della piramide moltiplicato per  $10^5$  dà il peso approssimativo della terra. L'asse polare della terra cambia nello spazio di giorno in giorno (portando una nuova costellazione dello zodiaco dietro il sole ogni 2200 anni) e raggiunge la sua posizione srcinaria ogni 25.827 anni, una cifra che appare nei calcoli piramidali (25.826,6) quando le diagonali incrociate della base vengono sommate. Le misurazioni della Camera del Re nell'interno della Grande Piramide danno le dimensioni esatte dei due triangoli pitagorici fondamentali: 12,5,13 e 3,4,5, sebbene la piramide sia stata costruita migliaia d'anni prima di Pitagora. E queste sono soltanto poche delle misurazioni della piramide che hanno un carattere di coincidenza.

Ci si domanda perché una costruzione così gigantesca e complessa dovesse essere innalzata onde comunicare simili informazioni; a meno che, in seguito a una serie di catastrofi globali, i sopravvissuti ancora in possesso di nozioni tecnologiche volessero trasmetterne la conoscenza al futuro, in modo che non potesse esser distrutta, anche se tutti i documenti e i linguaggi allora esistenti fossero andati perduti. A questo proposito, viene in mente l'idea che, qualora esploratori dello spazio raggiungessero la Terra, o sonde spaziali della Terra raggiungessero altri pianeti civilizzati, la matematica e le equazioni matematiche potrebbero essere un mezzo efficace per stabilire una comunicazione elementare, perché la preparazione scientifica e tecnologica di simili viaggi sarebbe necessariamente basata sulla matematica. Il messaggio della piramide, non proveniente dal futuro ma dal nostro stesso passato, potrebbe un giorno rivelare una quantità molto maggiore di elementi d'informazione, se diventassimo più esperti nel riconoscerli.

È stato qualche volta suggerito, tanto da certi studiosi della Grande Piramide, quanto dalla tradizione copta, che la Grande Piramide sia la documentazione di un complesso di conoscenze che in seguito vennero disperse o perdute, esclusa quella parte che fu preservata nelle leggende. Simili vestigia di una precedente civiltà diffusa in tutto il mondo, o di diverse civiltà, di cui noi crediamo di poter ammettere l'esistenza, sembrano indicare che, mentre certi progressi dell'antichità erano simili ai nostri, quelle culture possono essersi sviluppate anche in campi diversi, che per noi rimangono ancora pressoché sconosciuti. Immense strutture in pietra, sparse in tutto il mondo sono classificate come senza attribuzione, il che significa che nessuno sa realmente chi le abbia costruite; ma esse generalmente si assomigliano, sia nella costruzione sia nell'allineamento ai pianeti, al sole, alla luna e alle loro orbite, alle costellazioni e ad altre stelle fisse, e anche ad altre forze, forse i

campi magnetici e le correnti della terra. Queste enigmatiche costruzioni preistoriche comprendono le piramidi di Teotihuacan nel Messico e le città più antiche dello Yucatan, le rovine preinca delle Ande Peruviane e le linee della Valle di Nasca, i massicci resti di Tiahuanaco, a un'altezza di più di 4000 metri, le gigantesche strutture di pietre delle Isole Britanniche, specialmente quelle di Stonehenge e di Avebury, le grandi pietre erette della Bretagna, alcune delle quali proseguono sotto l'oceano, le rovine preistoriche delle isole del Mediterraneo, del Medio Oriente, dell'Asia Sud orientale, gli avanzi ciclopici nelle Caroline, nelle Marchesi e in altre isole del Pacifico, le strutture monolitiche sotto il Mar dei Caraibi, le costruzioni preistoriche di pietra a Niebla, in Spagna, le opere di incerta srcine del Nord Africa, Egitto compreso, le file di grandi fortificazioni degli Stati Uniti, e le piramidi arcaiche della Cina.

Fino alla prima decade di questo secolo, tutte le dimore cinesi, prima di essere costruite, erano orientate da un negromante in modo da poter trarre benefici dai sentieri della felicità o da invisibili correnti che attraversavano la terra. (Bisogna ricordare che le prime bussole, quali noi le conosciamo, vennero dalla Cina.) Un intuitivo osservatore del paesaggio architettonico cinese, il dottor Ernst Börschmann, pensava che la disposizione dei templi, delle pagode e dei padiglioni, allineati a un centro da cui s'irradiavano, assomigliava a un campo magnetico. Il sistema di seguire linee di forza nella terra (in cinese *feng shui*, vento-acqua), forse un residuo di un'antica scienza progredita, oggi è stato abbandonato perché ritenuto superstizioso e feudale, sebbene un'altra forma di superstizione, l'agopuntura (che potrebbe essere essa stessa un valido avanzo scientifico,

travestito da pratica magica nel corso dei secoli), sia stata elevata al rango della rispettabilità dall'attuale regime cinese.

Se la forza del magnetismo e del contromagnetismo fosse stata capita e sviluppata in tempi antichissimi a un punto tale da poter dirigere la gravità, che pure è una forma di magnetismo, come le altre forze naturali, forse potremmo avere a portata di mano una spiegazione di certe costruzioni preistoriche tecnologicamente impossibili, alcune delle quali appaiono come issate sulle cime delle montagne, dove posano sull'orlo di precipizi, quasi che quelle pietre monolitiche fossero volate in quei luoghi.

È affascinante pensare che qualche residuo di antiche tecniche elettromagnetiche possa ancora proteggere le piramidi egiziane, mentre gli scienziati di oggi stanno tentando di svelarne i segreti, in questo caso stanze sigillate dentro le piramidi. Per un certo tempo è stato messo in atto un piano per penetrare nelle strutture interne della piramide di Chefren a Ghizeg, registrando la penetrazione di raggi cosmici nella massa di pietre. Il piano era diretto dal dottor Amr Gohed, dell'Università di Ein Shams del Cairo, e si valeva, fra le altre attrezzature, di un nuovo calcolatore IBM 1130. Sebbene gli esperimenti fossero condotti da specialisti, le registrazioni seguitarono a dare, un giorno dopo l'altro, risultati completamente diversi nella stessa area. Secondo il dottor Gohed: «Questo sfida tutte le leggi conosciute della scienza e dell'elettronica» ed è «scientificamente impossibile». Un articolo del *Times* di Londra scrisse che: «Le speranze di una grande scoperta si sono rivelate una massa di simboli privi di senso», e il dottor Gohed, nel confermare il fallimento del piano, almeno fino a ora, dice: «Vi è una specie d'influsso che sfida le leggi della scienza all'opera nella piramide».

Invece di una sfida alle leggi della scienza, in questo caso potremmo trovarci semplicemente di fronte ad altre leggi, oppure a un uso o a una modificazione di altre leggi che noi non riusciamo a comprendere neppure oggi, tensioni e trazioni che rappresenterebbero le forze nascoste della terra, dei pianeti, del sole, della luna, delle stelle.

Nel suo libro *The View Over Atlantis*, John Mitchell parla dell'unità della cultura preistorica, e osserva che: «La terra è cosparsa di opere d'ingegneria preistorica, collegata con l'impiego del magnetismo polare». Egli insinua che noi viviamo: «Fra le rovine di un'antica struttura, resa finora invisibile dalle sue immense dimensioni» e collega fra loro i grandi resti in pietra della preistoria ancora in piedi nelle pianure, sulle montagne, nei deserti, nelle giungle e sotto i mari del mondo. A parer suo: «I filosofi di quel tempo [pensavano che] la terra fosse una creatura vivente e che il suo corpo, come quello di qualsiasi altra creatura, avesse un sistema nervoso interno e connesso con il suo campo magnetico. I centri nervosi della terra, corrispondenti nel corpo umano ai punti di

agopuntura della medicina cinese, erano custoditi e santificati da edifici sacri, essi stessi disposti come microcosmi dell'ordine cosmico».

Non mancano gli indizi, in forma di frammenti di una cultura progredita, ripetuti o ricopiati nel corso dei secoli, che ci suggeriscono l'esistenza, in un remoto passato, di una o più civiltà mondiali scomparse in conseguenza di catastrofi naturali o provocate dall'uomo stesso, e accadute molto prima degli inizi del nostro sviluppo culturale documentato, nel quarto millennio avanti Cristo. È difficile o addirittura impossibile datare edifici o monumenti, per quanto grandiosi, che possono risalire a un tale periodo. Inoltre, lo spazio di tempo che noi abbiamo riservato alla comparsa e allo sviluppo dell'uomo civilizzato concede un margine limitatissimo al fiorire di una cultura tanto ipotetica. Tuttavia, le recenti scoperte del dottor Louis Leakey e di Mary Leakey nell'Olduvai Gorge, in Tanzania, e quelle di Richard Leakey nel Kenya, indicano che l'uomo primitivo potrebbe risalire fino a 2 milioni di anni fa; e gli utensili primitivi trovati nelle caverne di Vallonet, in Francia, sono stati giudicati vecchi di un milione di anni. Gli studi sui crani dell'uomo di Cro-Magnon (che generalmente si considerava vissuto dai 30.000 ai 35.000 anni prima della nostra era) indicano che lo sviluppo cranico, con la sua desunta misura del cervello, era almeno uguale, e qualche volta superiore, al nostro.



*La Pagoda Nera a Konarak, in India, un esempio sopravvissuto della stupefacente abilità architettonica dei tempi antichi, specialmente per quanto riguarda il trasporto dell'enorme pezzo di pietra che ricopre la sommità della torre. In India, i resti tecnologici di culture remotissime suggeriscono un legame con civiltà ancora precedenti, in cui la scienza sarebbe progredita fino alla conoscenza del volo di macchine più pesanti dell'aria, la missilistica, la struttura atomica, e un concetto della terra e del suo posto nell'universo simile a quello di oggi. Fotografia gentilmente concessa dalla Direzione dell'India Tourist Office*

Mentre i meravigliosi dipinti di animali scoperti in certe grotte della Francia e della Spagna, che spesso sono sprofondate sotto il livello del terreno, sono stati accettati come parte dell'eredità artistica mondiale, altri documenti d'arte meno conosciuti potrebbero infine portare a una

fondamentale rivalutazione dell'età dell'uomo civilizzato. Figure scalfite su pezzi di roccia piatti, e datate dagli strati di terra che le ricoprivano, a Lussac-les-Châteaux, in Francia, offrono disegni così stupefacenti per un periodo generalmente associato con l'uomo delle caverne, da parer quasi incredibili; in un tempo che precede di migliaia d'anni gli albori della civiltà, quale noi li conosciamo, si vedono figure umane che portano lunghe vesti, stivali, cinture, manti e cappelli, e uomini con la barba tagliata e i baffi.

Altre sofisticate pitture sulle pareti di profonde caverne nel Sudafrica, che risalgono circa allo stesso periodo, illustrano viaggiatori bianchi, vestiti con indumenti elaborati ma non identificabili, e impegnati in quello che potrebbe esser stato un safari preistorico o un viaggio di esplorazione.

Secondo le teorie dell'evoluzione preistorica, un tipo d'uomo ne avrebbe seguito un altro nella scala evolutiva ascendente: e i tipi più adatti e più progrediti avrebbero sostituito quelli più primitivi. Mentre questo è vero, in linea generale, e l'evoluto tipo di Cro-Magnon può aver sostituito il bruto di Neanderthal, è anche possibile che, durante la lunga storia della terra, entrambi i tipi, e forse anche altri, siano coesistiti, una realtà che troviamo perfino oggi, fra una popolazione mondiale che comprende scienziati atomici e absceni australiani.

Se una civiltà progredita esistette prima di quelle che noi conosciamo, sembra ragionevole aspettarsi che ne sia sopravvissuto qualche indizio, e possa fornire una prova chiara (posto che vi sia qualcosa di completamente chiaro nella ricerca archeologica) che una simile cultura tecnicamente avanzata sia esistita non alcune migliaia d'anni fa, ma in epoche remotissime. Tuttavia, proprio come accadrebbe se la nostra stessa civiltà dovesse andar distrutta, in maggioranza le costruzioni, le macchine e gli oggetti cadrebbero in rovina, si arrugginirebbero e si disperderebbero, diventando irriconoscibili prima del trascorrere di qualche migliaio d'anni. Certi indizi potrebbero concepirsi sopravvivere se una parte di tutto questo, nelle trasformazioni della Terra, rimanesse sepolta sotto i ghiacci perenni del Nord o dell'Antartide, oppure nascosta in fondo al mare.

La formazione del carbonio 14, dell'argento di potassio, del torio di uranio, la termoluminescenza, la dendrocronologia (datazione basata sugli anelli degli alberi) e altri sistemi di datazione hanno scosso alcune delle nostre vecchie teorie sui primi periodi di civiltà. Una miniera di ferro a Ngwenya, nel Lesotho, fu sfruttata da ignoti minatori 43.000 anni fa. Si calcola che certi utensili di pietra trovati nell'Iran siano vecchi di 100.000 anni. E nel Michigan del Nord vi sono segni di uno sfruttamento intensivo di miniere di rame, che evidentemente precede di migliaia d'anni la cultura degli Indios. A Wattis, nell'Utah, una nuova galleria scavata in una miniera di carbone si aprì su una

serie insospettata di gallerie esistenti da un'epoca ignota. Il carbone trovato in queste gallerie era talmente stagionato, che non si poteva bruciare. Non vi sono leggende indie che riguardano queste miniere; e del resto gli Indios, per lo sfruttamento delle miniere, non scavavano gallerie.

Quando l'uomo ha spinto le sue esplorazioni nel profondo della terra, sono stati scoperti oggetti scalpellati racchiusi nel carbone, nella pietra o in altri strati, il che implicava un'età così grande, da consentire soltanto una datazione molto approssimativa. Nel Fisher Canyon, (Nevada), un'impronta di scarpa incastrata in uno strato di carbone è stata fatta risalire a 15 milioni d'anni fa! L'impronta di una suola di scarpa a nervature, o di un sandalo, trovata nella roccia arenaria sotto il Deserto di Gobi, sarebbe stata lasciata, secondo gli studiosi, parecchi milioni di anni fa. E ancora, un'altra impronta fossilizzata di sandalo, scoperta nelle vicinanze di Delta, nell'Utah, conteneva trilobiti incastrati dentro, il che significa che gli animali erano comparsi dopo l'impronta del sandalo, o erano attaccati al sandalo stesso. I trilobiti, animali marini del Paleozoico, sono estinti, si suppone, da almeno 200 milioni di anni. Uno scheletro umano fossilizzato, estratto da una miniera italiana nel 1959, era circondato da strati la cui età fu giudicata vecchia di milioni di anni.

Un pezzo di quarzo trovato in California conteneva un chiodo di ferro, completamente racchiuso, come gli insetti preistorici conservati nell'ambra del Mare del Nord. Nel 1865 si scoprì che un pezzo di feldspato proveniente dalla Abbey Mine di Treasure City, nel Nevada, conteneva una vite di metallo lunga cinque centimetri, che si era ossidata, lasciando però la sua forma e il segno della filettatura nell'interno del feldspato: e il minerale stesso fu giudicato vecchio di milioni di anni.

Durante il secolo scorso, nel villaggio di Schöndorf, presso Vöcklabruck, in Austria, in un blocco di carbone che era stato spaccato venne scoperto un piccolo oggetto di ferro a forma di cubo, con lati lunghi meno di un centimetro. Una linea incisa forma una scanalatura intorno al cubo, che ha gli spigoli arrotondati, come se fosse fatto a macchina. Naturalmente, non c'è nessuna spiegazione su quello che fosse, né su come sia finito nel blocco di carbone, milioni di anni fa.

Risulta da un documento che al tempo della conquista del Perù una squadra di Indios diretti da uno spagnolo trovarono un chiodo dentro una roccia, in una miniera peruviana: incidente che sollevò costernazione, non soltanto per l'evidente antichità dell'oggetto, ma anche perché il ferro era sconosciuto in America, prima dell'arrivo degli Spagnuoli.

Nel Kentucky, a Blue Lick Springs, fu trovato un mastodonte a una profondità di tre metri e mezzo. Ma, nel continuare gli scavi, si scoprì, circa un metro più basso, un pavimento di pietre a mosaico, sotto il punto in cui il mastodonte era rimasto a giacere. E questo è soltanto un caso, fra i ritrovamenti di opere in pietra negli Stati Uniti, opere così antiche che le loro datazioni, calcolate in base a oggetti adiacenti o in posizione superiore (come il mastodonte) non sono state accettate.

Questi e altri casi sono talmente difficili da spiegare in termini storici, che molte persone tendono a misconoscerli del tutto, mentre altri li attribuiscono a visitatori provenienti da altri mondi, i quali avrebbero lasciato le loro impronte sul nostro in tempi remotissimi, quando le aree che oggi sono di solida roccia erano molli e viscosi. Nondimeno, esiste la possibilità che queste impronte di piedi e questi semplici oggetti siano stati fatti da uomini appartenenti a razze estremamente antiche vissute sulla terra; e che i ritrovamenti nelle miniere abbiano questo significato: le civiltà di cui parliamo andrebbero così indietro nel tempo, che soltanto le cose nascoste nella terra o preservate nell'interno di altri materiali sono state trovate fino a oggi, e comunque non sono ancora identificate. Ci si domanda quanti piccoli indizi siano stati distrutti nel corso dei secoli: oltre alle leggende, rimangono soltanto pochi enigmi a fornire qualche prova di remotissime civiltà.

Le leggende e le raffigurazioni pittoriche o scolpite di animali estinti ma riconoscibili possono costituire un'altra indicazione dell'antichità della cultura umana. Un animale molto simile al toxodon è dipinto su ceramiche trovate a Tiahuanaco, la città delle Ande Boliviane, a 3200 metri di altezza. Il toxodon, un animale preistorico in un certo senso assomigliante all'ippopotamo, in precedenza era stato considerato estinto molto prima dell'evoluzione dell'uomo civilizzato, e, in ogni caso, non si sarebbe adattato alle condizioni di vita di uno sterile altipiano alto 400 metri, come quello di Tiahuanaco; né Tiahuanaco sarebbe stata la sede verosimile per il fiorire di una grande cultura; inoltre vi sono indizi, come tracce di campi di grano a terrazza sopra l'attuale linea delle

nevi perenni nelle montagne circostanti a un profondo lago contenente fauna oceanica, che fanno supporre che l'intera zona fosse più bassa di migliaia di metri quando Tiahuanaco fu costruita, forse sul livello del mare e sulla costa.

Sull'altipiano Marcahuasi, presso Kenko, in Perù, vi sono immense sculture rupestri, in certi casi interi dirupi sono modificati dalle sculture. In queste opere preinca, per quanto consunte dal trascorrere di un tempo incalcolabile, si possono riconoscere leoni, cavalli, cammelli ed elefanti, mentre si presume che nessuno di questi animali sia vissuto nell'America del Sud durante l'era dell'uomo civilizzato. Sempre in Perù, lama disegnati su antichissime ceramiche preinca, scoperte fra le rovine di una città costiera nei pressi di Pisco, sono rappresentati con cinque dita, com'erano una volta, molte migliaia d'anni fa, prima che avvenisse la trasformazione in piedi a zoccolo fesso.

Tanto nell'America del Sud come nell'America del Nord sono state scoperte incisioni rupestri raffiguranti animali che sembrano dinosauri. Ma poiché le comuni lucertole, i mostri del Gila (*Heloderma suspectum*) e gli iguana, per esempio, somigliano ai loro remoti antenati, i dinosauri, è difficile stabilire se questi esemplari rappresentino mostri preistorici o lucertole comuni. Potrebbe esser questo il caso di un graffito indio o preindio, che raffigura una grande lucertola, scalfita su una formazione rocciosa a Big Sandy River, nell'Oregon. La figura, tuttavia, presenta una spiccatissima somiglianza con uno stegosauro.

Nel 1924, la spedizione Doheny trovò incisioni rupestri antichissime nell'Havasupai Canyon, vicino al Gran Canyon. Una di esse mostrava uomini che attaccavano un mammut, un petroglifo del

tutto inaspettato in America, dove in generale l'uomo era considerato, geologicamente parlando, un nuovo venuto. Fra le altre incisioni rupestri esaminate figurava il ritratto piuttosto accurato di un tirannosauro ritto in piedi, in parte appoggiato alla sua coda stessa, proprio come lo hanno rappresentato più tardi le riproduzioni dei musei. Altre incisioni rupestri lungo il Rio delle Amazzoni e i suoi affluenti mostrano quelli che sembrano animali preistorici, e specialmente stegosauri.

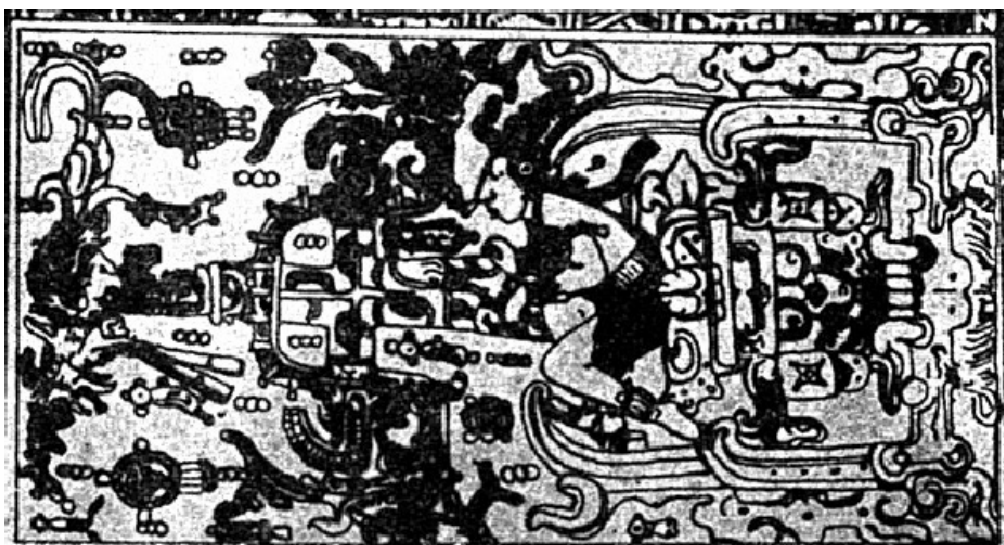
Nel 1945, durante uno scavo nei pressi del villaggio di Acámbaro, nel Messico, furono dissepolte statuette di argilla che suscitarono un grande scompiglio archeologico, durato per anni. Si trattava di modellini di rinoceronti, cammelli, cavalli, scimmie gigantesche, e anche di dinosauri dell'era mesozoica. (Il ritrovamento fu poi screditato, perché lo scopritore, Waldemar Julsrud, offrendo di pagare soltanto le statuette trovate intatte, inavvertitamente incoraggiò gli Indios del luogo a farne delle riproduzioni.) Nondimeno, gli esami del carbonio 14 fatti sulle statuette rivelano un'età variante dai 3000 ai 6500 anni. Una delle figurine rassomiglia così da vicino al tipo di dinosauro chiamato brachiosauro, che, se non fosse per le ere geologiche non corrispondenti, si potrebbe credere che l'artista avesse visto davvero un simile animale.

Naturalmente, il fatto che l'uomo di epoche antiche abbia disegnato o modellato animali simili a dinosauri non è una prova che li abbia visti realmente (sebbene avrebbe potuto vederne le ossa). Il drago di San Giorgio e il drago cinese, come il *sirrush* simile a un drago ritratto sulle pareti di Babilonia in mezzo ad altri animali veri, non erano realtà fisiche. Eppure, certi particolari suggeriscono l'idea che l'uomo sia apparso molto prima di quanto comunemente si crede, e abbia avuto a che fare con certi animali ritenuti estinti in quel periodo.



*Veduta aerea delle Nasca Lines, in Perù. Queste linee, di età ignota, rappresentano animali, uccelli, forme geometriche, e, secondo il giudizio di molti, piste di atterraggio. Difficili da notare da terra, furono identificate soltanto a metà del ventesimo secolo per mezzo di ispezioni aeree. La linea nera che taglia le piste di atterraggio è la Pan American Highway. Gli astronauti dello Skylab 2 ricevettero incarico di fotografare le Nasca Lines, con l'intento di stabilire se, viste dallo spazio, avessero qualche significato speciale; ma, fino a oggi, le fotografie spaziali non sono riuscite.*





*Rilievo maya in pietra, proveniente da Palenque, Chiapas, nel Messico. Coloro che credono nelle visite preistoriche di antichi astronauti lo citano come prova di tali visite, e lo considerano una raffigurazione artistica degli antichi Maya, che li osservarono o ne udirono parlare. Lo scrittore scientifico russo Kazantsev ritiene che il rilievo rappresenti un veicolo spaziale, in cui sono, riconoscibili, sebbene stilizzati, l'antenna, l'impianto di direzione del volo, il turbocompressore, il pannello di controllo, i serbatoi, la camera di combustione, la turbina e lo scarico.*

Alcuni di questi sopravvissuti si situerebbero, nel tempo, negli ultimi periodi dell'era terziaria. Tuttavia, siccome certe pitture rupestri sembrano ritrarre rettili del Mesozoico, molto prima dell'avvento dell'uomo, si potrebbe suggerire una spiegazione interessante. Se un uomo altamente civilizzato fosse esistito sulla terra in un'epoca anteriore alla nostra, la sua curiosità scientifica l'avrebbe condotto alla scoperta della precedente presenza dei dinosauri del Giurassico, come è accaduto a noi. Con la scomparsa di questa prima civiltà, la conoscenza potrebbe esser stata conservata attraverso le leggende (di draghi) e le pitture rupestri. E ancora, come nel caso della nostra civiltà, bisogna ricordare che poco più di cent'anni fa, i tradizionalisti spiegavano la presenza di enormi fossili nella terra con la pretesa che Dio li avesse fatti nel tempo stesso in cui creava la terra.

Andrew Tomas, parlando di anacronismi storici nel suo libro *We Are Not the First* cita l'esempio di un cranio di scavo di un *auroch* (un antico bisonte selvaggio), conservato ora nel Museo Paleontologico di Mosca. Il cranio, vecchio di centinaia di migliaia d'anni, è forato nella parte frontale da un piccolo buco, evidentemente provocato da un proiettile rotondo. La mancanza di incrinature radiali, la velocità e il calore del proiettile, e anche la sua forma, fanno pensare a una pallottola. E la presunta pallottola non fu sparata dopo la morte del bisonte, perché gli esami dimostrano che la ferita si era sanata, poco dopo esser stata inflitta. Un altro esempio simile si trova a Londra, nel Museo di Storia Naturale, dove è esposto un cranio umano, trovato in una caverna dello Zambia e con una datazione di 40.000 anni, che reca sul lato sinistro un buco paragonabile all'altro, e privo anche questo d'incrinature radiali. Le possibilità che tali sparatorie preistoriche (se di sparatorie si tratta) implicano sono affascinanti.

Queste scoperte, per quanto isolate e soggette a interpretazioni arbitrarie, tendono a dimostrare che l'uomo civilizzato è vissuto sulla terra molto più a lungo di quanto si supponesse una volta. Senza neppur prendere in considerazione la possibilità che la cultura sia stata portata sulla Terra da uno spazio remoto, come è stato insinuato spesso, nella storia del nostro pianeta non mancherebbero né il tempo né il posto perché una o più civiltà si fossero sviluppate fino al punto da annientarsi con guerre o sconvolgimenti ambientali, oppure da esser distrutte da altre forze, probabilmente da esse stesse scatenate.

La nostra cultura, se prendiamo come punto di partenza 4000 anni avanti Cristo, è progredita dall'agricoltura primitiva e la pastorizia fino alla fissione nucleare in soli 6000 anni. Se consideriamo l'età della specie umana, altre civiltà hanno avuto a disposizione tutto il tempo per raggiungere un livello corrispondente, grosso modo, al nostro. Un esame approfondito di alcuni degli antichi documenti che sono giunti fino a noi potrebbe darci qualche indicazione sul fatto che l'umanità sia arrivata anche in passato alla nostra attuale attitudine per la distruzione. Mentre vi sono indizi di grandi esplosioni sulla superficie della terra nella Bibbia (Sodoma e Gomorra), nei miti greci, e in molte leggende degli Indios del Nord e del Sud America, soltanto negli antichi documenti indiani, copiati e ricopiati dalla remota preistoria, troviamo notizie sull'impiego e sugli effetti, descritti con notevoli particolari, di fenomeni che somigliano da vicino a esplosioni atomiche di guerra.

Negli antichi libri indiani che, a differenza di tanti documenti del mondo occidentale, sono sfuggiti alla sepoltura e alla distruzione, esistono inaspettate allusioni a questi recenti sviluppi della nostra civiltà tecnologica. Quasi come se fossero stati scritti oggi invece di migliaia d'anni fa, questi testi parlano di argomenti come la relatività del tempo e dello spazio, i raggi cosmici, la legge di gravità, la radiazione, la natura cinetica dell'energia e la teoria atomica. La scuola Vaisesika di filosofi scientifici nell'antica India sviluppò o conservò la teoria che gli atomi erano in continuo movimento. Essi suddivisero la misura del tempo in una serie d'incredibili frazioni di secondi, di cui la più infinitesimale era considerata come «il periodo impiegato da un atomo per attraversare la propria unità di spazio».

Il *Mahabharata*, un gigantesco poema di più di 200.000 versi che trattano della creazione del cosmo, di religione, preghiere, usi e costumi, storia e leggende sugli dei e sugli eroi dell'antica India, contiene frequenti allusioni a cose che suonano sorprendentemente moderne. Si presume che sia stato scritto per la prima volta 3500 anni fa, ma si riferisce ad avvenimenti che, a quanto si dice, avrebbero avuto luogo migliaia d'anni prima. Moltissimi versi del *Mahabharata* descrivono con grande vivezza quella che appare come una guerra atomica, osservata direttamente.

Quando, negli anni 1880, gli studiosi occidentali di filosofia e di religione poterono leggere e studiare il *Mahabharata* (la cui traduzione era stata portata a termine nel 1884) essi naturalmente considerarono fantasie poetiche i numerosi e particolareggiati riferimenti ad antiche aeronavi (*vimanas*), con le relative istruzioni su come fossero azionate, e sul modo di riconoscere gli aeroplani nemici. Vi erano anche allusioni ancor più stupefacenti a un'arma per paralizzare gli eserciti nemici (*mohanastra*, la freccia dell'incoscienza), e descrizioni di carri celesti a due piani,

con molte finestre da cui emana una fiamma rossa che percorre il cielo fino a farli sembrare comete... su, fino alle regioni del sole e delle stelle.

Bisogna tener presente che il *Mahabharata* fu tradotto decenni prima della comparsa dell'aeroplano, dei gas velenosi o paralizzanti, dei razzi con equipaggi umani e delle bombe atomiche. Per i lettori dell'epoca vittoriana, simili allusioni non erano altro che audaci voli della fantasia. Altre invece furono capite facilmente dagli studiosi occidentali del *Mahabharata*, in quanto si riferivano ad armamenti relativamente moderni, e riguardavano la potenza di fuoco controllata, diversi tipi di artiglieria e di razzi, pallottole di ferro, proiettili di piombo, esplosivi di salnitro, zolfo e carbone, bombe volanti capaci di distruggere le porte delle città, e *gigneyastras*, cannoni cilindrici che facevano un rumor di tuono. Anche se erano attribuite all'India antica, queste armi non riuscirono a sbalordire i lettori, molti dei quali sospettarono che si trattasse d'interpolazioni fatte scivolare nella traduzione, in un comprensibile tentativo indiano di affermare: «Noi le avevamo prima di voi».

Altre misteriose armi menzionate nel *Mahabharata* furono capite meglio nel corso della prima guerra mondiale, mentre prima erano risultate alquanto incomprensibili. Un commentatore militare indiano, Ramchandra Dikshitar in *War in Ancient India*, osservò che la guerra si era messa in pari con il *Mahabharata*. gli aeroplani moderni erano l'equivalente dei *vimanas*, mentre l'arma *mohanastra*, che faceva cadere gli eserciti nell'incoscienza, era l'equivalente dei gas venefici; egli fece notare anche l'impiego delle cortine fumogene, che producevano un fitto velo mimetizzante, e

paragonò il *tashtra*, «capace di trucidare in un sol colpo un gran numero di nemici», agli esplosivi moderni perfezionati. Mentre gli studiosi del secolo scorso e alcuni ufficiali inglesi della prima guerra mondiale poterono riconoscere certe armi riscoperte del *Mahabharata*, altre descrizioni risultavano così inconcepibili, da confondere i traduttori. Perfino il traduttore principale, P. Chandra Roy, affermava nell'introduzione: «In questo libro vi sono molte cose che appariranno ridicole al lettore tipicamente inglese».

Tuttavia, ciò che sembrava misterioso o ridicolo negli anni 1880 e anche durante la prima guerra mondiale, non è più enigmatico per quasi tutti i viventi nell'odierno mondo incerto. I seguenti brani, che trattano di un'antica guerra, ci risultano familiari in maniera agghiacciante, sebbene migliaia d'anni li separino dalla nostra era atomica. Ecco la descrizione di un'arma speciale, lanciata contro una armata nemica: «Un solo proiettile, carico di tutta la potenza dell'Universo. Una colonna incandescente di fumo e di fuoco, lucente come diecimila soli, si levò in tutto il suo splendore... era un'arma sconosciuta, un fulmine di ferro, un gigantesco messaggero di morte; che ridusse in cenere l'intera razza dei Vrishnis e degli Andhakas... I cadaveri erano così bruciati da apparire irriconoscibili. I loro capelli e le loro unghie caddero; il vasellame si ruppe senza alcuna causa apparente, e gli uccelli diventarono bianchi. Nel giro di poche ore, tutti i cibi erano diventati infetti... per sfuggire a questo fuoco, i soldati si gettarono nei fiumi, per lavarsi e lavare i loro equipaggiamenti...»

«[Quella potente arma]... portò via masse [di guerrieri] con cavalli ed elefanti e carri e armi, come se fossero foglie secche degli alberi... trascinate dal vento... sembravano bellissimi, come uccelli in volo... uccelli che volassero via dagli alberi...»

Invece di descrivere la conseguenza visibile dell'esplosione di una simile superarma come la nube a forma di fungo, lo scrittore, il quale vide, o raccolse altri resoconti, o semplicemente immaginò l'effetto, parla di grandi nuvole che si aprono una sopra l'altra come una serie di giganteschi parasoli: un concetto diverso dal nostro, ma una similitudine tutt'altro che infelice.

Vengono date anche le misure approssimative dell'arma o della bomba: «...Uno strale funesto come la verga della morte. Misurava tre cubiti e sei piedi. Dotato della forza del tuono dell'Indra dai mille occhi, era... rovinoso per tutte le creature viventi...»

Vi è anche la descrizione dello scontro di due missili nel cielo.

«...Le due armi s'incontravano in mezzo all'aria. Allora la terra, con tutte le sue montagne, i mari e gli alberi prese a tremare, e tutte le creature viventi furono riscaldate dall'energia delle armi, e gravemente danneggiate. I cieli avvamparono, e i dieci punti dell'orizzonte si riempirono di fumo...»

Molti reputano che la grande guerra descritta dal *Mahabharata* si riferisca all'invasione ariana del vasto territorio dell'India, proveniente dal Nord, un resoconto che poteva esser espresso in termini comprensibili, in proporzione all'epoca, come lo era l'*Iliade*, senza ricorrere a simili immagini fantascientifiche e a tipi di armi stranamente profetici.

È pertinente osservare, tuttavia, che certi scheletri dissepolti nelle antichissime città di Mohenjo-Daro e Harappa, nel Pakistan, sono stati trovati estremamente radioattivi. In pratica, non si sa nulla della storia di queste città molto antiche, tranne che furono distrutte all'improvviso.

Naturalmente, antiche descrizioni di aeroplani e di guerre atomiche, per quanto premonitrici possano dimostrarsi, non significano necessariamente che lo scrittore sia stato testimone di simili meraviglie, né che esse siano mai esistite, fuori dalla sua fertile o febbrile immaginazione. Nella nostra era, i fumetti di Buck Rogers trattavano liberamente dell'impiego della bomba atomica, finché il FBI, poco prima del segretissimo esperimento con la vera bomba atomica nel New Mexico, convinse l'autore a desistere da simili allusioni nei suoi fumetti. Un'altra involontaria coincidenza profetica di natura fantascientifica era contenuta nel *Voyage à la Lune* di Jules Verne, che scelse la Florida come base per il suo lancio verso la luna, anticipando di più di cent'anni il vero lancio verso la luna. Per un'altra coincidenza profetica, le misure attribuite da Verne, cent'anni fa, al sottomarino immaginario del capitano Nemo, sono quasi identiche a quelle degli attuali sommergibili atomici degli Stati Uniti. Ancora più sbalorditivo fu il caso di Swift e delle lune di Marte.



La mappa Buache del 1737, copiata da antiche mappe greche, mostra l'Antartide priva di ghiacci. Se oggi il ghiaccio non ricoprisse l'Antartide, i mari di Ross e di Weddell si unirebbero in un gigantesco stretto, che dividerebbe l'Antartide in due masse di terra, un fatto che nei tempi moderni fu stabilito soltanto nell'Anno Geofisico del 1968. Questa mappa è un altro indizio delle stupefacenti capacità tecnologiche di certe antiche civiltà. Fotografia: Library of Congress.

Nello scrivere *Gulliver's Travels* Swift descrisse i satelliti di Marte, dandone misurazioni quasi giuste, e particolari sulla loro rivoluzione intorno al pianeta: ma le due lune di cui egli aveva parlato tanto casualmente (ed esattamente) in un'opera di fantasia furono scoperte soltanto nel 1877. Nondimeno, Verne, Swift e l'autore di Buck Rogers vivevano in un'era scientifica, in cui la possibilità di simili invenzioni o scoperte era soltanto una questione di tempo. I documenti indiani, invece, risalgono a più di 6000 anni fa.

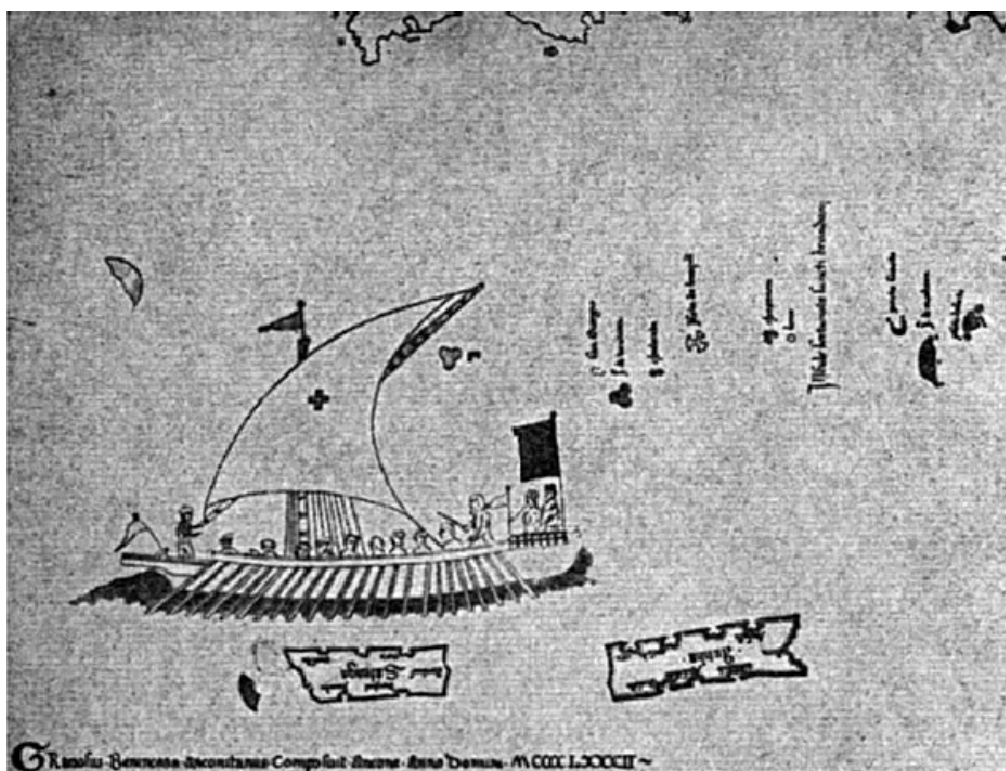
Certi asiatici, e anche certi occidentali, i quali accettano la teoria che l'uomo civilizzato sia esistito in un tempo molto più remoto di quello che si presumeva prima (e in realtà sembra che, quando si solleva la cortina del tempo di civiltà umana, rimangano ancora da riempire secoli, e perfino millenni), non reputano incredibile la possibilità di ondate di cultura salite e poi scomparse in tutto

il mondo, alcune delle quali non avrebbero lasciato traccia, salvo che nelle leggende. Essi, perciò, sono disposti a credere che le antiche civiltà, inaspettatamente e senza il passaggio agli atomi, alla struttura atomica, alle armi atomiche e a una tecnologia progredita possano essere semplicemente il ricordo conservato di civiltà preistoriche scientificamente avanzate.

Riguardo alle leggende indiane, dobbiamo tener presente anche il fatto che certe parti della superficie terrestre sembrano mostrare cicatrici atomiche ricevute millenni prima delle attuali

attività atomiche. Queste località si trovano in Siberia, nell'Iraq, nel Colorado e nella Mongolia (dove gli esperimenti atomici cinesi infliggono nuove ferite, paragonabili a quelle antiche, che, in certi punti, sono molto più basse dell'attuale livello della terra).

Nel 1947, durante uno scavo esplorativo nell'Iraq meridionale, quello che si potrebbe chiamare un pozzo di miniera archeologico trapassò successivamente diversi strati di culture: cominciando dal livello attuale del terreno, lo scavo scese ai livelli delle antiche città civilizzate della Babilonia, della Caldea e dei Sumeri, scoprendo tracce d'inondazioni fra le città di epoche diverse, arrivò ai primi livelli dei villaggi, poi a uno strato corrispondente a una primitiva civiltà agricola, che risaliva a un periodo tra i 6000 e i 7000 anni avanti Cristo; ancora più sotto, trovò indizi di una cultura pastorale; infine raggiunse un livello corrispondente al Magdaleniano, o civiltà delle caverne (circa 16.000 anni fa). Ancora più in basso, in fondo a tutti gli strati, fu scoperto un piano di cristallo fuso, che era simile a una cosa soltanto: al piano deserto del New Mexico, dopo l'esplosione che inaugurò la nostra attuale era atomica.



*La Mappa Benincasa, del 1482, che forse Colombo portò con sé nel suo primo viaggio. La parte alta della mappa indica, a est, le coste della Spagna e del Portogallo; alcune delle isole atlantiche rappresentate erano note ai marinai europei, mentre altre erano soltanto leggendarie. Antilia, l'isola segnata sulla mappa in fondo a destra, era ritenuta, fin dai tempi dei Cartaginesi, una grande isola dell'Atlantico Occidentale. Fotografia: Library of Congress.*

## **9. GLI SPETTATORI: PROTETTORI, ASSALITORI, OSSERVATORI INDIFFERENTI**

Se aeroplani, navi e persone vengono rapiti, specialmente nel Triangolo delle Bermude, ma anche in altre aree del mondo, da UFO o da altri mezzi, un elemento importante di qualsiasi indagine dovrebbe essere la ricerca di un possibile movente, o di vari moventi. Alcuni investigatori hanno suggerito l'idea che entità intelligenti, infinitamente più avanzate, dal punto di vista scientifico, dei popoli relativamente primitivi della Terra, sarebbero intente da secoli a osservare il nostro progresso, e infine potrebbero intervenire per impedirci di distruggere il nostro pianeta. Questo

*Bermuda: il triangolo maledetto – Charles Berlitz z  
Pag. 117*

implicherebbe, ovviamente, una natura altruistica in simili esseri dello spazio o dello spazio interplanetario, un tratto non sempre predominante fra gli esploratori e i pionieri.

D'altra parte, potrebbe forse esistere, nelle vicinanze del Triangolo delle Bermude o in altri punti critici di correnti elettromagnetiche gravitazionali, una porta o finestra che introduce in un'altra dimensione di tempo o spazio: extraterrestri abbastanza progrediti scientificamente potrebbero oltrepassarla a loro piacimento, mentre gli esseri umani, incontrandola, troverebbero una via a senso unico, da cui il ritorno sarebbe impossibile, o per il loro livello di progresso scientifico, o perché la porta sarebbe sbarrata da forze estranee. Molte delle sparizioni, specialmente quelle di interi equipaggi di navi, fanno pensare a imprese di rapimenti, con lo scopo di raccogliere esseri umani per gli zoo spaziali, come documentazione delle diverse ere dell'evoluzione planetaria, o come materiale da esperimento.

Il dottor Manson Valentine suggerisce che vi possano essere vari gruppi di visitatori spaziali, qualche volta ostili fra loro, e che alcune di queste entità visitatrici, provenienti dallo spazio, dalle profondità oceaniche o addirittura da un'altra dimensione, possano essere imparentate con noi: nostri cugini di migliaia d'anni fa, abbastanza civilizzati da avere un motivo altruistico per proteggere noi e la terra, o in pratica preoccupati per il loro stesso ambiente.

Da quest'ultimo punto di vista, è evidente che la terra e la sua popolazione sono sempre più minacciate da una rovina e una distruzione totali. Nel corso dei passati millenni, una simile circostanza può essersi presentata varie volte, ma, sebbene la terra fosse stata in pericolo, non fu resa inabitabile, come può essere accaduto a molti altri pianeti e satelliti vicini. Certe antiche razze quasi del tutto scomparse conservano ancora ricordi di catastrofi mondiali pressoché decisive. Secondo le tradizioni di alcuni popoli antichi, non vi fu soltanto un cataclisma totale, ma le catastrofi furono parecchie. Le razze indie dell'America centrale calcolano che le fini del mondo siano state tre, e ora ne prevedono una quarta, questa volta per mezzo del fuoco, in una data non molto lontana nel tempo. Gli Hopi, i quali, fra le tribù indie degli Stati Uniti, sono quelli che conservano la documentazione più completa e più bizzarramente dettagliata sui loro vagabondaggi e sul cosmo stesso, parlano anch'essi di tre fini del mondo, nel passato: una provocata da eruzioni vulcaniche e fuoco, un'altra da terremoti e dalla temporanea rotazione del mondo fuori dal suo asse, e la terza da inondazioni e affondamento dei continenti, perché i bellicosi abitanti del terzo mondo seguitavano a distruggersi reciprocamente le città con la guerra aerea. Sia detto fra parentesi, il riferimento alla rotazione della terra fuori dal suo asse è in se stesso un'indicazione delle straordinarie conoscenze di una piccola tribù india, non soltanto sulla vera forma del globo, ma anche sul suo movimento rotatorio. La teoria della terra che perde la sua rotazione e poi la ritrova si accorda con la teoria scientifica sviluppata più tardi da Hugh Auchincloss Brown, il quale enuncia disturbi della rotazione dovuti al peso dei ghiacci in aumento in uno dei due poli.

Antiche leggende religiose dell'India parlano di nove crisi mondiali, mentre in altre culture dell'antichità si hanno variazioni sul numero delle catastrofi totali, ma non sulla loro ricorrente frequenza.

Nel suo dialogo *Crizia*, Platone cita un prete egiziano che disse al legislatore ateniese Solone, il quale stava facendo un viaggio in Egitto: «Vi furono, e ve ne saranno ancora, molte distruzioni del genere umano, provocate da diverse cause».

Dopo aver spiegato a Solone come gli Egiziani, per mezzo dei loro documenti, avessero conservato ricordi di alcuni di questi avvenimenti gli disse: «E allora, nel solito periodo, il fiume del cielo scende come una pestilenza... ed ecco che bisogna ricominciare tutto da capo, come bambini». Aggiungendo, come ultima frecciata alla mancanza di documenti greci: «Voi ricordate un solo diluvio, mentre invece ve ne furono parecchi...»

La teoria dei cicli di civiltà, prevalente nel mondo antico e ancora oggi, fino a un certo punto, in Asia, è in netto contrasto con la teoria del progresso della nostra civiltà, con le sue preoccupazioni sul trascorrere del tempo e la sua spinta, e la costante marcia in avanti dello sviluppo culturale e scientifico. Ma con l'aumento delle nostre conoscenze, potremo forse scoprire che quanto gli osservatori dell'antichità avevano sospettato si dimostrerà realmente accaduto.

Cataclismi mondiali e distruzioni di intere civiltà possono essere stati provocati, in passato, da una quantità di cause, molte delle quali ci stanno oggi di fronte, anche se noi rifiutiamo decisamente di riconoscerle. Fra queste, preminente è l'eccesso di popolazione, un problema di cui si trovano cenni, fra i documenti dell'antichità, soltanto nel *Mahabharata*, come se il grande territorio indiano avesse sofferto, da allora a oggi, di una soffocante esplosione demografica. La guerra atomica, a cui certi antichi documenti fanno pensare, è un altro dilemma notevole di oggi e, naturalmente, sarebbe un modo per risolvere involontariamente il problema del sovraffollamento, tuttavia porterebbe con sé la distruzione di gran parte della vita del pianeta, e pregiudicherebbe perfino la sua abitabilità futura, causando anche, se le reazioni atomiche fossero abbastanza forti, disastri sismici e infine inondazioni dovute allo scioglimento delle calotte di ghiaccio.

È possibile che altre catastrofi stiano maturando anche adesso, non connesse all'attività atomica ma collegate allo sviluppo tecnologico, di cui conosceremo i risultati soltanto con il passar del tempo. Per oggi, oltre alle nostre prove atomiche, ai rifiuti nucleari, all'inquinamento ambientale dell'aria e dell'acqua e allo squilibrio ecologico, noi siamo inconsapevolmente impegnati in molti esperimenti graduali che infine potrebbero avere conseguenze allarmanti.

Un esempio di quanto abbiamo detto sopra può esser costituito dalle osservazioni del dottor Columbus Islin, l'ex direttore del *Woods Hole Oceanographic Institute*. Nel discutere sull'aumento dell'anidride carbonica nell'atmosfera, egli dichiara: «Durante gli ultimi cent'anni, il crescente uso di combustibili fossili per la nostra civiltà industriale diffusa in tutto il mondo dovrebbe produrre circa 1700 miliardi di tonnellate di anidride carbonica, il 70 per cento della quantità ora presente nell'atmosfera. Poiché circa i due terzi dell'anidride carbonica aggiunta viene assorbita dal mare, ci si può aspettare un aumento del 20 per cento circa dell'anidride carbonica atmosferica.»

«È difficile prevedere l'effetto di un simile aumento, ma v'è motivo di credere che il risultato potrebbe essere un riscaldamento di parecchi gradi negli strati inferiori dell'atmosfera. Perciò noi stiamo conducendo, più o meno a dispetto di noi stessi, un grande esperimento».

L'effetto di uno scioglimento del ghiaccio polare per opera dell'uomo, con onde di marea e inondazione delle coste marine in tutto il mondo, ci ricorda quello che noi consideriamo il remoto e leggendario diluvio della preistoria, che ricoprì territori dell'Atlantico, dei Caraibi, del Mediterraneo e di altri luoghi. Anche la dispersione di petrolio da una delle petroliere sempre più immense o da un oleodotto artico potrebbe dare l'avvio a un massiccio scioglimento dei ghiacci polari, con effetti imprevedibili.

L'estinzione di tante specie animali potrebbe essere un'altra fonte potenziale di futuri disastri, sui quali non possiamo ancora formulare opinioni. Ma si ricorderà che in una precedente catastrofe. Noe, ecologo *sine litteram*, mentre prendeva a bordo dell'Arca sette coppie di ognuna delle specie animali più utili, raccolse anche una coppia di ogni altra razza, utile o no che fosse. Forse l'ascesa dalla barbarie alla civiltà, e infine la conoscenza e la capacità di usare la fissione nucleare è, nel caso dell'uomo e di altri esseri intelligenti altrettanto dotati, un processo naturale, e ha già avuto luogo, non soltanto sulla terra ma anche in altre parti dell'universo. Forse altri esseri civilizzati, extraterrestri o addirittura, come hanno suggerito Valentine, Sanderson e altri, di questa stessa terra ma invisibili a noi, hanno trionfato di questa passione autodistruttiva, e stanno studiando il nostro mondo attraverso vie o porte aperte come il Triangolo delle Bermude, sia come dimostrazione pratica o per conservare una parte della sua cultura a scopo di studio, sia per impedirgli di distruggersi. Forse essi hanno perfino progettato di guidarlo, come le nazioni più forti tentano di fare con quelle meno prospere. Ma attribuire moventi a questi osservatori significherebbe presumere che essi pensino come noi: gli animali selvaggi non possono certo capire perché i collezionisti vogliono acchiapparli ed esibirli invece di ucciderli e mangiarli. Forse, com'è stato suggerito, gli UFO stanno semplicemente esplorando il nostro pianeta. Se è così, impiegano un tempo eccessivamente lungo.

Qualora l'ipotesi che entità estranee visitino e osservino la terra, raccogliendovi notizie e campioni per scopi di qualsiasi natura, specialmente nell'area del Triangolo delle Bermude, contenesse qualche verità, sarebbe interessante riflettere sul perché questa zona dovrebbe attirare una simile

concentrazione di UFO. Gli avvistamenti di aeroplani celesti nel remoto passato fanno pensare che essi fossero apparsi in aree di sviluppo tecnico e culturale in certi periodi culminanti, quasi per assicurarsi, di tanto in tanto, di dove fiorissero nuovi centri di civiltà, e se fossero o no potenzialmente pericolosi. Dobbiamo soltanto esaminare la serie di antichi rapporti riguardanti visite celesti sulla terra, effettuate da divinità o da aeroplani, per distinguervi una vaga tendenza a uno spostamento di interessi. Le prime visite descritte nei particolari furono quelle nell'antico Egitto, ai tempi di Thutmosi III e il viaggio spaziale intrapreso dal sumero Etana.

Abbiamo, naturalmente, indicazioni più particolareggiate su un contatto extraterrestre nel Libro di Ezechiele, che descrive visite sulla Terra da parte di quella che sembra un'astronave in quattro circostanze nel giro di diciannove anni, e che una volta ne vide addirittura due; inoltre, come Etana, ne fu egli stesso passeggero; mentre il caso di Elia, che ascese al cielo su un carro di fuoco per non ritornare mai più, potrebbe essere un'altra indicazione. L'India ci conserva il ricordo di un viaggio spaziale nella descrizione del volo di Rama; e antichi documenti americani parlano di dei scesi dal cielo a bordo di macchine per costruire Tiahuanaco. In seguito, i numerosi rapporti dalla Grecia, da Roma, dall'Europa rinascimentale, e, ai giorni nostri, da tutte le parti del mondo in numero sempre crescente, ma specialmente dal Triangolo delle Bermude, suggeriscono l'idea che gli osservatori possano essere interessati al progresso della civiltà tecnologica sulla terra, e in particolare ai viaggi aerei, alla penetrazione dello spazio e alla guerra moderna. Durante la seconda guerra mondiale e la guerra di Corea, una quantità di caccia fantasma (luci o oggetti non identificati che accompagnavano bombardieri o caccia in volo) erano diventati quasi un luogo comune, mentre in gran parte gli UFO di cui si parla oggi sembrano concentrarsi nelle zone dei viaggi spaziali, o perché tali viaggi rappresentano uno sviluppo del potenziale tecnologico, o perché sono una minaccia per il sistema solare o una parte dell'universo.

Secondo le teorie di Ivan Sanderson, invece, la crescente minaccia al nostro stesso ambiente oceanico potrebbe costituire un pericolo per forme di vita di alto livello culturale nell'interno dell'oceano.

A quanto pare, si sono avute (oltre ai casi citati nel Capitolo 6) parecchie sbalorditive conferme di attività *subacquee* di UFO, osservati e inseguiti da unità della Marina degli Stati Uniti. Secondo il solito, questi incidenti, dopo i rapporti iniziali, sarebbero stati minimizzati il più possibile agli occhi del pubblico. Uno dei più impressionanti riguarda l'inseguimento di un oggetto subacqueo, che filava a più di 150 nodi orari, fatto prima da un cacciatorpediniere, poi da un sottomarino, durante un'esercitazione della Marina degli Stati Uniti, a sud est di Puerto Rico, nel 1963, sul margine

meridionale del Triangolo delle Bermude. Siccome la manovra consisteva effettivamente in un esercizio d'inseguimento, si suppose che l'oggetto facesse parte dell'esercitazione, e altre tredici navi della Marina notarono l'oggetto a propulsione che si muoveva rapidamente e lo registrarono nel rapporto del loro giornale di bordo. L'oggetto fu inseguito per un totale di quattro giorni, e di tanto in tanto scendeva a profondità di 8000 metri, mantenendo sempre la sua incredibile velocità. Non si seppe mai che cosa fosse, ma in maggioranza i rapporti concordarono nel dire che sembrava azionato da una sola elica.

Mentre rapporti su UFO che emergono dalle acque, vi penetrano o si muovono nelle aree marine sono stati abbastanza frequenti nel passato, è raro che simili oggetti siano stati individuati tanto da vicino e inseguiti, come durante le manovre del 1963, che abbiamo appena descritto.

Se ammettiamo l'esistenza di un ramo più vecchio dell'umanità o di altre forme di vita civilizzate sotto i mari, tali entità, possedendo uno spazio vitale molto più vasto di quello precario a disposizione degli esseri civili che dimorano sulla superficie della terra, come noi, non si sarebbero curate affatto delle nostre attività, durante gli ultimi, numerosi millenni. Ma qualora il nostro potenziale tecnico rappresentasse un pericolo per loro e per il loro ambiente, questa politica del *laissez-faire* potrebbe benissimo cambiare, e i fenomeni del Triangolo delle Bermude potrebbero essere una specie di prova o di azione esplorativa, prima di qualcosa di più definitivo.

Ivan Sanderson interpretava così certi rapporti non spiegati e non resi pubblici su gigantesche cupole trasparenti sotto il mare, alcune delle quali furono avvistate da cercatori di spugne al largo



della costa spagnuola, e anche intraviste dalla superficie, quando la visibilità sottomarina era favorevole, da pescatori di aragoste o da pescatori di professione sulla scarpata continentale americana: tali cupole potrebbero far parte (a meno che non si tratti d'impianti segreti di difesa) di una rete sottomarina costruita da esseri della terra viventi sotto il mare, forse nell'intento di neutralizzare il crescente inquinamento e avvelenamento del mare. E se ci si spinge più oltre in questa linea di pensiero, si potrebbe ammettere la possibilità (la terra essendo un'immensa dinamo) di elettrizzarla per mezzo di una rete elettromagnetica impiantata nell'interno degli oceani, e infine, attraverso gli impulsi adeguati, cambiarne la rotazione.

Questo controllo della terra stessa richiama alla mente antiche tradizioni e anche teorie relativamente nuove, che riguardano le grandi fonti di energia dell'Atlantide, i complessi laser a cristallo che potrebbero giacere sul fondo del Mar dei Sargassi, ancora parzialmente funzionanti dopo migliaia d'anni e capaci di provocare intermittenti tensioni elettromagnetiche o esaurimenti, con conseguenti disfunzioni delle navi aeree o marine, o addirittura disintegrazioni.

Ovviamente, viene naturale riflettere sulle ragioni delle visite di esseri extraterrestri, e cercar di scoprire i loro intenti, in base alle nostre conoscenze stesse. È normale supporre, seguendo questo ragionamento, che i visitatori siano venuti per proteggerci da noi stessi, mentre altri osservatori meno ottimisti suppongono che i visitatori non siano venuti con intenti di protezione, ma di prelevamento. Quest'ultima ipotesi sembrerebbe più logica, se si considera il numero di aeroplani, imbarcazioni e navi scomparse con i loro equipaggi nell'area del Triangolo delle Bermude.

Recentemente il dottor John Harder, professore d'ingegneria a Berkeley e studioso di UFO ha esposto (nell'ottobre del 1973) la strana, ma poco lusinghiera teoria che la terra possa essere una specie di zoo cosmico, escluso dal resto dell'universo, in cui di tanto in tanto i guardiani fanno un casuale controllo degli abitanti.

Ma un'altra delle teorie presentate presuppone che i visitatori siano indifferenti all'umanità, e perseguano i loro scopi, che noi non siamo ancora in grado d'immaginare, e che le presunte morti (perché noi non sappiamo con certezza se qualcuno sia perito nelle scomparse) siano state provocate *inavvertitamente*, da un passaggio nel campo di ionizzazione.

Questa teoria ha offerto a lungo agli scrittori di articoli per quotidiani e riviste occasioni per titoli come questo: *La perdita Atlantide è viva e vegeta, e rapisce aeroplani e navi*. Il concetto che un raggio laser possa distruggere o atomizzare un aeroplano è accettabile, ma l'idea che impianti di energia o giganteschi complessi laser possano funzionare dopo migliaia d'anni di immersione nel mare sembra evidentemente ridicola, perché i laser giganti, quali noi li concepiamo, avrebbero

richiesto manutenzione ed esercizio.

Tuttavia, i laser sono una scoperta abbastanza recente della nostra civiltà, ed è probabile che nel futuro saranno portati a un più alto grado di perfezione. Il laser ultravioletto (non ancora messo a punto) avrà un'energia molto maggiore di quella del laser a raggi X: sarebbe lo stesso se i laser operassero da un'energia solare accumulata, o presumibilmente, come nel caso dell'Atlantide, da un'energia proveniente dall'interno della terra? In ogni modo, un'antica era tecnologica di alto livello non avrebbe dovuto necessariamente evolversi nella stessa maniera o nello stesso ordine della nostra, né sarebbe stata soggetta alle stesse restrizioni che oggi limitano temporaneamente la nostra tecnologia ancora in sviluppo.

Nell'esaminare le centinaia di scomparse avvenute nel Triangolo delle Bermude, si nota un solo tratto comune che le collega, cioè il fatto che le navi e gli aeroplani sono svaniti completamente, o che le navi sono state trovate prive dell'equipaggio e dei passeggeri. Mentre certi misteri isolati di questo genere si possono spiegare con circostanze insolite o coincidenze di cattivo tempo ed errori

umani, gli incidenti avvenuti nel Triangolo delle Bermude in condizioni atmosferiche buone, nelle vicinanze del porto, della spiaggia o della base di atterraggio sono così tanti da apparire inesplicabili secondo i nostri attuali concetti.

La storia del Triangolo delle Bermude comprende eventi avvolti nella nebbia di leggende antiche e moderne, le aberrazioni di forze naturali non spiegate ed evidentemente intermittenti, e teorie di fisica non ancora provate, che potrebbero rivoluzionare i nostri precedenti concetti. Il Triangolo

delle Bermude ci conduce indietro verso terre perdute e affondate, civiltà dimenticate, e visitatori della terra, giunti nel corso dei secoli dallo spazio vicino o interplanetario, i cui intenti e la cui provenienza rimangono ignoti.

Piuttosto che formulare teorie per spiegare quello che oggi è inesplicabile, è forse più facile dire che il Triangolo delle Bermude esiste soltanto nell'immaginazione dei mistici, degli esaltati, dei superstiziosi e delle persone che amano far colpo. Uno dei numerosi commentatori convinti che il Triangolo delle Bermude non sia null'altro che una coincidenza di scomparse, ognuna delle quali può essere spiegata separatamente, ha osservato: «Quelli che credono nel Triangolo delle Bermude credono anche ai serpenti di mare»; ma questo aforisma non dimostra necessariamente che, se una cosa non esiste, non debba esistere neppure l'altra, né che, qualora un serpente di mare venisse infine identificato in modo soddisfacente, le altre leggende del mare diventerebbero per questo più credibili.

In generale, le persone non amano affrontare misteri che non si possano infine spiegare, o sono incapaci di accettare spiegazioni teoriche espresse in termini incomprensibili per loro. Ed è spiritualmente più confortante esser capaci di riconoscere ciò che possiamo affrontare nell'ambito del mondo fisico, che non far fronte a una minaccia sconosciuta. Se un fenomeno non si può spiegare, la miglior risposta è ignorarlo, condotta più rassicurante, e, in un certo senso, più ingenua. Ma il tempo dell'ingenuità scientifica, con il senso di rassicurazione che comporta, è trascorso, finendo definitivamente nella mattinata del 16 luglio 1945, ad Alamogordo, nel New Mexico, quando la teoria atomica dimostrò in maniera conclusiva di non essere più soltanto una teoria.

Noi ora viviamo in un mondo in cui le linee della scienza e della parascienza sono convergenti, un mondo in cui quello che un tempo era magico o sogno di maghi è stato adottato dalla scienza e reso accettabile dalla terminologia scientifica. Oggi i biologi possono produrre la vita; i biologi criogenici saranno presto in grado di conservare indefinitamente la vita umana per mezzo di congelamento di corpi vivi; la trasmissione col pensiero di immagini su pellicole è stata provata; la psicocinesi, lo spostamento di oggetti con la forza di volontà, non è più un argomento frivolo, ma è studiata con seri esperimenti; ed entrambe le potenze spaziali predominanti effettuano esperimenti di telepatia dallo spazio interplanetario e verso di esso. Il sogno degli alchimisti, la trasformazione della materia, non è più una cosa impossibile, e l'unico ostacolo al mutare quantità di piombo in oro è costituito dal fatto che il procedimento sarebbe troppo costoso (!).

A un livello più cosmico, nel firmamento delle verità scientifiche si sono aperte screpolature così grandi, che coloro i quali preferiscono rimanere su un terreno solido e familiare, si sentono confusi e disorientati. La possibilità dell'esistenza dell'antimateria, la curvatura di spazio e tempo, nuove concezioni della gravità e del magnetismo, la sospettata esistenza di pianeti spenti nel nostro stesso sistema, implosione di stelle, *novae* e piccole particelle di materia più pesante dell'intero pianeta, le *quasar* e i buchi neri nello spazio, un universo senza fine che diventa sempre più grande a mano a mano che la nostra visione telescopica si estende a milioni di galassie non ancora scoperte, questa l'arcana conoscenza che ci aspetta, mentre avanziamo a una velocità così accelerata, che nessun mistero ci dovrebbe stupire soltanto perché non sembra logico.

Il Triangolo delle Bermude, area situata nel territorio familiare del nostro pianeta, sebbene forse connesso con forze che noi non comprendiamo ancora (ma potremmo capire presto) può essere uno di questi misteri. Come specie, noi ora ci stiamo avvicinando alla maturità. Non possiamo ritirarci dalla ricerca della conoscenza o di nuove spiegazioni, sia in questo mondo sia al di là di esso.

## 10. RINGRAZIAMENTI

L'autore desidera esprimere la sua gratitudine alle seguenti persone e organizzazioni che hanno contribuito con consigli, suggerimenti, perizie, informazioni e fotografie alla stesura di questo libro. A questo proposito, la menzione di individui o di enti non implica, naturalmente, accettazione o consenso o conoscenza, da parte loro, di alcuna delle teorie espresse in questo volume, escluso il caso in cui le teorie siano loro attribuite in modo specifico.

L'autore desidera esprimere la sua particolare gratitudine al dottor J. Manson Valentine, dottore in filosofia, conservatore onorario del Museo di Scienze di Miami e ricercatore del Bishop Museum di Honolulu, per i suoi disegni, le mappe, le fotografie e le interviste citate nel testo.

I nomi che seguono sono elencati in ordine alfabetico:

Norman Beam, scrittore, insegnante e studioso di UFO

José María Bensaúde, presidente delle *Navecor Lines*, Portogallo e Isole Azzorre

Valerie Berlitz, scrittrice e artista

Boeing Commercial Airplane Company

Hungh Auchincloss Brown, ingegnere elettronico, scrittore

Jean Byrd, presidentessa della Isis

Edgar Evans Cayce, ingegnere elettrotecnico, scrittore

Hugh Lynn Cayce, presidente dell'*Association for Research and Enlightenment*

Diane Cleaver, giornalista e scrittrice

Julius Egloff, Jr., oceanologo

Fairchild Industries

Mel Fisher, sommozzatore e addetto a ricuperi marittimi

Athley Gamber, presidente del *Red Aircraft*

Carlos Gonzáles G., studioso di UFO

Prof. Charles Hapgood, cartografo, storico, scrittore

Dott. Bruce Heezen, oceanologo e scrittore

Capitano Don Henry, capitano della marina mercantile e sommozzatore

Robert Hieronimus, scrittore, artista, presidente dell'AUM

J. Silva Júnior, direttore di *Terra Nostra*, Isole Azzorre

Theodora Kane, docente e artista

Edward F. Kuhnel, proc. specializzato in legge oceanica

The Library of Congress

Comandante Gene Lore, pilota della TWA

Howard Metz, studioso delle piramidi

Albert C. Muller, fisico della radiazione

National Archives and Records Service

Alan C. Nelson, proprietario di panfilo

Thomas O'Herron, ambasciatore degli Stati Uniti a Lisbona

Arnold Post, scrittore, oceanologo, sommozzatore

Reynolds Metals Company

Ivan T. Sanderson, esploratore, zoologo, scrittore, fondatore del SITU

Sabina Sanderson, autrice, ricercatrice, direttrice del SITU

Gardner Soule, scrittore, oceanologo

John Wallace Spencer, scrittore, insegnante universitario, studioso di UFO e del Triangolo delle Bermude

Jim Thorne, oceanologo, capitano della marina mercantile, sommozzatore, scrittore

C. Payne Tobey, matematico, astronomo, astrologo, scrittore

Carolyn Tyson, pittrice di marine

Paul J. Tzimoulis, oceanologo, scrittore, editore, fotografo

*Bermuda: il triangolo maledetto – Charles Berlitz* z

Pag. 123

United States Air Force  
 United States Coast Guard  
 United States Navy  
 Vijay Verma, direzione dell'India Tourist Office  
 Charles Wakeley, pilota di aeroplani ed elicotteri  
 G. Theon Wright, scrittore, esploratore, interessato di ricerche psichiche  
 Roy H. Wirshing, capitano di corvetta, pensionato della Marina degli Stati Uniti, conferenziere,  
 scrittore  
 Robie Yonge, pilota, commentatore e studioso di UFO

## 11. BIBLIOGRAFIA

Prima di menzionare alcuni dei libri a cui questo lavoro fa riferimento, l'autore desidera raccomandare all'attenzione dei lettori la *Bermuda Triangle Bibliography* compilata da Larry Kusche e Deborah Blouin, Arizona State University Library, nell'aprile del 1973, che contiene numerosi riferimenti, compresi libri e articoli di giornali e riviste, riguardanti il Triangolo delle Bermude. Questa bibliografia cita centinaia di autori, ma i riferimenti più reali e completi ai fenomeni del Triangolo delle Bermude si possono trovare nelle opere di Sanderson, Gaddis e Spencer, elencate qui sotto, fra le altre.

Barker Ralph, *Great Mysteries of the Air*, London 1966  
 Berlitz Charles, *Mysteries from Forgotten Worlds*, New York 1972  
*La Bibbia*, versione di re Giacomo  
 Blumrich J., *The Space Ships of Ezekiel*, New York 1973  
 Bosworth A.R., *My Love Affair with the Navy*, New York 1969  
 Briggs Peter, *Men in the Sea*, New York 1968  
 Brown Hugh Auchincloss, *Cataclysms of the Earth*, New York 1967  
 Burgess Robert F., *Sinkings, Salvages, and Shipwrecks*, New York 1970  
 Carnac Pierre, *L'histoire commence à Bimini*, Paris 1973  
 Chevalier Raymond, *L'avion à la découverte du passé*, Paris 1964  
 Edwards Frank, *Stranger than Science*, New York 1959  
 Edwards Frank, *Strangest of All*, New York 1956  
 Freuchen Peter, *Peter Freuchen's Book of the Seven Seas*, New York 1957

Fuller John G., *Incident at Exeter*, New York 1966  
 Gaddis Vincent, *Invisible Horizons*, Philadelphia 1965  
 Gaston Patrice, *Disparitions mystérieuses*, Paris 1973  
 Godwin John, *This Baffling World*, New York 1968  
 Gould Rupert T., *Enigmas*, New York 1965  
 Keyhoe Donald F., *Flying Saucer Conspiracy*, London 1955  
 Kosok Paul, *Land, Life and Water in Ancient Peru*, New York 1965  
 Anonimo, *The Mahabharata*, traduzione di Protap Chandra Roy, Calcutta 1889  
 Anonimo, *The Mahavira*,  
 O' Donnel Elliot, *Strange Sea Mysteries*, London 1926  
 Sagan Carl, *Intelligent Life in the Universe*, San Francisco 1966  
 Sanderson Ivan T., *Invisible Residents: a Disquisition upon Certain Matters Maritime, and the Possibility of Intelligent Life Under the Waters of this Earth*, New York 1970  
 Sanderson Ivan T., *Investigating the Unexplained*, Englewood Cliffs, New Jersey 1972  
 Snow Edward Rowe, *Mysteries and Adventures Along the Atlantic Coast*, 1948  
 Soule Gardner, *Undersea Frontiers*, Chicago 1968  
 Soule Gardner, *Ocean Adventure*, New York 1964  
 Soule Gardner, *Wide Ocean*, Chicago 1970  
 Soule Gardner, *Under the Sea*, New York 1971

Spencer John Wallace, *Limbo of the Lost*, Westfield Massachusetts 1969  
Steiger Brad, *Atlantis Rising*, New York 1973  
Stewart Oliver, *Danger in the Air*, New York 1958  
Stick David, *Graveyard of the Atlantic*, Chapel Hill 1952  
Titler Dale, *Wings of Mystery, Riddles of Aviation History* New York 1966  
Tomas Andrew, *We are not the First*, London 1971  
Tucker Terry, *Beware the Hurricane!*, Bermuda 1966  
Williers Alan, *Wild Ocean* New York 1957  
Waters Frank, *Book of the Hopi*, New York 1969  
Wilkins Harold T., *Flying Saucers on the Attack* New York 1954  
Wilkins Harold T., *Strange Mysteries of Time and Space* New York 1959