

L'étrange triangle des Bermudes (2)

En écrivant ce chapitre, nous avons tenté d'atteindre plusieurs objectifs : établir un tableau chronologique aussi complet que possible des navires et avions disparus dans la zone du Triangle des Bermudes et les zones environnantes; permettre à d'autres chercheurs d'utiliser ce document afin de le compléter par des éléments connus d'eux; prouver aux lecteurs, sans les obliger à compulsier de nombreux ouvrages, que tous les cas de disparition ne sont pas nécessairement mystérieux! La liste est longue. La plupart des cas ont été commentés : certains très laconiquement faute de documentation, d'autres se trouveront à l'étroit dans ce tableau. Ils seront plus longuement explicités dans les chapitres suivants.

Nous avons consulté tous les livres s'intéressant au Triangle; également des ouvrages maritimes anciens. Un grand nombre de revues et de journaux furent compulsés. Pour chaque cas, nous avons essayé de noter le nom des navires ou avions, leur position et la date présumée de leur disparition. Ceci nous a permis de trouver quelques divergences entre les auteurs. En ce qui concerne la disparition des navires, nous avons pu établir pour un grand nombre d'entre eux la réalité des faits en compulsant les Lloyd's Registers of Shipping, depuis 1890. Nous remercions tout particulièrement la Belgian Nautical Research Association, de nous avoir permis de consulter ses volumes. En règle générale, nous avons pu vérifier que les événements cités par L.D. Kusche étaient exacts. En ce qui concerne les cas non repris par cet auteur dans « The Bermuda Triangle Mystery — Solved », et non mentionnés dans les « Lloyd's Registers » (c'est le cas de tous les voiliers/yachts de faible tonnage), nous avons cité les éléments donnés par l'auteur qui nous semblait le plus sérieux.

Les lecteurs intéressés par ces recherches pourront facilement retrouver les articles cités grâce aux renvois numériques de la bibliographie. La référence n'est toutefois pas toujours donnée lorsqu'un auteur ne fait que mentionner le cas sans autre explication.

Arbitrairement cette liste débute en 1800, les disparitions antérieures étant difficilement contrôlables. Elle est complète dans la mesure de nos moyens d'information, qui ne sont pas illimités. Nous serons donc vivement reconnaissants aux lecteurs qui voudront bien nous communiquer tous les renseignements complémentaires qu'ils pourraient éventuellement posséder.

Jacques Dieu.

LISTE NON LIMITATIVE DES VOILIERS, NAVIRES DE TOUT TONNAGE ET AVIONS DISPARUS OU TROUVES SANS EQUIPAGE DANS LE « TRIANGLE DES BERMUDES » ET DANS LES ZONES ENVIRONNANTES.

1. **Août 1800**
INSURGENT : voilier de la Marine américaine; disparaît avec 340 hommes à bord. Le premier auteur à citer ce cas est Berlitz. Ce cas est douteux, manque de preuves.
Réf. : 4, 48, 54.
2. **août 1800**
PICKERING : voilier de la Marine américaine; disparaît avec 90 hommes, le 20 (?) août, entre New Castle (Delaware) et la Guadeloupe.
3. **Décembre 1812**
PATRIOT : voilier destiné au transport de passagers et de marchandises, devient navire-corsaire à la déclaration de la guerre avec la Grande-Bretagne (1812). Quitte le port de Charleston (Caroline du Sud) le 31 décembre pour New York, où on l'attendit en vain. A bord se trouvait Theodosia Burr Alston, fille de l'ex-vice-président des Etats-Unis, Aaron Burr. Elle était aussi l'épouse du gouverneur de la Caroline du Sud.
Trois hypothèses sont à retenir : le navire fut attaqué et coulé soit par les Anglais, soit par des pirates, ou encore, il sombra lors de la tempête qui sévit le 1er janvier 1813.
Réf. : 22, 48, 59.
4. **Octobre 1814**
WASP : navire de guerre américain. Il s'était spécialisé dans la chasse aux navires anglais. Aurait disparu dans les Caraïbes vers le 9 octobre.
Réf. : 4, 15, 22.
5. **Octobre 1824**
WILD CAT : voilier américain, disparu entre Cuba et l'île Thompson (nous n'avons pu situer celle-ci).
Réf. : 4, 15.
6. **août 1840**
ROSALIE : ce voilier français fut retrouvé abandonné, mais en bon état, au large de Nassau (Bahamas). Le cas est mentionné pour la première fois dans le *London Times* du 6 novembre 1840, page 6. L'information est reprise par Charles Fort, puis répétée de nombreuses fois. Détail amusant : dans le *Times* on peut lire que les seuls êtres vivants trouvés à bord furent un chat, un peu de volaille et quelques canaris à moitié morts de faim. Fort ne mentionne qu'un seul canari... ainsi que tous les auteurs qui reprennent cette information. Un autre détail, beaucoup plus important : ce navire est inconnu dans les archives du Musée de la Marine de Paris (cité par L.D. Kusche). Selon la Lloyd's, il pourrait y avoir confusion avec le *Rossini*, également échoué près de Nassau, mais dont l'équipage avait été sauvé. Ce cas reste « mystérieux » par manque de documents attestant l'existence de la *Rosalie*.
Réf. : 4, 15, 17, 19, 20, 27, 37, 40.
7. **Mars 1843**
GRAMPUS : voilier de la Marine américaine. Est connu pour sa chasse aux navires pirates et aux navires se livrant au trafic d'esclaves. A été aperçu pour la dernière fois, le 3 mars au large de St. Augustine (côte est de la Floride).
Réf. : 15, 58.
8. **1850**
SEABIRD : ce voilier fut aperçu par les riverains de Easton Beach manœuvrant de façon étrange. Il vint s'échouer sur la plage. Lorsque l'on monta à bord, on ne trouva pas de trace de l'équipage. Les marchandises furent déchargées et quelques jours plus tard le *Seabird* disparut lors d'une tempête.
Réf. : 4, 19, 20, 25, 36, 42.
9. **Mars 1854**
CITY OF GLASGOW : quitte Liverpool le 1er mars pour la baie de la Delaware. A disparu sans traces. Il y avait 480 personnes à bord.
Réf. : 42, 48, 58.
10. **Avril 1854**
BELLA : le « Lloyd's Register of British and Foreign Shipping » de 1854 renseigne bien un navire de ce nom. Il aurait disparu (de sa disparition, nous n'avons pu trouver confirmation à la Lloyd's) six jours après avoir quitté Rio de Janeiro, soit après avoir parcouru

une distance de 1.2
Réf. : 15, 19, 27, 65.

11. **Février 1855**
JAMES B. CHESTER : équipage par le M. ouest des Açores, classique dans les
Réf. : 4, 15, 19, 20.

12. **Octobre 1858**
PEARL : est cons voiliers jamais co Le 18 octobre, il q Son capitaine étai vire disparut sans mentionné jusqu'à mention, par hasar que (1947) sur les
Réf. : 3a.

13. **Mars 1866**
LOTTA : voilier su et en route pour l Haïti. Pas de déta sidérons comme d
Réf. : 15, 20a, 27.

14. **1868**
VIEGO : navire ma cité en même temp la même zone. Ce gnements.
Réf. : 15, 20a, 27.

15. **1870**
CITY OF BOSTON : sonnes à bord lo Liverpool. Aucun d
Réf. : 42, 56.

16. **Décembre 1872**
MARY CELESTE : vide d'équipage p et 17°37' (ou 15°) En réalité, pas te tugal... et donc a Gaddis l'appelle cas sera étudié er
Réf. : tous les aut

17. **Février-mars 1880**
HMS ATALANTA : de ± 10 selon le Les Bermudes et A vraisemblablem suite aux tempêtes vers cette période. arriva au navire-b bre 1957. On se route d'un ouraga un SOS et l'on re frage eut égaleme
Réf. : 4, 12, 15, 17.

18. **1881**
Non Identifié : on la goélette aban valables lui valer son histoire méri aurait rencontré Açores. Le capita tune. La brume s plus tard, les nav page avait disparu tat. Une première personne ne vou version raconte remplace les dis fois de plus sépa voilier. Nous avo années 1878 à 1 trace de l'Ellen voilier anglais.
Réf. : 4, 15, 19, 23

19. **1884**
MIRAMONDE : n velle-Orléans. M Nous le considé n'est pas rense (années 1878 à 18
Réf. : 15, 20a, 27.

NAVIRE DE OU TROUVES S BERMUDES »

une distance de 1.200 milles, jusqu'au Cap São Roque.
Réf. : 15, 19, 27, 65.

11. **Février 1855**
JAMES B. CHESTER : ce trois-mâts fut trouvé sans équipage par le *Marathon*, à six cents milles au sud-ouest des Açores. Est considéré comme une énigme classique dans les disparitions d'équipages.
Réf. : 4, 15, 19, 20.

12. **Octobre 1858**
PEARL : est considéré comme un des plus beaux voiliers jamais construits aux Bermudes (en 1855). Le 18 octobre, il quitta les Bermudes pour les Açores. Son capitaine était William Smith Hutchings. Ce navire disparut sans aucune trace. Il n'a jamais été mentionné jusqu'à présent. Nous en avons trouvé mention, par hasard, en parcourant un guide touristique (1947) sur les Bermudes.
Réf. : 3a.

13. **Mars 1866**
LOTTA : voilier suédois, en provenance de Göteborg et en route pour La Havane. Il disparut au nord de Haïti. Pas de détails concernant ce cas. Nous le considérons comme douteux.
Réf. : 15, 20a, 27.

14. **1868**
VIEGO : navire marchand espagnol. Est généralement cité en même temps que le N° 13. Aurait disparu dans la même zone. Cas douteux par manque de renseignements.
Réf. : 15, 20a, 27.

15. **1870**
CITY OF BOSTON : ce navire disparut avec 177 personnes à bord lors d'un voyage de New York vers Liverpool. Aucun détail pour ce cas.
Réf. : 42, 56.

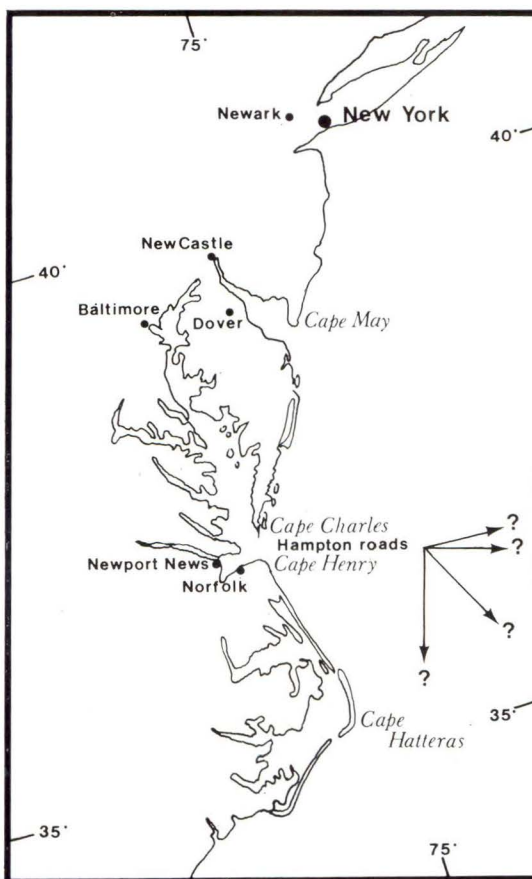
16. **Décembre 1872**
MARY CELESTE : le 4 décembre, ce voilier est trouvé vide d'équipage par le *Dei Gratia*. Position : 38°20' N et 17°37' (ou 15') W.
En réalité, pas tellement éloigné des côtes du Portugal... et donc assez loin du « Triangle » ! Vincent Gaddis l'appelle « l'épave dérivante classique ». Ce cas sera étudié en détail dans un prochain chapitre.
Réf. : tous les auteurs citent ce « cas ».

17. **Février-mars 1880**
HMS ATALANTA : navire-école anglais avec 290 (varie de ± 10 selon les auteurs) aspirants. Disparaît entre les Bermudes et son port d'attache : Portsmouth. A vraisemblablement sombré au large des Açores, suite aux tempêtes extrêmement violentes qui sévirent vers cette période. Ce cas est à comparer avec ce qui arriva au navire-école allemand *Pamir* en septembre 1957. On se souviendra qu'il se trouvait sur la route d'un ouragan baptisé *Currie*. Le *Pamir* envoya un SOS et l'on retrouva quelques naufragés. Ce naufrage eut également lieu au large des Açores.
Réf. : 4, 12, 15, 17, 19, 20, 25, 27, 42, 49, 50.

18. **1881**
Non identifié : on pourrait écrire — l'*Ellen Austin* et la goélette abandonnée. Le peu de renseignements valables lui valent la mention : cas douteux. Mais son histoire mérite d'être racontée. L'*Ellen Austin* aurait rencontré un voilier abandonné à l'est des Açores. Le capitaine mit à bord un équipage de fortune. La brume sépara les deux voiliers. Deux jours plus tard, les navires se retrouvèrent, mais... l'équipage avait disparu. Une fouille ne donna aucun résultat. Une première version de la légende signale que personne ne voulut monter à son bord. Une autre version raconte qu'un second équipage bien armé remplaça les disparus. Mais les navires furent une fois de plus séparés, et on ne retrouva plus l'étrange voilier. Nous avons vérifié le « Lloyd's Register » des années 1878 à 1882, mais nous n'avons pas trouvé trace de l'*Ellen Austin*, pourtant renseigné comme voilier anglais.
Réf. : 4, 15, 19, 23, 27, 40, 58, 65.

19. **1884**
MIRAMONDE : navire italien en route vers La Nouvelle-Orléans. Manque complet de renseignements. Nous le considérons comme cas douteux. Ce nom n'est pas renseigné dans le « Lloyd's Register » (années 1878 à 1884).
Réf. : 15, 20a, 27, 65.

Carte de l'est des Etats-Unis avec indication de quelques ports d'où sont partis un très grand nombre de navires disparus.



20. **1884**
RESOLVEN. Patrice Gaston est le seul auteur à mentionner ce navire. Il écrit : « brick *Resolven*, parti du Labrador en août 1884, retrouvé en plein Atlantique, toutes voiles dehors, lumières et feux de cuisines allumés, par le croiseur *Mallard*... Il était complètement désert ». L'auteur ne nous donne malheureusement pas d'autres précisions. Nous connaissons un *Resolven*, construit en 1872 et un autre construit en 1882, tous deux Anglais, mais nous n'avons pas trouvé de détails concernant une disparition éventuelle. Par contre, le croiseur anglais *Mallard* (c'est un torpilleur) a bel et bien existé et a été construit entre 1895 et 1901...
Réf. : 20, 57a, 65.

Avant de poursuivre la liste, nous voulons marquer notre étonnement devant le fait qu'aucun auteur ne signale de disparitions entre 1884 et 1902, à l'exception du *Naronic* en 1893. Lorsque nous avons consulté le « Lloyd's Register. Wreck Returns » (pour la période 1890-1900), nous y avons relevé un nombre important de navires portés manquants (Missing). En général, ces navires quittaient un port américain à destination de l'Europe. Ils ont donc pu disparaître dans la zone du « Triangle », mais également « au large des Açores », ou dans la Manche...

21. **Novembre 1890**
THANEMORE : navire anglais. Quitte Baltimore pour Liverpool. Est signalé pour la dernière fois au large de Cape Henry (près de Norfolk, Virginie), le 26 novembre.
Réf. : 65.

22. **Décembre 1890**
HAYDEE : navire français. Quitte St. Pierre-et-Miquelon le 5 décembre pour Bordeaux... « and not since heard of » (expression classique utilisée par la Lloyd's pour les cas de disparition).
Réf. : 65.
- Pour la période du premier trimestre 1891, le « Lloyd's Register » mentionne dix-sept voiliers portés manquants (mais pas uniquement dans l'Atlantique).
23. **Décembre 1892**
MARY STEWART : navire norvégien. Quitte Savannah (Georgie) le 5 décembre pour Anvers. Disparu !
Réf. : 65.
24. **Novembre 1892**
TROFAST : navire norvégien. Quitte Trinidad le 23 novembre pour Dieppe. Disparu !
Réf. : 65.
25. **Décembre 1892**
OTUS : navire norvégien. Quitte Savannah le 6 décembre pour Liverpool. Disparu !
Réf. : 65.
26. **Février 1893**
WIMMERA : navire norvégien. Quitte Mobile (Golfe du Mexique) le 8 février pour Terneuzen. Disparu !
Réf. : 65.
27. **Février 1893**
NARONIC : navire-vapeur (steamer) anglais. Quitte Liverpool le 11 février à destination de New York, « and not since heard of ». Seul Charles Fort cite ce navire. La disparition est confirmée par : 1° Le « Lloyd's Register of British and Foreign Shipping — Returns of Vessels, Totally lost, Condemned, etc. » (1er trimestre 1893); 2° Le « Report of the Merchant Navy Shipping Advisory Committee, London 1912 », qui précise que 77 personnes étaient à bord lors de sa disparition.
Réf. : 17, 65.
28. **Août 1893**
ELDORADO : navire anglais. Quitte Frontera (Mexique) le 7 août pour New York. Disparu !
Réf. : 65.
29. **Août 1893**
P.M. PETERSEN : navire norvégien. Quitte Savannah le 15 août pour Rotterdam. Disparu !
Réf. : 65.
30. **Août 1893**
ECLIPSE : navire américain. Quitte La Havane le 17 août pour New York. Disparu !
Réf. : 65.
31. **Novembre 1893**
SAN GAETANO : navire italien. Quitte Brême le 8 novembre pour Port-Royal (Jamaïque). Disparu !
Réf. : 65.
32. **Décembre 1893**
ASSISTANT : navire anglais. Quitte Mobile le 3 décembre pour Kingston (Jamaïque). Disparu !
Réf. : 65.
33. **Février 1894**
APOLLO : navire anglais. Quitte New York le 11 février pour Anvers. Disparu !
Réf. : 65.
34. **Mars 1894**
DE RUYTER : navire belge. Quitte Anvers le 12 mars pour Boston et Baltimore. Est signalé pour la dernière fois, le 13 mars au large de Pointe-Lizard. Disparu !
Réf. : 65.
35. **Octobre 1894**
ATLANTIC : navire allemand. Quitte Newport le 20 octobre pour la Martinique. Disparu !
Réf. : 65.
36. **Janvier 1895**
DAPHNE : navire français. Quitte Pointe-à-Pitre le 8 janvier pour St. Pierre-et-Miquelon. Disparu !
Réf. : 65.
- Et la liste continue, bien sûr, jusqu'en 1902... année où disparaît un navire allemand, cité par de nombreux auteurs.
37. **Octobre 1902**
FREYA : Charles Fort mentionne ce navire dans « LO », et cite sa source : *Nature*, 25 avril 1907. Fort semble avoir été recopié par tous les auteurs. Selon *Nature*, ce navire allemand aurait quitté Manzanillo (côte ouest du Mexique) pour Punta Arenas (extrême

sud du Chili). Il fut trouvé abandonné au large de Mazatlan, le 20 octobre. L'abandon du navire fait probablement suite aux tremblements de terre, avec répercussion en mer, qui secoua toute cette région du Mexique. L'abandon en mer est confirmé par le « Lloyd's Register » (4me trimestre 1902). Mais Vincent Gadis (19, p. 251) et Charles Berlitz (4, p. 55) déclarent que le navire avait quitté Manzanillo (Cuba) et le situent ainsi dans le « Triangle des Bermudes » !
Réf. : 4, 15, 17, 25, 27, 65.

38. **Novembre 1909**
SPRAY : voilier de onze mètres, avec lequel un grand marin, Joshua Slocum, fit le tour du monde (1895-1898). En 1909, Slocum reprit la mer et disparut dans la mer des Caraïbes... ou ailleurs !
Le *Spray* est le premier voilier de plaisance à disparaître et à être enregistré. Nous étudierons les cas de ces petits voiliers dans un autre chapitre.
Réf. : 4, 15, 22, 27, 40, 58.

39. **Mars 1910**
NINA : remorqueur de l'U.S. Navy. Quitte Norfolk le 15 mars pour La Havane. Il fut aperçu pour la dernière fois au large de Savannah. Nous n'avons trouvé aucun renseignement précis sur ce navire.
Réf. : 15, 58.

40. **Mars 1918**
CYCLOPS : charbonnier de 19.000 tonnes, de la Marine américaine. Quitte Bahia (Brésil) le 22 février à destination de Baltimore. On note une escale imprévue à La Barbade, le 3 mars. Ensuite... il disparaît avec 309 personnes ! Cas très « mystérieux », qui a fait couler beaucoup d'encre. Parmi les explications possibles, nous avons noté : 1° cyclone ou tempête; 2° explosion; 3° cible d'un sous-marin allemand; 4° trahison... le capitaine du Cyclops était d'origine allemande !
Réf. : 4, 15, 17, 19, 22, 24, 27, 29, 40, 49, 50, 58.

41. **Février 1920**
AMELIA ZEMAN : navire américain. Quitte Norfolk le 19 février pour Haïti. Disparu !
Réf. : 65.

42. **Avril 1920**
STEINSUND : navire norvégien. Quitte Bordeaux le 3 avril pour Newport News. Disparu !
Réf. : 15, 58, 65.

43. **Avril 1920**
WILLIAM O'BRIEN : navire américain. Quitte New York le 15 avril pour Rotterdam. Envoie un message radio le 18 avril et demande assistance. Sa position était à 500 milles à l'est de Philadelphie. Disparu !
Réf. : 49, 50, 65.

44. **Octobre 1920**
ALBYAN : navire finlandais (généralement mentionné comme étant de nationalité russe; nous reprenons la nationalité inscrite dans le « Lloyd's Register »). Quitte Norfolk le 1er octobre pour Gothenburg (Göteborg). Disparu !
Réf. : 15, 49, 50, 58, 65.

45. **Octobre 1920**
SVARTSKOG : navire norvégien. Quitte Newport News le 16 octobre pour Buenos Aires. Disparu !
Réf. : 15, 20, 58, 65.

46. **Octobre 1920**
GENERAL MORNE : quitte Lisbonne le 19 octobre pour Terre-Neuve (Newfoundland). Il n'est pas renseigné dans le « Lloyd's Register ». Voir au N° 49 : *General Horne*.
Réf. : 49, 50, 65.

47. **Novembre 1920**
FLONINE : navire norvégien. Venant probablement de Norfolk, il quitte Hampton Roads le 25 novembre pour une destination non précisée ! Pas de trace de ce navire dans le « Lloyd's Register ».
Réf. : 49, 50, 65.

48. **Novembre 1920**
YUTE : navire espagnol. Quitte Baltimore le 14 novembre pour Dunkerque. Le 17 novembre, le navire demande assistance et donne sa position : à 240 milles au sud du Cape May (New Jersey). Disparu !
Réf. : 15, 49, 50, 58, 65.

49. **Novembre 1920**
GENERAL HORNE : navire anglais. Quitte Catalina le 20 novembre pour Change Islands. Disparu ! Pourrait être le navire mentionné au N° 46. Les destinations diffèrent. S'agit-il d'une erreur ?
Réf. : 65.

50. **Décembre 1920**
FIORINO : navire norvégien. 25 novembre, puis Christian de Hampton Road.
Réf. : 65.

51. **Janvier 1921**
HEWITT : navire américain. Quitte Sabine (Texas) le 25 janvier, aperçu pour la dernière fois (Floride), le 25 janvier.
Réf. : 15, 19, 20, 49, 50, 58.

52. **Janvier 1921**
CARROLL A. DEERING : navire américain. Rio de Janeiro le 2 janvier, via La Roads (Virginie), via La Roads échoué au Cap.
Réf. : 4, 15, 17, 19, 20, 22.

53. **Février 1921**
MONTE SAN MICHELE : navire américain. York le 2 février pour par radio le 8 février.
Réf. : 15, 49, 50, 58, 65.

54. **Février 1921**
OTTAWA : navire anglais. Port Lobos, il se rendait à destination le 2 février à destination est en communication avec le *ton Court*. Disparu !
Réf. : 15, 49, 50, 58, 65.

55. **Février 1921**
ESPERANZA DE LARR : navire américain. Norfolk le 2 février pour par radio le 8 février.
Réf. : 15, 49, 50, 58, 65.

56. **Février 1921**
CABEDELLO : navire américain. 3 février. Disparu ! C dans le « Lloyd's Register ».
Réf. : 15, 49, 50, 58, 65.

57. **1921**
ENTINE FLORINA : navire américain. Gaston cite ce navire dans le « Lloyd's Register ».
Réf. : 20, 65.

58. **Avril 1921**
CANADIAN MAID : navire américain. (et non Monte Cristo) Chester, en Nouvelle-Écosse.
Réf. : 49, 50, 65.

59. **1921**
KORRINGA : pas de trace de ce cas. Pas de trace dans le « Lloyd's Register ».
Réf. : 20, 65.

60. **Juillet 1921**
SWIFTSTAR : navire américain. le 30 juin; traverse le détroit de Cristobal. Il quitte le 42.
Réf. : 42, 65.

61. **Avril 1925**
RAIFUKU MARU : navire japonais. 18 avril pour Hambourg. Capté par le *Homer* du lieu de détresse. Une violente tempête. Sa position était : 4 au nord des Bermudes. Le navire japonais car la mer était très agitée. sous les yeux de l'équipage. Il fut retrouvé.
Réf. : 4, 15, 27, 58, 59.

62. **Décembre 1925**
COTOPAXI : navire américain. (roline du Sud) le 21 décembre, le navire n'a pas été retrouvé dans les eaux de détresse. Disparu !
Réf. : 4, 15, 19, 20a, 20b.

63. **1926**
PORTA-NOCA : navire américain. Des renseignements précis.
Réf. : 22.

50. **Décembre 1920**
FIORINO : navire norvégien. Quitte Copenhague le 25 novembre, puis Christiana le 2 décembre à destination de Hampton Roads. Disparu !
 Réf. : 65.
51. **Janvier 1921**
HEWITT : navire américain, transporteur de soufre. Quitte Sabine (Texas) le 20 janvier pour Boston. Est aperçu pour la dernière fois au nord de Jupiter Inlet (Floride), le 25 janvier. Disparu !
 Réf. : 15, 19, 20, 49, 50, 58, 65.
52. **Janvier 1921**
CARROLL A. DEERING : cinq-mâts américain. Quitte Rio de Janeiro le 2 décembre 1920 pour Hampton Roads (Virginie), via La Barbade. Le 31 janvier on le retrouve échoué au Cap Hatteras. L'équipage avait disparu.
 Réf. : 4, 15, 17, 19, 20, 22, 24, 25, 27, 49, 50, 58, 65.
53. **Février 1921**
MONTE SAN MICHELE : navire italien. Quitte New York le 2 février pour Gênes. Demande assistance par radio le 8 février. Disparu !
 Réf. : 15, 49, 50, 58, 65.
54. **Février 1921**
OTTAWA : navire anglais. Après avoir fait escale à Port Lobos, il se rend à Norfolk, qu'il quitte le 2 février à destination de Manchester. Le 6 février, il est en communication radio avec le steamer **Dorlington Court**. Disparu !
 Réf. : 15, 49, 50, 58, 65.
55. **Février 1921**
ESPERANZA DE LARRINAGA : navire anglais. Quitte Norfolk le 2 février pour Reggio. Disparu !
 Réf. : 15, 49, 50, 58, 65.
56. **Février 1921**
CABEDELLO : navire brésilien. Quitte Norfolk le 3 février. Disparu ! Ce navire n'est pas renseigné dans le « Lloyd's Register ».
 Réf. : 15, 49, 50, 58, 65.
57. **1921**
ENTINE FLORINA : pas de références. Seul Patrice Gaston cite ce navire. Aucune trace de ce navire dans le « Lloyd's Register ».
 Réf. : 20, 65.
58. **Avril 1921**
CANADIAN MAID : navire anglais. Quitte Monte Christi (et non Monte Cristo !), port de Haïti, le 4 avril pour Chester, en Nouvelle-Ecosse. Disparu !
 Réf. : 49, 50, 65.
59. **1921**
KORRINGA : pas de références. Seul Patrice Gaston cite ce cas. Pas de trace dans le « Lloyd's Register ».
 Réf. : 20, 65.
60. **Juillet 1921**
SWIFTSTAR : navire américain. Quitte Los Angeles le 30 juin; traverse le Canal de Panama et fait escale à Cristobal. Il quitte ce port le 13 juillet. Disparu !
 Réf. : 42, 65.
61. **Avril 1925**
RAIFUKU MARU : navire japonais. Quitte Boston le 18 avril pour Hambourg. Le 19 avril, un SOS est capté par le **Homeric** se trouvant à environ 70 milles du lieu de détresse. Le **Raifuku Maru** avait rencontré une violente tempête peu après son départ de Boston. Sa position était : 41°43'N et 61°39'W, soit 700 milles au nord des Bermudes. Lorsque le **Homeric** arriva près du navire japonais, il ne put lui porter secours car la mer était trop houleuse. Le navire sombra sous les yeux de l'équipage du **Homeric**. Aucun survivant ne fut retrouvé.
 Réf. : 4, 15, 27, 58, 59, 65.
62. **Décembre 1925**
COTOPAXI : navire américain. Quitte Charleston (Caroline du Sud) le 29 novembre pour La Havane. Le 1er décembre, le navire signale par radio, avoir de l'eau dans les cales, mais ne lance pas d'appel de détresse. Disparu ! A la date du 2 décembre, le **New York Times**, écrit que la côte est de la Floride avait subi une tempête « phénoménale ».
 Réf. : 4, 15, 19, 20a, 27, 65.
63. **1926**
PORTA-NOCA : petit navire à passagers reliant les îles des Caraïbes et Tampa en Floride. Peu de renseignements précis. Disparu !
 Réf. : 22.
64. **Mars 1926**
SUDUFFCO : navire américain. Quitte Port Newark (New Jersey) le 13 mars pour Los Angeles. Il est en communication radio le 14 mars, puis plus rien. Tout comme pour le **Cotopaxi**, la tempête soufflait avec violence dans cette zone. Disparu !
 Réf. : 4, 15, 19, 27, 49, 50, 58, 65.
65. **Juin 1931**
 Disparition d'un monoplane à aile haute Curtiss Robin. A bord, Herbie Pond... trafiquant de rhum au temps de la prohibition aux Etats-Unis. Selon Richard Winer, qui est le seul auteur à mentionner ce cas, Herbie Pond a le privilège d'avoir été le premier aviateur à disparaître officiellement dans le « Triangle »...
 Réf. : 58.
66. **Octobre 1931**
STAVANGER : la plupart des auteurs mentionne ce navire norvégien; il est parfois orthographié : **Stavanger**. L.D. Kusche a longuement enquêté tant en Amérique qu'en Norvège auprès des autorités maritimes. Aucun navire de ce nom n'a jamais été porté manquant. Il y eut bien un **Stavanger**, construit en 1925, mais il fit naufrage en 1957. Il ne peut s'agir du même navire.
 Réf. : 4, 15, 20a, 27, 65.
67. **Avril 1932**
JOHN AND MARY : voilier américain trouvé sans équipage par le **West Quechee**, le 16 avril. Position : 31°29'N et 63°29'W. En fait, le **John and Mary** avait été abandonné volontairement par son équipage le 8 mars, suite à une violente explosion du moteur. C'est le **Tide Water Associated** qui prit l'équipage à son bord. Position du voilier lorsqu'il fut abandonné : 35°58'N et 69°50'W. Remorqué au port par le **West Quechee**, il fut remis en état. Malheureusement, le 9 juillet de la même année, il fit naufrage près du Cape May. Les six membres d'équipage furent sauvés.
 Réf. : 4, 10, 27, 64.
68. **Septembre 1935**
LA DAHAMA : voilier américain trouvé abandonné par le navire anglais **Aztec**, à 700 milles au nord-est des Bermudes. Cas pratiquement similaire au **John and Mary**. L'équipage avait été secouru par le navire italien **Rex**. Position : 37°57'N et 51°55'W. L'équipage du voilier **La Dahama** avait souffert d'une tempête, et le voilier fut abandonné par le **Rex**, car il « semblait » prêt à couler. En réalité, il flotta encore cinq jours.
 Réf. : 19, 20, 22, 27.
69. **Décembre 1935**
 Disparition d'un biplan WACO, entre La Havane et l'île des Pins. Il y avait à bord trois passagers cubains. Richard Winer est seul à citer ce cas.
 Réf. : 58.
70. **Mars 1938**
ANGLO-AUSTRALIAN : navire anglais. Quitte Cardiff le 8 mars pour la Colombie Britannique. Est en communication radio le 14 mars, au large de Fayal (Açores). Disparu !
 Réf. : 4, 15, 19, 65.
71. **Février 1939**
P.E.C.C. : Patrice Gaston est seul à citer ce cas. Nous lisons qu'« en février 1939, un paquebot américain, le **Tulsa**, capta les messages de détresse d'un navire qui communiquait : « Ici P.E.C.C., P.E.C.C. Nous venons d'être attaqué par un sous-marin inconnu. SOS, SOS, SOS ». Deux navires se dirigèrent aussitôt vers la source des appels qui se situait à environ à 550 kilomètres au sud des Açores... (...) Lorsqu'ils arrivèrent sur les lieux du drame, ils ne trouvèrent rien !... »
 Réf. : 20.
72. **Février 1940**
GLORIA COLITA : navire anglais. Quitte Mobile le 21 janvier pour Guantanamo (Cuba). Est trouvé vide d'équipage le 4 février, par le **Cartigan**, à 150 milles au sud de Mobile dans le Golfe du Mexique. Les canots de sauvetage manquaient. Selon le U.S. Weather Bureau, le vent soufflait en tempête dans cette région.
 Réf. : 4, 15, 19, 20, 27, 49, 50.
73. **Mars 1941**
SANTA CLARA : navire brésilien, construit en 1919. Quitte Hampton Roads le 10 mars pour Rio de Janeiro. Envoie un appel de détresse le 15 mars. Position : 30°48'N et 68°42'W. Disparu ! Richard Winer n'est pas

- d'accord avec les renseignements fournis par la Lloyd's. Selon cet auteur le SOS aurait été capté le 12 mars à 09h09. Le 16 mars on aurait trouvé une partie de la passerelle, un tronçon de mât et deux gilets de sauvetage, dont un portait le nom du navire disparu.
Réf. : 15, 58, 65.
74. **Novembre 1941**
PROTEUS : navire canadien. Quitte St. Thomas, Iles Vierges, le 23 novembre pour Portland, Maine. Disparu ! Il aurait pu être torpillé par un sous-marin allemand, mais aucune preuve ne fut découverte.
Réf. : 15, 27, 50, 58.
75. **Décembre 1941**
NEREUS : navire canadien, même type de construction que le Proteus et appartenant à la même compagnie : Saguenay Terminals, Ltd, Ottawa. Quitte St. Thomas le 10 décembre pour Portland. Disparu ! Même hypothèse que le N° 74.
Réf. : 15, 27, 50, 58.
76. **Août 1944**
ISLAND QUEEN : goélette utilisée pour le transport des passagers entre les îles des Caraïbes. Il disparaît le 5 août entre Grenada et St. Vincent, avec 78 personnes.
Réf. : 40.
77. **Octobre 1944**
Disparition de deux avions de l'Aviation américaine. Cité par Ivan T. Sanderson, source : **American Legion Magazine**, June 1962.
Réf. : 42.
78. **Octobre 1944**
RUBICON : navire cubain, repéré par un petit dirigeable de la Marine américaine, le 21 octobre. Il fut remorqué par le **Nirvana** jusqu'à Miami. Seul être vivant à bord : un chien. Une fois de plus, ce navire a dû souffrir d'un violent ouragan qui sévit dans cette région du 12 au 20 octobre. Il manquait un canot de sauvetage, probablement celui avec lequel l'équipage avait essayé de se sauver.
Réf. : 4, 15, 19, 20, 27, 49, 50, 58.
79. **Décembre 1944**
Disparition de cinq avions de l'Aviation américaine, à 300 milles à l'est des Bermudes. Ils faisaient partie d'un groupe de sept avions et rejoignaient les Forces américaines en Italie. Un témoin, cité par Vincent Gaddis, signale qu'ils avaient rencontré une série de phénomènes météorologiques étranges, qui ébranlèrent sérieusement les appareils. Ils décidèrent alors de rentrer aux Bermudes. On n'entendit jamais plus parler des cinq autres appareils.
Réf. : 19, 58.
80. **Juillet 1945**
Disparition d'un quadrimoteur Privateer PB-4YW, lors d'un vol de routine, le 18 juillet. Recherche intense air-mer, sans succès.
Réf. : 49, 50.
81. **Été 1945**
Disparition de deux bombardiers SBD Dauntless. Ils faisaient partie d'un groupe de 12 avions. Pas de sérieuses références pour ce cas.
Réf. : 22.
82. **Décembre 1945**
Disparition de cinq avions torpilleurs TBM Avengers de la Marine américaine. Ce cas est considéré comme le plus grand mystère de l'aviation. Cet événement porte parfois le nom de « **Mary Celeste** » du ciel... Tout comme pour le navire trouvé abandonné, le vol 19 des cinq avions a fait l'objet d'une abondante littérature. Nous y reviendrons en détail dans un autre chapitre.
Réf. : tous les auteurs citent ce cas.
83. **Décembre 1945**
Disparition d'un hydravion Martin Mariner PBM, le 5 décembre. Il participait aux recherches pour retrouver les cinq Avengers. Ce cas sera discuté en même temps que le précédent.
Réf. : idem que pour le N° 82.
84. **Décembre 1945**
VALMORE : goélette deux-mâts avec un équipage de 4 hommes. Disparaît au large des côtes de la Caroline du Sud, vers le 27 décembre.
Réf. : 15, 58.
85. **Décembre 1945**
- VOYAGER II : goélette de 21 mètres avec quatre personnes à bord. Le voilier suivait le canal intérieur de Floride et disparaît sans aucune trace.
Réf. : 15, 58.
86. **Juillet 1946**
Disparition de trois navires venant de Panama à destination de La Nouvelle-Orléans. Ces cas sont cités par Ivan T. Sanderson. Source : **Doubt**, N° 16, 1946, p. 239. Nous avons vérifié le Lloyd's Register, mais il n'y a pas de navires portés disparus pendant les 3e et 4e trimestres de 1946.
Réf. : 42, 65.
87. **Décembre 1946**
CITY BELLE : goélette de 36 mètres trouvée abandonnée entre Hog Cay et Sandy Cay, au sud-est de Miami. Selon un journal local, le **Nassau Guardian**, on aurait retrouvé sept survivants, mais cette nouvelle ne fut jamais confirmée.
Réf. : 15, 27, 58.
88. **Juillet 1947**
Disparition d'un C-54 Superfortress de l'Armée américaine, le 3 juillet. Les recherches durèrent six jours, mais aucune trace de débris ne fut aperçue.
Réf. : 4, 15, 19, 25, 27, 37, 49, 50.
89. **Janvier 1948**
Disparition du **Star Tiger**, un quadrimoteur Tudor IV de la British South American Airways. Dernier contact radio, le 30 janvier. Les conditions atmosphériques étaient excellentes. L'avion avait quitté Santa Maria, Açores, et se dirigeait vers les Bermudes. Ce cas est considéré comme un des « mystères » de l'aviation.
Réf. : en général, tous les auteurs citent ce cas.
90. **Mars 1948**
Le 5 mars, Al Snider, célèbre jockey aux Etats-Unis, quitte Miami à bord d'un cabin cruiser de plus ou moins cinq mètres. Deux amis l'accompagnent. Ils avaient l'intention de pêcher au large de Sandy Key (au sud de la Floride). On retrouva le yacht flottant à la dérive et couché sur babord. L'équipage avait disparu... Ce que la légende ne mentionne pas, c'est qu'ils pêchaient la nuit et qu'un violent coup de mer avait heurté le bateau. Des vagues hautes de plus de quatre mètres avaient été observées cette nuit-là...
Réf. : 4, 15, 57.
91. **Décembre 1948**
Disparition le 28 décembre d'un Douglas DC-3, immatriculé NC-16002. Il avait décollé le 27 de San Juan, Puerto-Rico, et faisait route vers Miami. Aucune trace d'épave ne fut découverte. L'enquête révéla qu'au départ déjà l'avion avait des ennuis de batteries (insuffisamment chargées). En vol, peu après son décollage, sa radio ne portait plus assez loin. Y eut-il d'autres ennuis par manque d'énergie électrique ? La réponse fait partie de la légende...
92. **Janvier 1949**
Disparition du **Star Ariel**, le 17 janvier. Même type d'avion que le **Star Tiger** (N° 92) et appartenant également à la BSAA. Vol : les Bermudes - Jamaïque. Distance : 3.100 kilomètres. Décolle à 08h41. Dernier contact radio à 09h32. Durée de vol : cinq heures et demie. Heure d'arrivée prévue : 14h10. Aucune trace d'épave ne fut découverte. Ce cas également reste un mystère. Ce type d'avion ne fut plus utilisé pour le transport de passagers.
Réf. : en général, tous les auteurs citent ce cas.
93. **Janvier 1949**
DRIFTWOOD : cabin-cruiser de 11 mètres. Quitte le port de Dania, près de Fort Lauderdale, pour Bimini, le 14 janvier. Disparu avec cinq hommes à bord.
Réf. : 15, 58.
94. **Juin 1950**
SANDRA : navire costa-ricain de 105 mètres, construit en 1928. Quitte Savannah le 5 avril pour Puerto-Cabello (Vénézuëla). Disparu !
Réf. : 4, 15, 22, 27, 40, 58, 65.
95. **Juin 1950**
Disparition d'un DC-3 entre Maracaïbo et Kingston. Ce cas est signalé par R. Winer.
Réf. : 15, 58.
96. **Mars 1951**
Disparition d'un Globemaster C-124 le 22 ou le 23 mars. Le dernier contact radio fut établi alors que l'avion se trouvait à 800 milles au sud-ouest de l'Irlande... Hypothèse retenue : l'explosion. A noter que

la légende situe du « Triangle ».
Réf. : 4, 15, 19, 25

97. **Novembre 1951**
SAO-PAULO : cargo. Après une longue guerre fut vendu le 20 mars, il fut remorqué par le vembre, la flotille res. Au soir, un remorque cassé, morqueurs perdirent **Bustler**, on n'observa pas de débris. H l'Atlantique, il a séparé des remor

98. **Décembre 1952**
MELANIE SCHULZ : cargo. Le 29 septembre 1952, second voyage, Mobile (Golfe du fer. Dernière position 58°20'N et 9°33'W à 23 heures. Le connaître sa position. On retrouva des îles l'ainsi qu'une vaste de sa disparition avait été signalée. Le navire se serait réparé de la N° 109.
Réf. : 5, 56.

99. **Février 1953**
Disparition d'un cargo. Il avait quitté le Terre-Neuve. Il e à 359 milles à l'est les au nord des 135 km/h sévissent, l'appel de et l'on ne retrouva.
Réf. : 4, 15, 19, 2

100. **Octobre 1954**
Disparition d'un cargo. L'avion décolle de la Station, Maryland. L'avion décolla. Il devait res, il y eut un trouva alors à Les recherches fut trouvé.
Réf. : 4, 15, 19, 2

101. **Novembre 1954**
Disparition d'un cargo. Cherry-Point, C tionné uniquement.
Réf. : 20.

102. **Novembre 1954**
Disparition d'un cargo. Marine américaine bimoteur, signalé. Pas de détails, rition.
Réf. : 20.

103. **Décembre 1954**
SOUTHERN DIS 1944. Quitte le kilomètres au sud de la destination de Buenos Aires le 5 décembre. New York Times l'Anacostia l'au Charleston, C commencent nue : naufrage **Tullahoma** — de sauvetage.
Réf. : 15, 27, 5

104. **Janvier 1955**
HOME SWEET les Bermudes

c quatre per-
anal intérieur
e.

anama à des-
cas sont cités
t, N° 16, 1946,
Register, mais
is pendant les

trouvée aban-
au sud-est de
u *Guardian*, on
cette nouvelle

e l'Armée amé-
rièrent six jours,
aperçue.

moteur Tudor IV
ys. Dernier con-
tions atmosphéri-
vait quitté Santa
es Bermudes. Ce
« mystères » de

itent ce cas.

ay aux Etats-Unis,
ruiser de plus ou
accompagnent. Ils
rge de Sandy Key
a le yacht flottant
. L'équipage avait
entionne pas, c'est
olent coup de mer
hautes de plus de
cette nuit-là...

uglas DC-3, imma-
e 27 de San Juan,
ami. Aucune trace
uête révéla qu'au
s de batteries (in-
u après son décoll-
sez loin. Y eut-il
nergie électrique ?
nde...

anvier. Même type
t appartenant éga-
nudes - Jamaïque.
a à 08h41. Dernier
l : cinq heures et
h10. Aucune trace
s également reste
t plus utilisé pour

citent ce cas.

mètres. Quitte le
dale, pour Bimini,
mmes à bord.

5 mètres, construit
our Puerto-Cabello

caïbo et Kingston.

4 le 22 ou le 23
t établi alors que
sud-ouest de l'Ir-
osion. A noter que

la légende situe l'accident en mars 1950 et au nord
du « Triangle ».

Réf. : 4, 15, 19, 25, 27, 37.

97. **Novembre 1951**

SAO-PAULO : cuirassé brésilien construit en 1910. Après une longue carrière « pacifique », ce navire de guerre fut vendu à la British Iron Steel Corporation. Le 20 mars, il quitta Rio de Janeiro pour l'Angleterre, remorqué par le *Bustler* et le *Dexterious*. Le 4 novembre, la flotille se trouvait au sud-ouest des Açores. Au soir, un vent violent se leva et les lignes de remorque cassèrent. La nuit tomba et les deux remorqueurs perdirent le cuirassé de vue. Au radar du *Bustler*, on n'observa aucun écho. A l'aube, le navire avait disparu. Hypothèse : livré aux fureurs de l'Atlantique, il aurait sombré peu après avoir été séparé des remorqueurs.

98. **Décembre 1952**

MELANIE SCHULTE : navire allemand, construit en septembre 1952. Quitte Narvik (Norvège) pour son second voyage, le 17 décembre, à destination de Mobile (Golfe du Mexique). Cargaison : minerai de fer. Dernière position, le 21 décembre à midi : 58°20'N et 9°33'W. Un dernier contact radio fut établi à 23 heures. Le 22 décembre, le navire ne fit pas connaître sa position et les recherches furent organisées. On retrouva quelques épaves le long des côtes des îles Hébrides (au nord de l'Angleterre), ainsi qu'une vaste tache d'huile sur les lieux supposés de sa disparition. Cette nuit-là, une forte tempête avait été signalée dans cette zone. Hypothèse : le navire se serait brisé en deux suite à une mauvaise répartition de la cargaison. Voir également le cas N° 109.

Réf. : 5, 56.

99. **Février 1953**

Disparition d'un British York Transport le 2 février. Il avait quitté les Açores et se rendait à Gander, Terre-Neuve. Il envoya un SOS alors qu'il se trouvait à 359 milles à l'est-sud-est de Gander... et à 900 milles au nord des Bermudes ! Des vents de plus de 135 km/h sévissaient dans cette zone. Malheureusement, l'appel de détresse s'interrompit brusquement et l'on ne retrouva aucune épave, ni survivants.

Réf. : 4, 15, 19, 25, 27, 58.

100. **Octobre 1954**

Disparition d'un quadrimoteur Lockheed Super Constellation de la Marine américaine, le 30 octobre. L'avion décolle à 21h39 de Patuxent River Naval Air Station, Maryland, à destination de Port Lyauté en Afrique. Il devait faire escale aux Açores. A 23 heures, il y eut un dernier contact radio : l'avion se trouvait alors à 350 milles des côtes du Maryland. Les recherches durèrent quatre jours, mais rien ne fut trouvé.

Réf. : 4, 15, 19, 27, 49, 50, 58.

101. **Novembre 1954**

Disparition d'un bimoteur, à 38 milles au sud-est de Cherry-Point, Caroline du Nord. Ce cas est mentionné uniquement par Patrice Gaston.

Réf. : 20.

102. **Novembre 1954**

Disparition d'un chasseur à réaction Skyknight de la Marine américaine. Il était parti à la recherche du bimoteur, signalé au n° 101.

Pas de détails, seul P. Gaston cite ce cas de disparition.

Réf. : 20.

103. **Décembre 1954**

SOUTHERN DISTRICT : navire américain construit en 1944. Quitte le 2 décembre Port Sulphur (cent trente kilomètres au sud-est de La Nouvelle-Orléans) à destination de Bucksport (Maine). Dernier contact radio, le 5 décembre. Position : 24°N et 83°30'W. Selon le *New York Times* du 15 décembre, un autre navire, l'*Anacostia* l'aurait aperçu le 7 décembre au large de Charleston, Caroline du Sud. Les recherches ne commencèrent que le 11 décembre. Hypothèse retenue : naufrage. Le 2 janvier 1955, un navire — le *Tullahoma* — repêcha au sud de la Floride, un gilet de sauvetage portant le nom du navire disparu.

Réf. : 15, 27, 58, 65.

104. **Janvier 1955**

HOME SWEET HOME : goélette de 20 mètres. Quitte les Bermudes le 13 janvier avec sept personnes à

bord. Destination : Antigua (Petites Antilles). Il fut porté disparu le 27 janvier. La goélette ne fut jamais retrouvée, ni ses occupants.

Réf. : 15, 58.

105. **Septembre 1955**

CONNEMARA IV : yacht d'environ 23 mètres. Il est trouvé abandonné et sans équipage, le 26 septembre, par le pétrolier *Olympic Cloud*. Position : 31°41'N et 60°19'W (environ 150 milles au sud-est des Bermudes). Pris en remorque par le pétrolier, la ligne cassa et le yacht sombra. Ces précisions furent télégraphiées par le capitaine à son armateur. Dix ans plus tard, le propriétaire du *Connemara IV* écrivit à Richard Winer (59, pp. 57-59) et lui signala que le yacht, en 1955, était à quai à La Barbade. Il avait rompu ses amarres le 22 septembre après le passage d'un ouragan. Il avait donc dérivé SANS équipage à son bord, et trouvé tel quel par le pétrolier.

Réf. : 4, 15, 19, 27, 40, 58, 59.

106. **Avril 1956**

Disparition d'un B-25 reconverti en avion-cargo civil, le 5 avril. Position non précisée : à l'est d'Andros, îles Bahamas.

Réf. : 4, 15.

107. **Novembre 1956**

Disparition le 9 novembre d'un hydravion Martin « Marlin » P5M de la Marine américaine. Dernier contact radio à 20h30. Position : à 352 milles au nord des Bermudes. A 20h51, le navire libérien *Captain Lyras* lance un SOS et signale qu'un avion en flamme a été aperçu. Ensuite, à 21h15, le même navire signale avoir entendu une violente explosion. Des recherches importantes furent organisées, mais sans résultat.

Réf. : 4, 15, 19, 27, 49, 50, 58.

108. **Janvier 1958**

REVONOC : cotre américain de 13,5 mètres. Il disparaît entre Key West et Miami dans la nuit du 31 décembre au 1er janvier. Des vents violents se sont déchainés au sud de la Floride vers cette période. Seul un dinghy de 2,5 mètres fut retrouvé à 65 kilomètres de Miami.

Réf. : 4, 15, 22, 27, 40, 58.

109. **Avril 1960**

ETHEL C : navire libanais, construit en 1943. Quitte New York pour Hampton Roads. Cargaison : fer de récupération. Ivan T. Sanderson est le seul auteur à mentionner ce cas. Source : Long Beach, Press-Telegram, 16 avril 1960. Selon le « Lloyd's Register », ce navire a sombré le 16 avril au large des côtes de la Virginie, suite à un glissement de sa cargaison.

110. **1962**

EVANGELINE : voilier de 16 mètres. Disparaît entre Miami et les Bahamas. Ce cas est cité par Charles Berlitz. L'auteur ne nous donne pas plus de renseignements.

Réf. : 4.

111. **1962**

WINDFALL : goélette de 17 mètres. Disparaît au large des Bermudes... Ce cas est également cité par Berlitz sans autre précision.

Réf. : 4.

112. **Janvier 1962**

Disparition d'un ravitailleur KB-50 de la Force Aérienne américaine, le 8 janvier. L'avion avait décollé à 11h17 de l'aéroport de Langley, Virginie, à destination de Lajes, Açores. Selon Vincent Gaddis (19, p. 235) la tour de contrôle de Langley reçut des signaux très faibles émanant du KB-50 et cela, peu après son décollage. D'après d'autres auteurs (Winer, 58, p. 50) la tour capta un signal de détresse déformé. Si l'on se réfère aux journaux cités par L.D. Kusche, le *Virginian Pilot* et le *New York Times*, l'avion aurait donné sa position peu après midi. Il se trouvait à 250 milles à l'est du Cap Charles. Aucun ennui ne fut alors signalé. Lorsque le KB-50 n'arriva pas à l'heure prévue aux Açores, c'est-à-dire 18h59, les recherches commencèrent. Elles ne donnèrent aucun résultat.

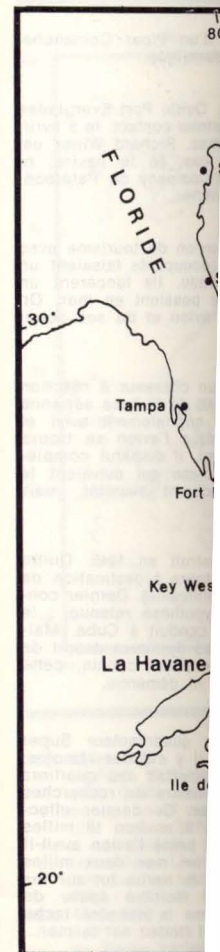
Réf. : 4, 15, 19, 22, 27, 49, 50, 58.

113. **Avril 1962**

Disparition d'un bimoteur Piper Apache en route vers Nassau (îles Bahamas). Ce cas est cité pour la première fois par Godwin, ensuite repris par Berlitz et Adi-Kent Thomas Jeffrey. Selon ces auteurs, le pilote aurait été en contact radio avec la tour de contrôle

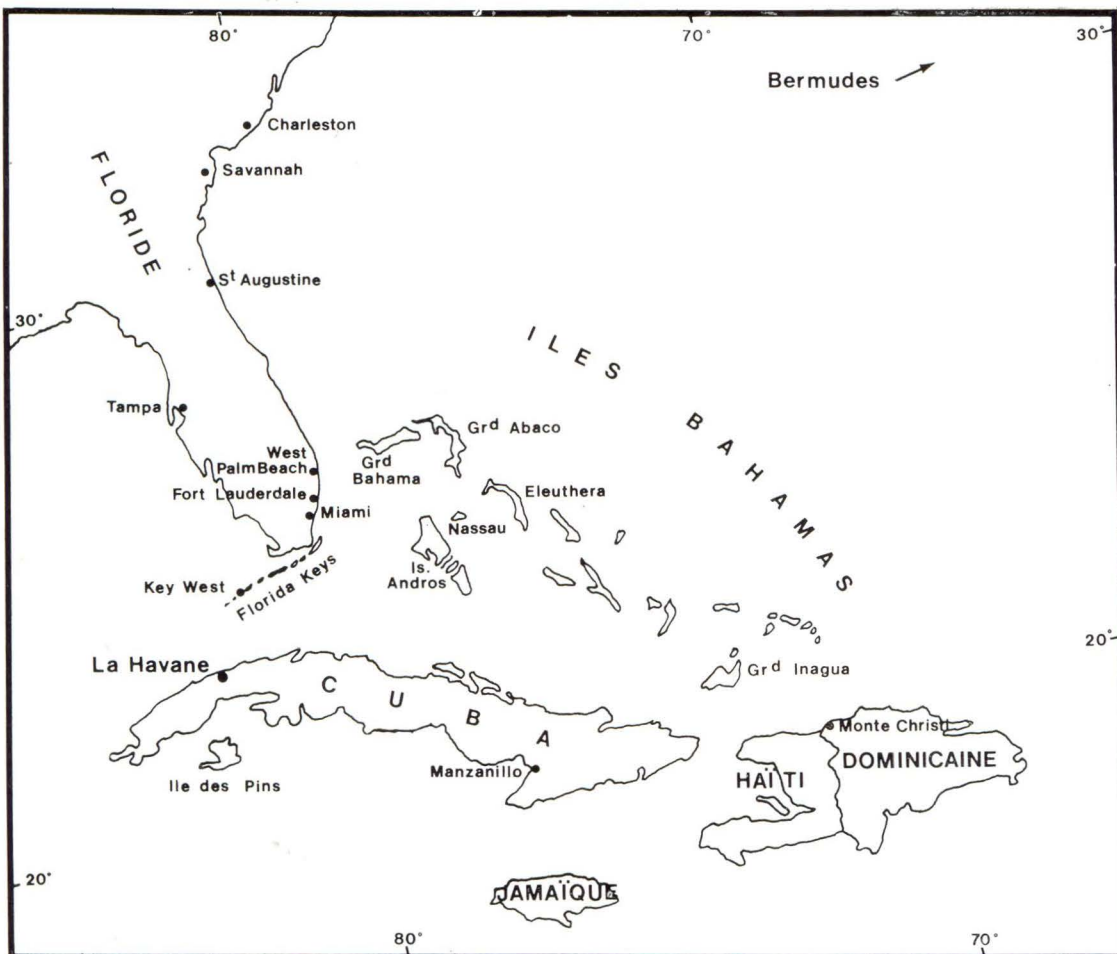
Février 1963

- Carte générale de la zone
principaux lieux cités dans



133. **Juillet 1968**
Disparition d'un
Bahama et la F
cas : Ivan T.
personnelle à
Réf. : 42.
134. **Octobre 1968**
ITHACA ISLAND
Quitte Norfolk,
de Manchester.
45°N et 36°47'N
11 octobre à 18
traces.
Réf. : 4, 15, 42,
135. **Mars 1969**
Disparition le
entre Kingston
avion militaire
capta un appel
Selon Richard
recherches furent
des recherches
sur une île à
retrouva sans le
ne put déterminer
l'île.
Réf. : 50, 58.

Carte générale de la zone du Triangle reprenant les principaux lieux cités dans le texte.



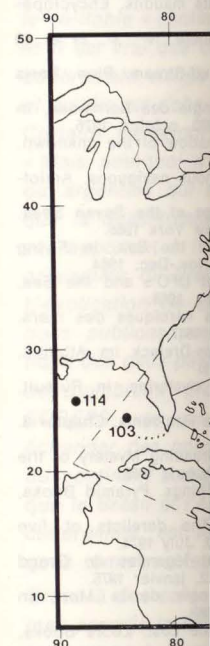
133. **Juillet 1968**
Disparition d'un avion (de tourisme ?) entre Grand Bahama et la Floride. Une seule référence pour ce cas : Ivan T. Sanderson. Source : communication personnelle à l'auteur, le 30 juillet 1968.
Réf. : 42.
134. **Octobre 1968**
ITHACA ISLAND : navire libérien, construit en 1947. Quitte Norfolk, Virginie, le 1er octobre à destination de Manchester. Le 8 octobre, il donne sa position : 45°N et 36°47'W. Un dernier contact est établi le 11 octobre à midi, ensuite ce navire disparaît sans traces.
Réf. : 4, 15, 42, 65.
135. **Mars 1969**
Disparition le 23 mars d'un bimoteur Beechcraft entre Kingston (Jamaïque) et Nassau. Ce jour-là un avion militaire canadien survolait les Bahamas. Il capta un appel de détresse provenant du Beechcraft. Selon Richard Winer, l'avion manquait d'essence. Les recherches furent poursuivies jusqu'au 27 mars. Lors des recherches on trouva l'épave d'un autre avion sur une île à 30 milles au nord-est de Cuba. On ne retrouva pas le Beechcraft, ni ses occupants, et l'on ne put déterminer d'où provenait l'épave échouée sur l'île.
Réf. : 50, 58.

136. **Juin 1969**
Disparition le 6 (7 ?) juin d'un Cessna 172 entre Georgetown (îles Exumas) et Grand Turk. Il y avait à bord une infirmière de 24 ans, Caroline Goscio et son passager. L'avion décolla de Georgetown à 16h40. A 19h35, le radio de la tour de contrôle de Grand Turk reçut un message de l'avion. L'infirmière signalait que son équipement de radio-goniométrie ne fonctionnait plus et qu'elle s'était perdue. Elle signalait également qu'elle survolait deux îles, mais celles-ci semblaient désertes. Au même moment, pourtant, de nombreuses personnes aperçurent l'avion qui volait en cercle. A 20h22, un dernier message fut capté : « Je n'ai plus d'essence. Je tombe ». On ne retrouva ni l'avion, ni ses occupants.
Réf. : 15, 50, 58.
137. **Juillet 1969**
Le navire anglais **Maplebank** signale avoir aperçu le 1er juillet, un bateau de 18 mètres, flottant quille en l'air. Position : au large des côtes africaines.
Réf. : 4, 6, 27, 58.
138. **Juillet 1969**
VAGABOND : le yacht à moteur suédois **Golar Frost** signale avoir trouvé le **Vagabond**, un sloop de six mètres, appartenant au navigateur solitaire Peter Wallin. Tout était en ordre à bord du petit voilier, mais le navigateur avait disparu. Date : 2 juillet.
Réf. : 4, 6, 27, 58.

139. **Juillet 1969**
Le navire anglais **Cotopaxi** signale avoir rencontré un yacht de 10,50 mètres, naviguant au pilote automatique. L'équipage ne se montra pas... ou alors il n'y avait plus personne à bord. Date : le 4 juillet. La position exacte ne fut jamais connue.
Réf. : 6, 27, 58.
140. **Juillet 1969**
Le 8 juillet, le navire anglais **Helisoma** signalait avoir trouvé un yacht de 11 mètres à la dérive. La position ne fut jamais donnée.
Réf. : 6, 27, 58.
141. **Juillet 1969**
TEIGNMOUTH ELECTRON : trimaran de 12,50 mètres appartenant au navigateur solitaire Donald Crowhurst. Il participait à une course autour du monde sans escales. Il leva l'ancre de Teignmouth le 31 octobre 1968. Le 23 juin 1969, et en principe sur son chemin de retour, Crowhurst fit savoir, par radio, qu'il était en calminé à 700 milles au sud-ouest des Açores. Le 10 juillet, le navire anglais **Picardy** trouva le trimaran abandonné. Position : 33°11' et 40°28'W. Le 26 juillet, l'enquête révéla que Crowhurst n'avait jamais quitté l'Atlantique depuis les huit mois qu'il était en mer. Les messages qu'il envoyait régulièrement pour donner sa position étaient... faux ! Pris de remords, Crowhurst avait pris la décision de se jeter à la mer. Ce qu'il fit le 1er juillet à 11 heures 20 minutes et 40 secondes... Ces précisions furent retrouvées dans son livre de bord.
Réf. : 6, 27, 49, 50, 58.
142. **Août 1969**
BRENDAN THE BOLT : voilier de six mètres, appartenant au navigateur solitaire Bill Verity. Le 21 août, on signalait sa disparition, à 400 milles au nord-est de Puerto-Rico. Le 14 septembre, le voilier et son capitaine accostent à l'île de San Salvador...
Réf. : 27, 49.
143. **Août 1969**
Robert Charroux cite la disparition de deux avions-pétroliers. Ce sont les deux KC-135 (voir le N° 116), disparus le 22 août 1963.
Réf. : 6.
144. **Septembre 1969**
Disparition d'un bimoteur entre Great Inagua et San Juan de Puerto-Rico. Il y avait deux personnes à bord : le couple Guzman. Voir le N° 131. Nous n'avons pu déterminer laquelle des deux dates est exacte.
Réf. : 50, 58.
145. **Octobre 1969**
KEELA ou **TEQUILA** : bateau disparu le 27 octobre dans la baie de Floride. Un seul appel de détresse fut capté par les Gardes-Côtes de Miami. On ne retrouva pas ce bateau... La disparition des trois personnes (un couple et leur enfant) qui étaient à bord ne fut jamais signalée.
Réf. : 58.
146. **Novembre 1969**
SOUTHERN CROSS : yacht américain trouvé abandonné le 4 novembre, à environ 10 milles au nord-est de Cape May, New Jersey.
Réf. : 15, 49, 50.
147. **Avril 1970**
MILTON IATRIDIS : navire de nationalité non précisée, disparu entre La Nouvelle-Orléans et Capetown (Afrique du Sud)... Nous n'avons pas pu vérifier le « Lloyd's Register of Shipping ».
Réf. : 4, 15.
148. **Avril 1970**
Disparition d'un Antonov 22 de l'aviation soviétique. Il avait à son bord 18 hommes d'équipage et 40 tonnes de médicaments destinés aux sinistrés du Pérou. Ce cas est cité par J.-P. Schirch dans la revue « Nouvelles Vues ». Nous n'avons pu trouver confirmation de ce cas.
Réf. : 46.
149. **Novembre 1970**
JILLIE BEAN : cabin cruiser de 13 mètres. Quitte Miami le 15 novembre à destination de Andros (Bahamas). Est considéré comme disparu, le 26 novembre. Des recherches sont organisées, mais en vain : on ne trouve aucune trace du yacht. Et pourtant, le 28 novembre, le **Jillie Bean** rentre au port. L'équipage ignorait qu'on les recherchait.
Réf. : 27.

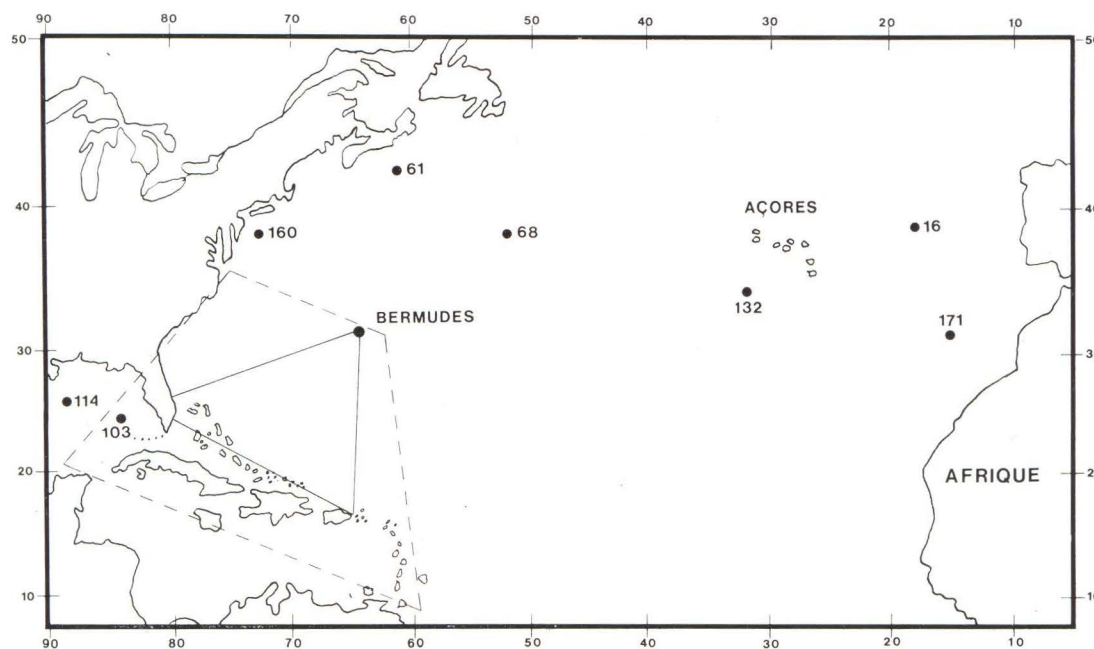
150. **Novembre 1970**
Disparition, le 16 novembre, d'un Piper Comanche, entre West Palm Beach et la Jamaïque.
Réf. : 27.
151. **Avril 1971**
ELIZABETH : navire américain. Quitte Port Everglades le 3 avril pour le Venezuela. Dernier contact, le 5 avril. Position : au large des Bahamas. Richard Winer est le premier à mentionner ce cas. Ni le navire, ni l'armateur (l'Orinoco Shipping Company de Paterson, New Jersey) n'ont pu être identifiés.
Réf. : 15, 27, 58.
152. **Juillet 1971**
Disparition, le 26 juillet, d'un avion de tourisme avec quatre personnes à bord. Les occupants faisaient un vol entre Curaçao et La Barbade. Ils lancèrent un appel de détresse et qu'ils se posaient en mer. On ne retrouva aucune trace de l'avion et de ses occupants.
Réf. : 50, 58.
153. **Septembre 1971**
Disparition le 10 septembre d'un chasseur à réaction F4 Phantom II. Il décolla à 08h05 de la base aérienne de Homestead et son vol fut normalement suivi et contrôlé sur écran radar. Lorsque l'avion se trouva à 85 milles au sud-est de Miami, il disparut complètement sur l'écran des techniciens qui suivaient le vol. Les recherches commencèrent aussitôt, mais sans résultat.
Réf. : 15, 50, 58.
154. **Octobre 1971**
CARIBE : navire libérien, construit en 1945. Quitte Barranquilla (Colombie) le 9 octobre à destination de Santo Domingo (république Dominicaine). Dernier contact, le 10 octobre à midi. Hypothèse retenue : le navire aurait été attaqué, puis conduit à Cuba. Malgré de nombreuses tentatives (les dernières datent de janvier 1974), auprès du gouvernement cubain, cette hypothèse ne fut ni confirmée, ni démentie.
Réf. : 15, 27, 50, 58, 65.
155. **Octobre 1971**
« Disparition » d'un avion-cargo quadrimoteur Super Constellation... mais cette fois, il y eut des témoins. Le 20 octobre, l'avion, qui transportait des quartiers de bœufs congelés, survola le navire de recherches océanographiques **R/V Discoverer**. Ce dernier effectuait des sondages sous-marins à environ 13 milles au sud de l'île Great Inagua. A peine l'avion avait-il dépassé le navire qu'il s'abattit en mer, deux milles plus loin. En quelques minutes, le navire fut sur les lieux. On ne retrouva pas la moindre épave de l'avion, ni aucun corps ; ni même la moindre tache d'huile ; seul un quartier de bœuf flottait sur la mer...
Réf. : 50, 58.
156. **Octobre 1971**
LUCKY EDUR : bateau de pêche de 7,5 mètres. Il avait quitté Brooklyn le 26 octobre avec trois hommes à bord. Le 27 octobre, les Gardes-côtes le retrouvèrent vide, au large de Atlantic Highlands, New Jersey. On ne sut jamais ce qu'il arriva aux trois hommes.
Réf. : 15, 49, 50.
157. **Décembre 1971**
IXTAPA : cabin cruiser de 16 mètres. Parti de Cozumel (Mexique), il devait arriver à Marathon, dans les Keys, le 25 décembre. Des recherches furent organisées et se poursuivirent jusqu'au 28 décembre. On retrouva alors la cabine du bateau. Hypothèse : il aurait été abordé la nuit par un navire de haute mer.
Réf. : 50, 58.
158. **Février 1972**
V.A. FOGG : navire-pétrolier américain, construit en 1944. Quitte Freeport le 1er février à destination de Houston. Il « disparut » à environ 50 milles de la côte, dans des fonds de moins de 45 mètres (Golfe du Mexique). L'épave fut retrouvée, ainsi qu'un certain nombre de corps. Hypothèse : le navire sombra suite à une explosion.
Réf. : 27, 49, 50, 58, 65.
159. **Octobre 1972**
Disparition, le 21 octobre, d'un avion des Flamingo Airlines. Il avait décollé de Bimini pour une destination qui ne fut jamais connue.
Réf. : 15.

Sur cette carte de l'Atlantique, les cas cités dans la liste sont indiqués par des points noirs. Le Triangle des Bermudes est en rouge.



160. **Mars 1973**
NORSE VARIANT 1965. Quitte Norfolk, le 22 mars. L'avion était à 38°N, 75°W à une violente tempête. L'eau trouva un seul corps.
Réf. : 4, 27, 50, 65.
161. **Mars 1973**
ANITA : navire norvégien à destination de l'Alaska. Le 22 mars, on trouva dans la mer un corps, mais il ne put être identifié. On retrouva une partie de l'Anita.
Réf. : 4, 15, 22, 27.
162. **Mars 1973**
DEFIANCE : yacht américain à destination de Puerto Plata (République dominicaine). On aperçut à large voile un voilier semblait suivre jusqu'à la disparition.
Réf. : 50.
163. **Avril 1973**
Disparition, le 7 avril, dans le Golfe du Mexique.
Réf. : 50, 58.
164. **Avril 1973**
Disparition, le 19 avril, au large de la côte mexicaine.
Réf. : 50, 58.
165. **Mai 1973**
Le 17 mai on trouva un corps vide, près du Cap Hatteras.
Réf. : 50.
166. **Mai 1973**
Disparition, le 17 mai, au large de la côte mexicaine.
Réf. : 50.

Sur cette carte de l'Atlantique Nord sont figurés quelques cas cités dans la liste et généralement repris dans l'énigme du Triangle des Bermudes.



160. **Mars 1973**
NORSE VARIANT : navire norvégien, construit en 1965. Quitte Norfolk le 21 mars à destination de Hambourg. Le 22 mars le navire lance un SOS. Sa position était : 38°N et 72°24'W. Le navire coulait suite à une violente tempête qui aurait arraché plusieurs écoutilles. L'eau avait aussitôt envahi le navire. On retrouva un seul survivant !
Réf. : 4, 27, 50, 65.
161. **Mars 1973**
ANITA : navire norvégien, construit en 1966, identique au **Norse Variant**. Il quitte Newport News le 21 mars à destination de Brême. Un dernier contact radio fut établi le 22 mars à 02.30 GMT. Le navire a dû se trouver dans la même tempête que le **Norse Variant**, mais il ne put vraisemblablement pas lancer de SOS. On retrouva une bouée de sauvetage appartenant à l'**Anita**.
Réf. : 4, 15, 22, 27, 40, 50, 65.
162. **Mars 1973**
DEFIANCE : yacht de 26,5 mètres. Quitte le port de Puerto Plata (république Dominicaine) le 29 mars à destination de Port-au-Prince. Le 23 mars, il est aperçu au large de Haïti. Selon la police locale, le voilier semblait abandonné. Les recherches se poursuivirent jusqu'au 25 mars, mais on ne parvint plus à le retrouver.
Réf. : 50.
163. **Avril 1973**
Disparition, le 7 avril, d'un hors-bord de 4,25 mètres dans le Golfe du Mexique...
Réf. : 50, 58.
164. **Avril 1973**
Disparition, le 19 avril, d'un hors-bord de 5,50 mètres, au large de la côte ouest de la Floride.
Réf. : 50, 58.
165. **Mai 1973**
Le 17 mai on retrouve un hors-bord de 6,40 mètres vide, près du Cape May, New Jersey.
Réf. : 50.
166. **Mai 1973**
Disparition, le 15 mai, d'un avion de tourisme NAVION 16 entre West Palm Beach et Freeport (Bahamas). Les recherches furent abandonnées le 29 mai. On ne retrouva pas l'avion et ses deux occupants.
Réf. : 50, 58.
167. **Juin 1973**
Berlitz signale la disparition d'un Cessna 180 avec deux personnes à bord. Il s'agit, en réalité, du même avion que le cas précédant N° 166.
Réf. : 4.
168. **août 1973**
Disparition, le 10 août, d'un avion Beechcraft Bonanza, entre Fort Lauderdale - Hollywood International Airport et Marsh Harbor (Great Abaco). Les recherches furent suspendues le 13 août. La seule épave que l'on retrouva fut un radeau pneumatique ouvert, mais non gonflé...
Réf. : 50, 58.
169. **Décembre 1973**
Disparition, le 21 décembre, d'un avion de tourisme au large de Bimini. On ne retrouva ni l'avion, ni ses occupants.
Réf. : 50, 58.
170. **Décembre 1973**
SEA BOY II : cabin cruiser de 15,5 mètres. Il avait quitté Freeport (Bahamas) le 20 décembre à destination de Nassau. En route, il rencontra une forte houle et des vents de 47 km/h. On retrouva le bateau coulé par douze mètres de fond, mais aucune trace des passagers.
Réf. : 50, 58.
171. **Février 1974**
Disparition, le 22 février, de l'aéronaute Thomas Gatch à bord de l'aérostat **Light Heart**, à environ 800 milles au sud-sud-ouest des Açores, et à 950 milles à l'ouest de l'ancien Sahara espagnol.
Réf. : 4, 24, 50.
172. **Avril 1974**
SABA BANK : yacht de 16 mètres. Quitte Nassau le 10 mars pour un voyage improvisé. Il était attendu le 8 avril à Miami, mais il n'était pas au rendez-vous... Les recherches commencèrent le 10 avril. Le **Saba**

- Bank** était équipé de tous les appareils électroniques, tels que radar, radios VHF et FM, etc. Aucun appel de détresse ne fut lancé. On ne retrouva pas le **Saba Bank** et son équipage.
Réf. : 15, 24, 50, 59.
173. **Janvier 1975**
GULF STREAM : navire de recherches océanographiques. Il disparut le 20 janvier au large de Boothbay Harbor (Maine). On retrouva des bouées et des ceintures de sauvetage, mais aucun survivant.
Réf. : 50.
174. **Avril 1975**
DAWN : chalutier à crevette, de 22 mètres, pêchant à l'est de Florida Keys. Il a été vu pour la dernière fois, le 22 avril.
Réf. : 59.

Bibliographie

1. BAIX, Y. : Enigmes aux Bahamas, Océans, n° 43, pp. 10-12.
2. BALDWIN, Hanson W. : Vaisseaux et Fantômes. Pres- ses de la Cité. Paris 1956.
3. BARKER, Gray : The Strange Case of Dr. M.K. Jessup. Edited by Gray Barker - Saucerian Books, Clarks- burg, W. Va. 1967.
- 3a. BELL, Euphenia Young- and associates : The Bermuda Blue Book 1947.
4. BERLITZ, Charles : Le Triangle des Bermudes. Flam- marion, Paris 1975.
- 4a. BERLITZ, Charles : The Bermuda Triangle. Avon Books, New York 1975.
5. BREED, Bryan : Etranges Histoires de la mer. Editions Maritimes et d'Outre-Mer. Paris 1964.
6. CHARROUX, Robert : Le Livre des Mondes oubliés. Chapitres II et III. Laffont, Paris 1971.
7. COLOMB, Christophe : Journal de Bord. Charles Dessart, Bruxelles 1939.
8. COSA, Jean de la - : Journal de Bord. Editions de Paris, 1957.
9. DABER, Philippe : Le Triangle des Bermudes - Coin maudit de la Planète, in « Le Soir Illustré », N° 2255, du 11 sept. 1975.
10. DECAUX, Alain : A-t-on expliqué le mystère de la Mary-Celeste ? in Histoire pour tous, N° 92, déc. 1967.
11. de LA CROIX, Robert : Les Disparus du Pacifique. Plon, Paris 1955.
12. de LA CROIX, Robert : Navires sans retour. Librairie Arthème-Fayard, Paris 1959.
13. DURANT, Robert J. : The Bermuda Triangle again, in Pursuit, Vol. 6, N° 3, July 1973.
14. DURANT, Robert J. : Vile Vortices, in Pursuit, Vol. 8, N° 2, April 1975.
15. EBON, Martin : The Riddle of the Bermuda Triangle. Signet Books, New York 1975.
16. EDWARDS, Frank : Stranger than Science. Chapter 19 : Sky Traps. Bantam Books, New York 1967.
17. FORT, Charles : LO. Chapter 12, pp. 93-101. Ace Books, New York 1941.
18. FREUCHEN, Peter : Peter Freuchen's Book of the Seven Seas. Julian Messner, Inc., New York 1958.
19. GADDIS, Vincent : Les vrais mystères de la mer. Edit. France-Empire, Paris 1965.
- 19a. GADDIS, Vincent : Invisible Horizons. Ace Star Books, New York 1972.
20. GASTON, Patrice : Disparitions mystérieuses. Laffont, Paris 1973.
- 20a. GODWIN, John : This baffling World. Bantam Books 1971.
21. GOERNER, Fred : Mission Double : La fin du mystère Amelia Earhart. Flammarion, Paris 1967.
22. JEFFREY, Adi-Kent Thomas : The Bermuda Triangle, Warner Books, New York 1975.
23. JEFFREY, Adi-Kent Thomas : Triangle of Terror and other eerie areas. Warner Books, New York 1975.
24. JEFFREY, Adi-Kent Thomas : They dared the devil's Triangle. Warner Books, New York 1975.
25. JESSUP, M.K. : The Case for the UFO, p. 97 et p. 139. Bantam Books, New York 1955.
26. JESSUP, M.K. : The expanding case for the UFO. The Citadel Press, New York 1957.
27. KUSCHE, Lawrence David : The Bermuda Triangle Mystery - Solved. Warner Books, New York 1975.
28. LAGARDE, F. : Le Triangle de la Mort, in Lumières dans la Nuit, N° 117, avril 1972.
29. LANDSBURG, Allan and Sally : In Search of Ancient

- Mysteries. Chapter 8. Bantam Books 1974.
30. LANGEAAN, George : Les faits maudits. Encyclopé- die Planète, Paris 1967.
31. LANGEAAN, George : in Planète, N°s 37, 39 et 40 (1967-1968).
32. LEIP, Hans : Le roman du Gulf-Stream. Plon, Paris 1956.
33. LEMOINE, André H. : Le Triangle des Bermudes, in Pourquoi Pas ?, N°s 2967 à 2970, octobre 1975.
34. LORENZEN, Coral E. : The shadow of the unknown. Chapter 7. Signet Books 1970.
35. MURCHIE, Guy : Ce ciel où nous naviguons. Amiot- Dumont, Paris 1960.
36. PELL CLAIBORNE : Challenge of the Seven Seas. William Morrow & Co, Inc. New York 1966.
37. RIBERA, Antonio : UFO's and the Sea, in Flying Saucer Review, vol. 10, N° 6, Nov.-Dec. 1964.
38. RIBERA, Antonio : More about UFO's and the Sea, in FSR, vol. 11, N° 6, Nov.-Dec. 1965.
39. ROMEYER, Jean : Les survols héroïques des mers. Editions du Cercle d'OR. Paris 1947.
40. ROWE, Harvey T. : Das Todes-Dreieck im Atlantik, in Quick, n° 35 du 21 août 1975.
41. RUSSEL, E.F. : Great world mysteries, in Pursuit, Vol. 6, N° 1, January 1973.
42. SANDERSON, Ivan T. : Invisible Residents. Chapter 8. Tandem Books, New York 1974.
43. SANDERSON, Ivan T. : The spreading Mystery of the Bermuda Triangle, in Argosy, August 1968.
44. SANDERSON, Ivan T. : More Things. Pyramid Books, New York 1969.
45. SANDERSON, Sabina W. : The derelicts of five oceans, in Pursuit, Vol. 7, N° 3, July 1974.
46. SCHIRCH, J.-P. : Mystères et légendes du Grand Océan, in Vues Nouvelles, N° 2, janvier 1975.
47. SEMITCHOFF, Eugène : Triangle de la Mort, in Nouveau Planète, N° 8, juin 1969.
48. SMITH, Warren : Triangle of the Lost. Zebra Books, New York 1975.
49. SPENCER, John Wallace : Limbo of the Lost. Bantam Books, New York 1975.
50. SPENCER, John Wallace : Limbo of the Lost-Today. Bantam Books, New York 1975.
51. SPENCER, John Wallace : No earthly Explanation. Bantam Books, New York 1975.
52. STEWART-GORDON, James : What's the truth about the Bermuda Triangle, in the Reader's Digest, July 1975.
53. TOLLHAG, Alf. : Bermudatriangeln - Djävulstriangeln - Dödens Triangeln, in Gicoff, N°s 3, 4, 5 et suivants (1975).
54. VAN HOOREBEECK, Albert : L'épopée de l'Atlantique- Nord. Editions du Centre de Vulgarisation Aéro- Astronautique, Bruxelles 1961.
55. VIGNATI, Alejandro : El Triángulo mortal de las Bermudas. A.T.E. 1975.
56. VILLIERS, Alan : Wild Ocean. McGraw-Hill Book Co, Inc., New York 1957.
57. VLADIMIR, G. : Triangle de la mort, in Nouveau Pla- nète, N° 8, juin 1969.
- 57a. WEYER, B. : Taschenbuch der Kriegsflotten. N° IX. Jahrgang 1908. J.F. Lehmann's Verlag, München 1908.
58. WINER, Richard : Le mystère du Triangle des Ber- mudes. Belfond, Paris 1975.
- 58a. WINER, Richard : The Devil's Triangle. Bantam Books, New York 1975.
59. WINER, Richard : The Devil's Triangle 2. Bantam Books, New York 1975.
60. Correspondance entre l'éditeur de Flying Saucer Review et un lecteur, in FSR, Vol. 10, N° 6, p. 29, Nov.-Dec. 1964.
61. X. : Dans le Sinistre Triangle, in VLAN, N° 619, du 13 mars 1975.
62. X. : Les épaves qui tuent, in Lecture pour tous, N° 11 du 1er mars 1974.
63. X. : Caveat emptor, in Re the Bermuda Triangle, in Pursuit, Vol. 4, N° 2, avril 1971.
64. X. : The Avenger flight and others, in Pursuit, Vol. 6, N° 4, octobre 1973.
65. X. : Nous remercions le « Lloyd's Register of Ship- ping » de nous avoir autorisé à publier des extraits de leurs registres :
a. Lloyd's Register. Wreck Returns. 1890-1926.
b. Lloyd's Register. Casualty Return (up to 1974).
c. Lloyd's List. 1890-1902.

Nouvelle

Les OVNI

Nous répétons
le véritable « co
et il est vrai q
culièrement vis
et qu'elle est ri
Certains se se
« Mais pourqu
ou argentins
que la quasi-t
se rapportant
originaires du
L'explication d
nous publions
tions des deux
de nombreux
SOBEPS avec
échanger des
du continent s
que le Brésil e
culièrement, e
ques remarque
Grâce à des c
mes assurés la
journaliste à
première « livr
téressantes qu
d'aucune pub
que vous ser
l'information,
sont riches en
OVNI. Nous t
sa collaborati
les observati
pas de nous
A une quarai
loin de la rou
Sagrado » (V
un beau peti
moins triang
deux kilomèt
haute montag
mètres dans
rement appr
(près de 40
de solitude
avec ses loi
C'est généra
que 06 h 00
Notons que
également n
petit lac situ

Nouvelles internationales

Les OVNI du Pérou

Nous répétons souvent que l'Amérique du Sud est le véritable « continent de prédilection des OVNI », et il est vrai que cette partie du monde est particulièrement visitée par ces phénomènes étranges et qu'elle est riche d'observations très importantes. Certains se seront cependant posés la question : « Mais pourquoi n'y a-t-il que des cas brésiliens ou argentins qui sont publiés ? ». Et il est vrai que la quasi-totalité des informations ufologiques se rapportant à l'Amérique du Sud sont des cas originaires du Brésil ou de l'Argentine.

L'explication de cet état de fait est simple. Si nous publions presque uniquement des informations des deux pays cités, c'est parce qu'il y existe de nombreux groupements comparables à la SOBEPS avec qui nous pouvons correspondre et échanger des nouvelles. Pourtant les autres pays du continent sud-américain sont tout aussi visités que le Brésil et l'Argentine, et le Pérou, plus particulièrement, est le théâtre d'événements ufologiques remarquables.

Grâce à des contacts personnels, nous nous sommes assurés la collaboration de Mme Zizi Ghenea, journaliste à Lima, qui nous a fait parvenir une première « livraison » de nouvelles péruviennes intéressantes qui n'ont fait, jusqu'à présent, l'objet d'aucune publication en Europe. Nous espérons que vous serez sensibles à cette exclusivité de l'information, d'autant plus que les cas rapportés sont riches en détails pour l'étude du phénomène OVNI. Nous tenons à remercier Mme Ghenea de sa collaboration avec Inforespace et pour toutes les observations étonnantes qu'elle ne manquera pas de nous signaler.

A une quarantaine de kilomètres de Cuzco, non loin de la route qui mène à l'Urubamba, la « Valle Sagrado » (Vallée Sacrée) des Incas, se trouve un beau petit lac, le Huaypo. De forme plus ou moins triangulaire, il a une longueur d'environ deux kilomètres, et il est entouré de roseaux de haute montagne qui s'avancent d'une vingtaine de mètres dans l'eau. Les OVNI semblent particulièrement apprécier cette région de haute altitude (près de 4 000 mètres), dans un cadre poignant de solitude et qui ne manque pas de grandeur avec ses lointains horizons montagneux.

C'est généralement la nuit (après 18 h 00 et jusqu'à 06 h 00) que les phénomènes OVNI ont lieu. Notons que les mêmes phénomènes se déroulent également non loin de là, au-dessus d'un autre petit lac situé près d'une mine abandonnée. Les

observations consistent surtout en des OVNI qui s'enfoncent ou sortent de l'eau, des phénomènes qui se sont répétés à de nombreuses reprises dans tout le Pérou, mais surtout dans l'Océan Pacifique (côte est du pays, dans la partie sud). Pour en revenir à la « laguna de Huaypo », il faut ajouter qu'outre des objets, on observe souvent des phénomènes lumineux inexplicables, aucune usine ou habitation n'existant aux alentours. Dans cette région déserte, seuls les rares voyageurs qui empruntent la route nationale qui passe à proximité du lac ont pu rapporter les phénomènes décrits.

Le dernier en date de ces événements insolites eut lieu le dimanche 3 août 1975 et fut observé par deux ingénieurs de la Société Nationale d'Électricité, Electro Peru, qui revenaient de la Vallée Sacrée de l'Urubamba. Il était environ 01 h 00 du matin, quand le témoin qui avait pris place à côté du chauffeur vit, à hauteur du lac, un rayon lumineux qui sortait des roseaux qui bordent les berges. Les ingénieurs arrêtaient aussitôt leur voiture et constatèrent alors que le faisceau lumineux (qu'ils décrivaient comme un « rayon laser ») était dirigé vers une montagne située en face, le Huacacacaure. Le rayon partait obliquement pour aboutir vers la moitié de la montagne. Sa couleur était orange-rougeâtre et il donnait l'impression d'un tube de néon, comme s'il s'agissait de « lumière solide » ou « cohérente ». Parfois, le faisceau se raccourcissait, comme tranché net, ce qui renforçait encore cette impression de caractère « solide » de la lumière émise.

Soudain l'intensité de la couleur augmenta et le « tube de lumière » prit une teinte rouge incandescent. C'est à ce moment que le faisceau éclaira un objet en forme de sphère qui paraissait être posé sur une saillie de la montagne, à mi-chemin entre le bas et la crête. De la route, les témoins estimèrent le diamètre de l'OVNI à cinquante mètres. Quand la couleur rouge s'intensifiait, l'objet qui était d'un blanc argenté ou quelquefois doré, devenait lui-aussi rougeâtre et sur sa surface, il apparaissait des raies verticales foncées qui disparaissaient dès que le rayon se raccourcissait et devenait plus pâle. Fait curieux, chaque fois que ce faisceau lumineux revenait en arrière, les canards qui ont élu domicile dans les roseaux menaient un vacarme terrible et dès qu'il s'allongeait en direction de la montagne, ces oiseaux redevenaient instantanément silencieux ...

Après une dizaine de minutes de tels va-et-vient,

un second rayon s'alluma à partir du lac et s'arrêta assez loin de l'autre, un peu plus bas. Quelques secondes plus tard, un autre OVNI, de la même forme et avec les mêmes caractéristiques que le premier, fit son apparition et le même spectacle, variations de la teinte du rayon, apparitions et disparitions successives de bandes verticales foncées à la surface de l'objet, raccourcissement et allongement du faisceau, se répéta. L'unique différence résidait dans le fait que ce second objet stationnait dans l'air alors que le premier était posé contre la montagne.

Durant près de deux heures, les ingénieurs d'Electro Peru observèrent ces phénomènes étranges qui se répétaient sans cesse. Ce n'est que vers 03 h 00 du matin que, transis par le froid qui règne à cette altitude (1), accablés par le sommeil et complètement ahuris par ce qu'ils venaient de voir, ils décidèrent de rejoindre Cuzco. Derrière eux le spectacle continuait.

Les deux témoins insistent sur le fait que les deux rayons de « lumière » partaient bien de la lagune en direction de l'OVNI et non l'inverse, comme il a pu être constaté dans certains cas. Leur impression est que les raccourcissements et allongements successifs des faisceaux, le tout accompagné d'une variation de la couleur de ce rayon, constituaient une sorte de message se répétant à intervalles réguliers et émis à destination des OVNI qui répondaient peut-être par la succession de bandes verticales sombres qui apparaissaient alors à leur surface. Les témoins précisent encore qu'on voyait clairement l'ombre des roseaux se projeter sur la rive du lac chaque fois que les rayons se raccourcissaient.

Ce n'était d'ailleurs par la première fois que la « laguna de Huaypo » était le théâtre de phénomènes OVNI. Ainsi, en 1974, à la fin du mois de novembre, un paysan dont la hutte se trouve un peu en surplomb par rapport au lac, fut brusquement réveillé au milieu de la nuit (2) par les aboiements de ses chiens et les grognements de sa truie. Comme cette dernière était prête de mettre bas, le paysan crut que le moment était arrivé et se leva précipitamment. Il sortit de la hutte qui lui sert d'habitation et vit au même moment une

« boule de feu » légèrement aplatie qui survolait son terrain à grande vitesse et se dirigeait vers le lac selon une trajectoire parfaitement horizontale. Quand cette sphère fut arrivée à peu près au milieu du lac, elle plongea brusquement dans l'eau. Le bruit de la gerbe d'eau fut parfaitement entendu par le témoin malgré la distance, car à cet endroit le silence de la nuit est total et de plus l'air raréfié dû à l'altitude facilite le déplacement des ondes sonores. Ce qui est remarquable, c'est que la « boule de feu » s'est précipitée dans l'eau en suivant une courbe à angle droit.

Ce témoignage fut confirmé par un jeune garçon qui, au même moment, se trouvait sur la route qui conduit à la hutte du paysan. Ce garçon d'environ 14 ans travaille pour le compte du premier témoin et quitte son domicile en pleine nuit pour rejoindre le lac Huaypo distant de quelques kilomètres, un long trajet qu'il effectue toujours à pied. Ce nouveau témoin a lui aussi vu une « boule de feu » dans le ciel, précisément au moment où celle-ci amorçait son changement de direction à angle droit. Il ne put cependant confirmer la chute dans le lac, car de l'endroit où il fit son observation, celui-ci est invisible. Les deux témoins s'accordent également sur les dimensions de l'OVNI, qu'ils comparent à « la maison du premier épicier qu'on trouve en arrivant à Cuzco », c'est-à-dire que la sphère aurait eu un diamètre d'environ six mètres. Notons enfin que si la description générale du phénomène fait penser à une météorite (boule de feu), cette hypothèse doit être rejetée en raison de la trajectoire « anormale » que l'OVNI a suivi. Et sur ce point, les deux témoins sont formels : la sphère est arrivée du côté de la montagne Huanacaure, s'est avancée vers le lac, et puis s'est brusquement « laissée tomber dans l'eau ».

Deux années auparavant, au mois d'avril 1972, un ancien président de la Cour de Justice de Cuzco revenait lui-aussi de l'Urubamba en empruntant la route qui passe à proximité du lac Huaypo. Il avait reçu la visite de quelques amis arrivés d'Espagne, et accompagnés d'autres personnes de Cuzco, ils avaient entrepris cette excursion vers la Vallée Sacrée des Incas. Le groupe était constitué de quatre voitures et de dix-sept personnes dont deux enfants.

Juste avant d'arriver à hauteur du Huaypo, vers 20 h 00, d'un seul coup et simultanément les moteurs des quatre véhicules s'arrêtèrent. Une

grande inquiétude et les quatre personnes qui étaient mires à examiner qui s'était passé un léger bourdon aussitôt après, dans le ciel. L'obgnes et son diam témoins, devait è mètres.

Avec une vitesse obliquement et lac et il s'y est plutôt lente. La genté et il était curieuse, après l se teinta de la m de l'impact. Ce plus tard que les marche au grand qui étaient plutôt longuement compr quand les touris repartir vers l'Eu Enfin, pour clore lites dont le ca nous signalerons soir, en 1967; merçant de Cuzc près de l'Uruba et qui eut ce s sa vie.

Il était environ 2 vert. Roulant en lac, le témoin s triangle que for ou soixante mèt là aussi, le mot d'une lampe de sitôt et leva le les circuits et moment qu'une secteur et qu'u lant vint du lac Le témoin vit al ce dernier ven maintenant à mètres. L'objet mètres de diam reflets verdâtre

1. Il ne faut pas oublier que le Pérou se trouve dans l'hémisphère sud et qu'au mois d'août, on est en plein hiver austral.
2. Ce témoin ne possédant aucune montre ou réveil, ce « milieu de la nuit » est fort sujet à caution. Le témoignage du jeune garçon permet plutôt de fixer l'observation à la fin de la nuit, juste avant l'aube.

qui survolait
irigeait vers
ent horizon-
peu près au
ement dans
parfaitement
ance, car à
total et de
le déplace-
remarquable,
cipitée dans
droit.

une garçon
la route qui
on d'environ
mier témoin
ur rejoindre
omètres, un
ed. Ce nou-
le de feu »
où celle-ci
on à angle
chute dans
observation,
s'accordent
OVNI, qu'ils
prier qu'on
dire que la
six mètres.
énérale du
rite (boule
e en raison
/NI a suivi.
it formels :
montagne
ac, et puis
s l'eau ».

ril 1972, un
de Cuzco
pruntant la
po. Il avait
d'Espagne,
Cuzco, ils
la Vallée
institué de
nnes dont

aypo, vers
ément les
èrent. Une

grande inquiétude s'empara des excursionnistes et les quatre conducteurs aidés de cinq ou six personnes qui étaient descendues des voitures se mirent à examiner les moteurs et à commenter ce qui s'était passé. Brusquement, ils entendirent un léger bourdonnement en direction du nord et aussitôt après, un disque faisait son apparition dans le ciel. L'objet venait de derrière les montagnes et son diamètre, suivant les estimations des témoins, devait être compris entre dix et quinze mètres.

Avec une vitesse assez grande, l'objet se dirigea obliquement et en ligne droite en direction du lac et il s'y est englouti, cette immersion étant plutôt lente. La couleur du disque était bleu-argenté et il était entouré d'un halo orangé. Chose curieuse, après l'immersion de l'OVNI, l'eau du lac se teinta de la même couleur orangée à l'endroit de l'impact. Ce n'est que deux ou trois minutes plus tard que les moteurs purent se remettre en marche au grand soulagement des excursionnistes qui étaient plutôt effrayés. Cette observation fut longuement commentée à Cuzco et même à Lima, quand les touristes espagnols s'y rendirent pour repartir vers l'Europe.

Enfin, pour clore cette série de phénomènes insolites dont le cadre fut la « laguna de Huaypo », nous signalerons un cas qui se déroula un samedi soir, en 1967; son protagoniste fut un commerçant de Cuzco qui se rendait dans sa propriété près de l'Urubamba pour y passer le week-end et qui eut ce soir-là la plus grande surprise de sa vie.

Il était environ 21 h 00 et le ciel était plutôt couvert. Roulant en voiture sur la route qui longe le lac, le témoin se trouvait à l'un des sommets du triangle que forme le Huaypo, à environ cinquante ou soixante mètres des berges, quand tout à coup, là aussi, le moteur de son véhicule s'arrêta. Muni d'une lampe de poche, le commerçant sortit aussitôt et leva le capot de la voiture pour vérifier les circuits et tenter de les réparer. C'est à ce moment qu'une violente lumière éclaira tout le secteur et qu'un bruit très distinct d'eau ruisselant vint du lac.

Le témoin vit alors un objet discoïdal sur sa droite; ce dernier venait de sortir de l'eau et stationnait maintenant à une altitude d'environ cinquante mètres. L'objet avait, selon le témoin, près de huit mètres de diamètre, un éclat métallique avec des reflets verdâtres et il y avait plusieurs « hublots »

dont il ne put préciser la forme (ronde ou ovale). Au-dessus, on apercevait une sorte de coupole qui tournait lentement.

Bientôt, l'objet partit à grande vitesse en prenant de l'altitude et en passant de l'autre côté de la route, à la verticale du témoin. La coupole tournait alors très rapidement et au fur et à mesure que l'objet prenait de la vitesse, cette partie lançait comme des éclairs lumineux de couleurs alternées, tantôt verts, tantôt oranges. Quand l'OVNI se fut éloigné, le témoin rentra dans sa voiture et quelques minutes plus tard, le moteur fonctionnait à nouveau. Ce témoignage est évidemment unique, mais il faut remarquer que le Huaypo étant plus proche de Cuzco que de l'Urubamba, le commerçant décida de rebrousser chemin et de retourner à Cuzco où il raconta immédiatement sa mésaventure.

Voilà quelques incidents majeurs dont la « laguna de Huaypo » fut le théâtre et qui sont confirmés par de nombreux témoins. Si les OVNI « marins » ou « sous-marins » sont rares, il faut bien dire que ce site des Andes semble être un lieu particulièrement privilégié pour ce genre de phénomène. Pourquoi et s'agit-il d'une base permanente, cela est une autre question.

Zizi Ghenea.

TRES IMPORTANT

Afin d'aider notre trésorier, nous vous prions de bien vouloir tenir compte de ce qui suit.

Le montant de toute commande de livres est à verser exclusivement à notre compte bancaire n° 210-0222255-80.

Les autres opérations : inscriptions, guide de l'enquêteur, photos ou diapositives se feront exclusivement sur notre CCP n° 000-0316209-86.

Nous vous demandons de bien vouloir tenir compte de ce changement afin de faciliter la tâche de notre trésorier qui, bénévolement, se charge de la comptabilité de la SOBEPS. Nous vous rappelons également que pour la **France** et le **Canada**, les paiements doivent se faire uniquement par mandat postal international ou par transfert bancaire (**ne pas envoyer de chèque**).

Nos enquêtes

24 heures de la vie d'un OVNI

depuis 1931 (mé-
s le sommet des
ivement des cou-
de cristaux d'am-
monium cristallisé,
de cristaux puis,
Plus bas, l'aug-
ression (évaluée à
ser l'hydrogène à

venne variant de
ges à + 30.000°C
osphère constituée
iter offre l'aspect
c'est-à-dire, dont
terne sont restées
le développement
res de conversion

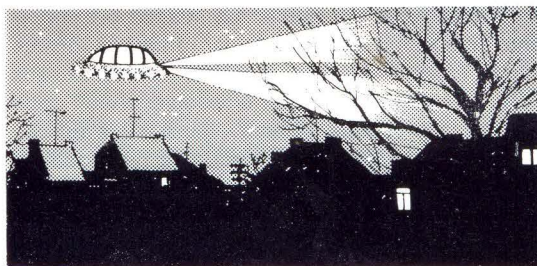
depuis longtemps
mes parce qu'elle
et particulier, com-
de puissants si-
d'onde supérieure
autre chose qu'un
ble, un vortex at-
ments qui l'entou-
unique, et Pioneer
s, beaucoup moins

as très bien com-
es points de com-
maîtriser les con-
l n'en va peut-être
tellites jupitériens.
hède qui, avec un
densité moyenne
une véritable pla-
our être fixé, l'en-
SEPS; ce qui est

Il n'est pas certain que les trois observations qui vont suivre concernent bien un même OVNI. La plupart du temps le phénomène observé fut fugitif ou observé de très loin. Néanmoins, ces cas illustrent à merveille ce qu'on recueille comme témoignages pour une seule journée, c'est-à-dire qu'à côté d'observations dites « mineures », il est de temps en temps question d'un phénomène plus rapproché.

Ce fut d'abord à Houtain-le-Val, à quelques kilomètres à l'est-sud-est de Nivelles, que dans la soirée du lundi 10 décembre 1973, on signala le premier passage d'un OVNI. Il était 21 h 55, et M. Gouverneur se trouvait dans la courette à l'arrière de sa maison. Soudain il eut son attention attirée par une source lumineuse en direction de l'ouest, assez bas dans le ciel (15° d'élévation). Il crut d'abord qu'il s'agissait d'un avion en flammes, puis comme le phénomène suivait une trajectoire approximativement orientée dans sa direction, il constata rapidement qu'il n'en était rien. La dimension de la source lumineuse était nettement inférieure à la pleine lune, sa forme était plus ou moins ovale et elle était de couleur rouge. Le témoin compare cette apparition à un gros feu rouge de voiture américaine. Hormis cette lumière, il ne distingua aucun objet dont celle-ci aurait pu faire partie. Toutes les deux ou trois secondes, des éclairs bleutés étaient émis par la source lumineuse qui suivait une trajectoire rectiligne en survolant silencieusement le village à une altitude que le témoin compare à celle d'un petit avion de tourisme. La vitesse était constante, et aucune traînée ne fut visible. L'observation dura trois ou quatre minutes au maximum, et le phénomène disparut en s'éloignant vers l'est.

La deuxième observation eut lieu quelques heures plus tard, non loin du centre de Frameries, à 7 km environ au sud-ouest de Mons, en plein Borinage. Le mardi 11 décembre 1973, comme chaque matin, Mme F.D., 54 ans, s'était levée de bonne heure, un peu avant 05 h 00. La rue où elle demeure relie le centre du village à ses proches faubourgs et est bordée de petites maisons derrière lesquelles on trouve toujours un charmant jardin. En cette mi-décembre, le soleil n'était pas encore levé et par la fenêtre de sa cuisine, Mme F.D. pouvait apercevoir un ciel dégagé où quelques étoiles brillaient. La lune n'était pas visible de cet endroit (la fenêtre de la cuisine



donne sur le jardin, vers le nord-ouest), le vent était quasiment nul et le temps très sec. Jusqu'à 05 h 30, en vaquant à diverses occupations, Mme F.D. avait écouté l'émission religieuse protestante, sur les antennes de RTL, et pour l'instant elle s'était mise à l'écoute des dernières nouvelles du bulletin d'information : il était près de 05 h 45.

Alors qu'elle était occupée à l'évier, situé juste en dessous de la petite fenêtre, Mme F.D. aperçut une vive lueur. Interloquée, elle se précipita aussitôt dehors pour voir ce qui pouvait bien embraser le ciel de cette façon. Arrivée au bord de la pelouse de son jardin, elle vit alors qu'un vaste dôme lumineux, d'un jaune sans éclat, comme zébré de barres sombres, passait lentement devant elle, à une altitude estimée à douze mètres. Le nombre de barres sombres était de quatre ou cinq, et sous l'engin, une série de petites lampes rouges et bleues clignotaient à un rythme lent, une phase (éclairage + extinction) durant environ deux secondes. Devant l'objet, il y avait comme deux phares puissants qui éclairaient d'une lumière blanche une zone située au-dessus des toits (ceux-ci n'étaient pas illuminés).

Lentement, l'objet, qui avait une longueur d'environ onze mètres, se déplaça sans bruit derrière le jardin, à une distance comprise entre 50 et 60 mètres du témoin. Il glissa alors par-dessus les toits des maisons voisines et Mme F. D. le perdit de vue. Dehors l'obscurité retomba et la nuit s'acheva sans qu'aucun autre phénomène vienne la troubler. Mme F. D. rentra alors dans sa cuisine où la radio fonctionnait normalement et elle continua de préparer le café du matin. Vers 05 h 55, elle monta en porter une tasse à son mari qui dormait encore et elle le réveilla en lui racontant son aventure du petit matin.

Mme F. D. s'intéressait aux OVNI bien avant son observation, ou plus exactement, elle s'intéressait

Franck Boitte.

aux « soucoupes volantes ». La nuance est importante, car pour elle, c'était la forme du disque qu'elle voyait liée de manière constante aux OVNI. L'objet qu'elle venait d'observer n'était donc pas une « soucoupe volante » puisqu'il s'agissait d'un corps plutôt ovoïde. Aussi, elle ne s'inquiéta pas outre mesure de son observation et ce n'est que plusieurs mois plus tard qu'elle en fit part à la SOBEPS.

Avant de quitter Frameries, il faut encore préciser que le lieu d'observation est situé à 400 mètres au sud-ouest du site désaffecté d'un ancien charbonnage (l'Agrappe), mais qu'on ne trouve plus aucune mine importante dans les environs immédiats. L'objet fut observé à une élévation de 20°, il fut d'abord visible face au nord et il se déplaça ensuite selon une trajectoire rectiligne orientée du nord-ouest vers le sud-est. L'observation dura ainsi une quarantaine de secondes.

Quittons le Borinage et retrouvons-nous non loin de Bruxelles, environ douze heures plus tard. Dilbeek est une petite commune située à quelques kilomètres à peine du centre de la capitale, mais qui a su cependant conserver un certain caractère rural. L'endroit est calme et la nuit qui vient déjà de tomber a plongé le quartier où résident M. et Mme Z. dans une obscurité quasiment totale. Le temps est resté calme et frais toute la journée, et le ciel nocturne est particulièrement dégagé. Mme Y. Z., 48 ans, et ses deux enfants, Pierre et Sylvie, âgés respectivement à l'époque de 18 et 17 ans, attendaient le retour de leur mari et père pour le repas du soir. La presse avait beaucoup parlé de l'apparition de la « fameuse » comète Kohoutek, et avait notamment annoncé qu'elle serait visible ce soir-là. Aussi, Mme Y. Z. se mit à scruter le ciel dès que la pénombre s'installa et que ses occupations ménagères le lui permirent.

Vers 18 h 30, alors qu'elle passait devant une porte-fenêtre qui donne vers l'ouest-nord-ouest, Mme Y. Z. vit qu'une grosse étoile blanche très brillante était apparue dans le ciel à une élévation d'environ 45°. Motivée par la comète Kohoutek, elle crut d'abord qu'il ne pouvait en aucun cas s'agir du phénomène céleste attendu. Elle alla prévenir ses enfants qui étudiaient au premier étage, et ensemble, ils continuèrent l'observation. Brusquement, après plusieurs minutes d'immobilité, le disque lumineux parut basculer et finit par ne plus présenter qu'une tranche aux extrémités de laquelle brillaient comme deux points lumineux rougeâtres. Alors, ce phénomène s'éleva lentement dans le ciel en se dirigeant vers le nord-est, et après quelques secondes d'ascension, il disparut à une vitesse vertigineuse. Une dizaine de minutes s'étaient écoulées depuis le début de l'observation.

S'agissait-il du même objet que celui observé par Mme F. D. à Frameries, tôt dans la matinée, ou que celui visible à Houtain-le-Val la veille dans la soirée ? Il est difficile, sinon impossible, de le préciser. Il reste la similitude de forme : ovoïde vu de près et discoïde à plus longue distance, et encore la présence de points lumineux clignotant. S'il s'agit réellement là de trois observations d'un même OVNI sur une période de vingt-quatre heures, il ne fait pas de doute que d'autres témoins ont dû assister à ces évolutions, même si apparemment celles-ci ne furent que nocturnes. Pour répondre positivement à la question posée plus haut, il conviendrait donc avant tout le recueillir d'autres témoignages. Dans l'état actuel du dossier, on ne peut dire s'il s'agissait d'un objet unique ou de trois phénomènes indépendants.

**Enquêtes et texte de
Michel Bougard et Robert Thiry.**

Le prochain congrès « OVNI » de Poitiers

Ce sont les 16 et 17 juin prochains que se tiendra à Poitiers le deuxième congrès ufologique qui réunira les plus grands spécialistes de la question.

Placés sous la direction et l'animation de Jean-Claude Bourret, les travaux de ces deux journées seront essentiellement consacrés à la présentation des dernières informations et études des principaux chercheurs invités. Dès à présent nous pouvons vous assurer de la participation du professeur A. Meessen et de la SOBEPS à ce congrès international. Nous engageons vivement tous ceux qui auraient l'occasion d'y assister de ne pas manquer cet important événement.

Tout comme à F... rapprochée d'un c... lieu deux ans... bruxelloise.

Située au nord-ou... de Jette regroup... résidentiels à plus... lation. L'événem... mardi, le 9 sept... Notre-Dame de L... soir-là, légèrement... ques étoiles, par... Il était environ 21... se trouvait chez e... ciel, un rayonne... lièrement vif. Elle... son appartement... de suspendre du... tion fut attirée pa... par un objet gris... une trajectoire or... est.

Jusque là on aur... avion, tous feux... l'aéroport de Z... instants d'observ... qu'il se trouvait e... étrange.

Continuant sa p... silence, l'objet s... des maisons vois... Cette altitude éta... gouffe le vit très... clocher de l'églie... éclairé par les... Woeste. Lors de... comparaison, d'e... vait être de deux... était mat et de c... bien nets et il... remarqua aucun... balancement. Il r... auréole lumineus... sants faisceaux... étaient projetés h... marche. Toutefoi... ceux d'une voitu... bas et n'éclairaie... quartier. Bien qu... pas éblouissants... Après avoir dép...

Un OVNI au-dessus de Jette

Tout comme à Frameries, une autre observation rapprochée d'un objet avec faisceaux lumineux eut lieu deux ans plus tard dans l'agglomération bruxelloise.

Située au nord-ouest de la capitale, la commune de Jette regroupe principalement des quartiers résidentiels à plus ou moins forte densité de population. L'événement s'est également passé un mardi, le 9 septembre 1975, non loin de l'Eglise Notre-Dame de Lourdes. Bien que le ciel fut, ce soir-là, légèrement nuageux, on apercevait quelques étoiles, par contre la lune n'était pas visible. Il était environ 21 h 00, quand Mme Delgouffe, qui se trouvait chez elle, remarqua, assez bas dans le ciel, un rayonnement lumineux d'un éclat particulièrement vif. Elle était sur la terrasse arrière de son appartement située au troisième étage en train de suspendre du linge à sécher, lorsque son attention fut attirée par deux faisceaux de lumière émis par un objet gris de forme elliptique qui suivait une trajectoire orientée du nord-ouest vers le sud-est.

Jusque là on aurait pu croire qu'il s'agissait d'un avion, tous feux allumés, qui se dirigeait vers l'aéroport de Zaventem. Mais après quelques instants d'observation, le témoin devait constater qu'il se trouvait en présence d'un phénomène bien étrange.

Continuant sa progression dans le plus grand silence, l'objet survolait très lentement les toits des maisons voisines à moins de 15° d'élévation. Cette altitude était tellement faible que Mme Delgouffe le vit très nettement passer entre elle et le clocher de l'église Notre-Dame de Lourdes bien éclairé par les réverbères de l'avenue Charles Woeste. Lors de l'enquête ce détail permit, par comparaison, d'estimer la taille de l'objet qui devait être de deux mètres environ. L'aspect extérieur était mat et de couleur terne, les contours étaient bien nets et il semblait solide. Le témoin ne remarqua aucun mouvement de rotation ou de balancement. Il n'y avait pas de traînée et aucune auréole lumineuse ne l'entourait; seuls deux puissants faisceaux de lumière d'un blanc intense étaient projetés horizontalement dans le sens de la marche. Toutefois ces « phares », comparables à ceux d'une voiture, n'étaient pas dirigés vers le bas et n'éclairaient pas les toits des maisons du quartier. Bien que très brillants, ceux-ci n'étaient pas éblouissants.

Après avoir dépassé la tour de l'église, l'objet

commença à s'élever très légèrement. Il incurva sa course en décrivant un arc de cercle d'environ 180° et en effectuant cette trajectoire courbe, les deux « phares » balayèrent le ciel nocturne. Il se rapprocha tellement en arrivant à moins de quarante mètres de Mme Delgouffe, que celle-ci, prise de panique, crut qu'elle allait être kidnappée. Puis brusquement, il disparut presque instantanément en une ascension fulgurante, ne laissant derrière lui qu'une lueur rouge qui s'estompa en quelques instants. Cette disparition soudaine fut accompagnée d'une chintement très sonore évoquant un bruit de suction, tel un évier qui se vide, comme devait le déclarer le témoin.

Comme c'est le cas dans un nombre important d'observations, nous nous trouvons, une fois encore, en présence d'un phénomène qui n'a été aperçu que par une seule personne et bien que cette dernière semble avoir fait part de son expérience le plus objectivement possible, le seul élément accréditant cet événement est la bonne foi de l'observatrice, aucun autre témoignage n'étant connu et pouvant recouper ce récit.

Robert Thiry.

Ces deux témoignages (Frameries et Jette) seront insérés dans un catalogue actuellement rédigé par Claude Bourtembourg et Alice Ashton. Cet ouvrage qui compte déjà plus de 130 références tente de réunir tous les cas d'observations de par le monde faisant état d'objets émettant des faisceaux lumineux tels que des rayons courbes, tronqués, non dispersifs, etc... Les auteurs de cette recherche ont déjà consulté les principales revues et les meilleurs ouvrages relatant ces observations particulières, toutefois ils seraient heureux d'obtenir de la part de lecteurs d'Infoespace, des informations généralement non reprises dans la littérature ufologique de large diffusion.

Service librairie

Le dernier numéro de la revue « **Historia** », hors série, n° 46, est entièrement consacré au phénomène OVNI. Bien documentés, les divers articles qu'on peut y lire tentent de faire le point de la question.

Ce numéro de 128 pages peut nous être commandé au prix de **75 FB**, ce montant devant être viré à notre compte bancaire n° 210-0222255-80.

Le dossier photo d'inforespace

Ipameri, Brésil, 8 mai 1966

Mesa, Etats-Unis, 11 novembre 1972

67

Lorsqu'on examine avec attention certaines photographies, on peut parfois découvrir d'assez surprenantes similitudes qui méritent d'être soulignées. Si le présent dossier est double c'est justement dans le but de comparer deux photos qui furent prises à des époques différentes, l'une en Amérique latine et l'autre en Amérique du nord.

Il y a quelques années déjà, je recevais d'un de mes correspondants d'outre-Atlantique, une photo en couleur prise en 1966 à Ipameri au Brésil (1), malheureusement peu de renseignements accompagnaient ce document, aussi fut-il simplement classé faute d'avoir de plus amples informations. Plus tard, six photographies réalisées en 1972 aux Etats-Unis devaient me parvenir et je fus immédiatement frappée par une ressemblance étonnante avec l'objet aperçu six ans auparavant en Amérique du sud.

Ipameri (67)

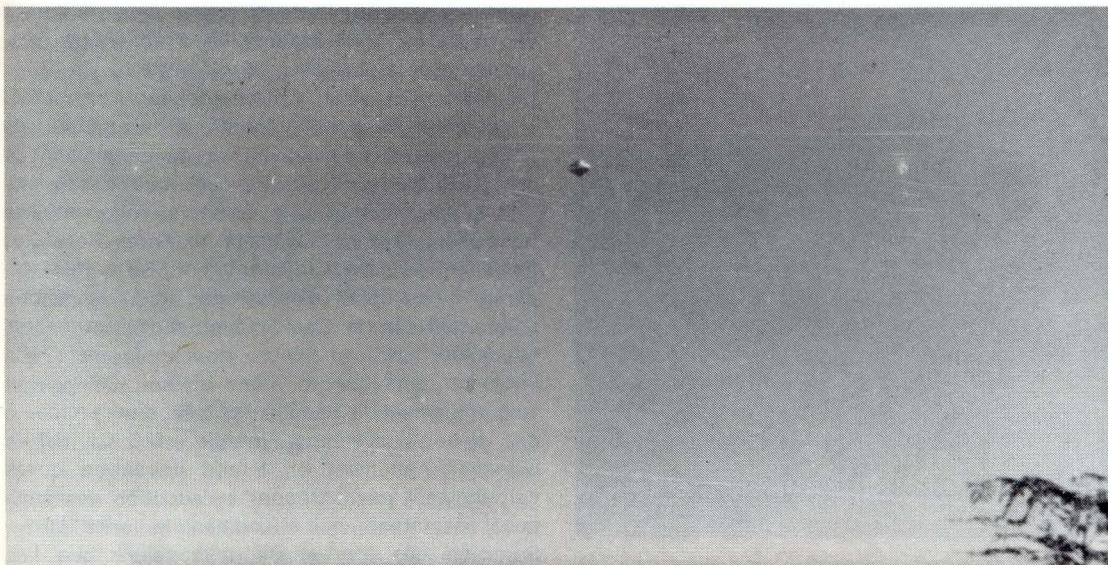
Le dimanche 3 septembre 1967, dans l'émission « The Voice of America », l'Agence Officielle d'Information des Etats-Unis (USIA) diffusait sur les ondes un programme inhabituel ayant pour titre : « Mystère dans le ciel ». Plusieurs personnalités scientifiques bien connues étaient réunies autour du micro : Edward U. Condon, J. Allen Hynek, James E. McDonald, Donald H. Menzel ainsi que Richard Hall, directeur adjoint du NICAP.

Au cours de cette émission l'animateur, M. Van Swor, présenta au public un témoin, M. James Pfeiffer, directeur d'une société d'aviation, qui raconta ce qu'il vit l'année précédente lors d'un voyage d'affaire au Brésil.

1. Ipameri est situé dans l'Etat de Goiás à environ 230 km au sud de Brasília.



Dans l'après
pagnie d'un
à moins de
hommes s'é
en bordure
pagnon de
un objet ét
berge oppos
sur place d
ment, il s'a
baie. Arrivé
sans s'inclin
gna vers l'o
distance tou
vitesse, il ef
qui le rame
et manœuvr
pice pour s
descendre,
parmi les ar
le film de m
que l'engin
mon dernier
L'objet vola
diamant tai
23 m et pa
une autre so
que l'objet
ment grave
pour attirer
Cette photo



Dans l'après-midi du dimanche 8 mai 1966, en compagnie d'un ami, M. Pfeiffer était en promenade à moins de 15 km au nord de la ville. Les deux hommes s'étaient arrêtés dans un petit restaurant en bordure de la rivière Ipameri lorsque le compagnon de l'industriel américain aperçut soudain un objet étrange qui survolait les arbres de la berge opposée. Selon James Pfeiffer *« il planait sur place durant quelques instants puis, brusquement, il s'avança vers le sud en direction de la baie. Arrivé au fond de celle-ci, sans ralentir et sans s'incliner, l'objet vira à angle droit et s'éloigna vers l'ouest. Après avoir parcouru une courte distance toujours à la même altitude et à la même vitesse, il effectua un brusque changement de cap qui le ramena vers nous. A ce moment il ralentit et manœuvra comme s'il cherchait un endroit propice pour se poser. L'objet commença alors à descendre, il semblait bien qu'il voulait atterrir parmi les arbres. Il ne restait plus qu'une vue sur le film de mon appareil photo Instamatic et avant que l'engin ne toucha la cime des arbres, je pris mon dernier cliché »*.

L'objet volant avait une forme comparable à un diamant taillé, d'une largeur approximative de 23 m et partiellement de couleur orange. Selon une autre source, le témoin aurait encore déclaré que l'objet émettait un son modulé, alternativement grave puis aigu, mais suffisamment bruyant pour attirer au dehors le personnel du restaurant. Cette photo fut publiée dans le magazine améri-

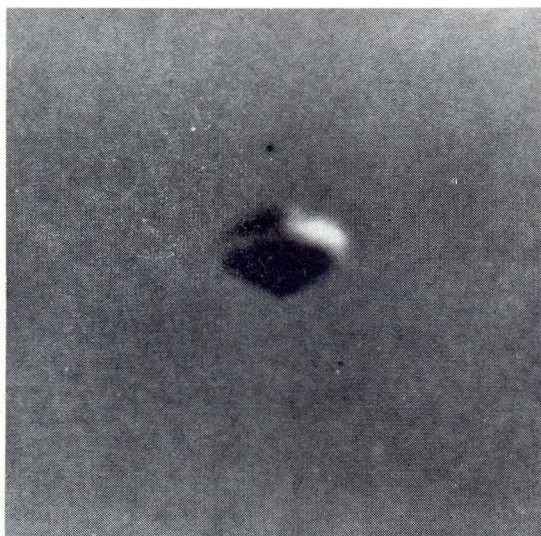
cain « LIFE » du 28 octobre 1966. Toutefois ce cliché n'aurait été diffusé qu'en Amérique car en consultant les « LIFE » de la Bibliothèque Royale à Bruxelles et ceux de la « Librairie américaine », il ne m'a pas été possible de retrouver cette photo. Tout comme « TIME » et « NEWSWEEK », deux publications d'outre-Atlantique bien connues, « LIFE » devait avoir à cette époque d'une part une édition américaine et une autre, européenne, qui ne reprenait pas intégralement les mêmes articles.

Mesa (68)

Faisons maintenant un bond jusqu'en Arizona, à Mesa, à la limite est de la ville industrielle de Phoenix où dans l'après-midi du samedi 11 novembre 1972 furent prises six photographies d'un objet stationnaire en plein ciel.

Ce jour-là, le jeune Shawn Cheves âgé de 10 ans jouait avec ses compagnons dans le jardin de son ami Scott. Les enfants couraient autour de la maison, quand Shawn aperçut, haut dans le ciel, un objet très clair et très brillant. Il attira alors l'attention de ses copains et ensemble ils observèrent l'objet qui, en gros, ressemblait à un ballon météorologique. Shawn prévint ensuite son beau-père pour qu'il vienne se joindre au groupe d'observateurs. Celui-ci se trouvait dans la maison voisine et regardait la retransmission télévisée d'un match de football disputé par des équipes de l'Arizona. A l'appel du jeune garçon, M. Lee Elders

Agrandissement de l'objet photographié en 72 à Mesa.



sortit dans le jardin et il vit, à son tour, en direction de l'est-sud-est, l'objet brillant immobile dans le ciel à environ 40° d'élévation. Ce dernier témoin estima que l'éloignement était trop important pour discerner si le rayonnement était émis par l'objet ou s'il réfléchissait les rayons du soleil. Au début de l'observation, l'objet était parfaitement stationnaire mais ensuite il se mit en mouvement et se rapprocha très lentement des témoins. Aucun bruit n'était perceptible.

Vers 13h55 M. Elders prit trois photographies avec son appareil « Asahi Pentax SLR 35 mm » équipé d'un téléobjectif de 200 mm. Après avoir regardé l'apparition insolite durant quelques minutes encore, il se lassa du spectacle et regagna sa maison. Toutefois il ressortit un peu plus tard et prit trois derniers clichés vers 14h05.

Pendant ce temps, l'objet s'était déplacé et se trouvait légèrement au nord de sa position initiale. Les enfants l'aperçurent encore durant trois quarts d'heure environ jusqu'au moment où il fut hors de vue.

Quelques semaines plus tard, l'APRO (2) eut vent de cette « apparition » et un de ses enquêteurs, M. Wendelle C. Stevens, prit cette affaire en main et essaya de découvrir d'autres témoins. Il devait apprendre que ce même jour M. Skip Brandt, correspondant de presse, et quatre de ses amis, assistant à un match de football joué à Mesa, ob-

servèrent de leur cabine de presse située à l'ouest du stade, un objet argenté en direction de l'est-sud-est à plus ou moins 40° d'élévation.

D'autre part, M. Bob Watson, éditeur d'un journal à Chandler (Arizona) raconta à l'enquêteur de l'APRO que lui aussi avait vu de sa maison ce même objet scintillant. Pensant que c'était une « soucoupe volante », il contacta son ami Ray Agee, sergent à la « Williams Air Force Base » et travaillant au service d'information. Ce dernier expliqua qu'en début d'après-midi, le 11 novembre, un certain Martin Coolee avait lancé un ballon. Lui-même l'avait d'ailleurs contemplé alors que l'aérostat était encore arimé au sol. On pouvait voir également la nacelle équipée d'un brûleur à gaz et sur l'enveloppe, le sigle « U.S.A. » qui se détachait nettement en lettres noires ne devait certainement pas échapper à l'attention des quelques spectateurs qui attendaient le lâché (3).

Serait-on dès lors amené à conclure que Lee Elders et le jeune Shawn n'aurait observé et photographié que les évolutions d'un *balloonist* ? Cette explication ne « tient » pas, car non seulement on ne distingue aucune inscription sur les photos de Mesa mais surtout on n'y remarque aucune nacelle ! De plus, l'enquêteur de l'APRO, soucieux de vérifier toutes les informations entourant cette observation, interrogea Martin Coolee et apprit de la bouche même de celui-ci que sa mongolfière fut lâchée non pas le 11 comme l'avait déclaré le sergent Agee mais bien le 4 novembre. Au terme de cette longue enquête « policière » on peut raisonnablement écarter une méprise avec un simple ballon à air chaud.

D'autre part soulignons enfin la grande similitude de forme (et de couleurs) avec la photo sud-américaine. Sans être une preuve indiscutable d'authenticité, il est toutefois surprenant de retrouver à Mesa quasi le même objet que celui photographié plusieurs années auparavant au Brésil. Cette ressemblance est surtout remarquable lorsqu'on examine les documents originaux en couleurs. Si la silhouette générale est pratiquement pareille

sur les deux pho
leurs révèle elle
La partie supéri
une bande blanc
dans la partie m
la partie conique
photo d'Ipameri
quoique très app
tion, au lieu d'è
Sans approfondi
de l'accommoder
légua cette ob
tifié », mais com
regardant de plu
tos du 11 novem
ciation. Celles-ci
dernière réflexio
ser avant de clo
mongolfière fut
que Lee Elders
tard un objet no
point de s'y trom
un rapprochemen
dernier aux Etats
Angleterre entre
moins décriviren
manes impossib
relève encore d'
objets d'une ho
serait certainem
tels comptes ren
plus précise s
mimétiques du p

2. Aerial Phenomena Research Organization, Tucson - Arizona.

3. Aux Etats-Unis des concours de ballons à air chaud sont régulièrement organisés. L'année dernière encore se déroulèrent à Albuquerque (Nouveau-Mexique, Etat voisin de l'Arizona) des championnats du Monde qui réunirent de nombreux concurrents. Cette même année, en France, les enquêteurs de la SVEPS devaient identifier une observation nocturne faite à Beaumont-Hague le 22 novembre 75 et qui avait été annoncée au journal télévisé de TF1. Il s'agissait en fait d'une imposante mongolfière (71 m de hauteur, 30 m de diamètre) qui, la veille, avait quitté l'Angleterre.

Références :

The New Report on
cation, Louisville,
octobre 1966, p. 40
Rapport d'enquête
Pilote privé N° 23,
Approche N° 8, hi
Phénomènes Spatia

4. Michel Bougard,
SOBEPS, 1976, p.

Etude et Recherche

L'orthoténie :

un grand espoir déçu ? (5)

8. DES POSSIBILITES DE REHABILITATION ?

Arrivés presque au terme de cette étude, nous devons de poser clairement la question : subsiste-t-il des chances que tout dans l'orthoténie ne soit pas dû au hasard ? Pour pouvoir y répondre d'une manière qui ne laisse plus place à la contestation, il faudrait, à notre sens, procéder encore à certaines vérifications délicates ou hélas parfois impossibles.

Le principe en est simple : on se fonde sur la loi mathématique selon laquelle la probabilité conjointe de deux événements indépendants est égale au produit des deux probabilités séparées. Ainsi, si deux événements ont chacun une chance sur deux de se réaliser, il y a $1/2 \times 1/2 =$ une chance sur quatre que les deux se réalisent. Cela signifie de même que si deux événements ont chacun une probabilité de $1/1\,000$, il y a $1/1\,000 \times 1/1\,000 =$ une chance sur un million que les deux se produisent. Un troisième événement de même type fera descendre la probabilité à un milliardième... Dans ce domaine, on le voit, cela descend vite. Voyons donc quelles sont les « combinaisons d'événements improbables » que l'on peut réaliser.

Il faut tout d'abord éliminer les droites de 3 et de 4 points, de même que la structure géométrique des réseaux, dont nous avons vu qu'elles étaient complètement explicables par le hasard seul. Restent en piste, d'une part, l'étude approfondie de BAVIC et de certains des phénomènes connexes et, d'autre part, la structure phénoménologique des réseaux, à savoir essentiellement la présence du « grand cigare des nuées » au centre des étoiles et aux principales intersections ainsi que la coïncidence entre les lignes orthoténiques et les trajectoires suivies par les OVNI.

A. BAVIC

Il est certain que, même si la prudence commande, comme nous l'avons écrit plus haut, de considérer jusqu'à plus ample informé cette ligne comme la simple réalisation d'un événement très improbable, mais non impossible, il n'est pas interdit de continuer à chercher s'il n'y a pas « autre chose ». Ainsi, l'extrême précision de l'alignement, en France tout au moins, incite à vérifier s'il ne serait pas plus précis encore, en utilisant les coordonnées des lieux exacts par lesquels l'OVNI est passé et non celles que l'on peut trouver sur une carte, par exemple pour les quasi atterrissages de Lencouacq et d'Ussel, pour le miracle de Thann, etc... On pourrait voir aussi si le sens de l'écart,

sur les deux photographies, la répartition des couleurs révèle elle aussi une évidente concordance. La partie supérieure de chaque objet est bleue, une bande blanche ceinture le plus grand diamètre dans la partie médiane et en dessous de celle-ci la partie conique est de couleur rouge; seule la photo d'Ipameri présente une teinte différente quoique très approchante pour cette dernière section, au lieu d'être rouge elle est ici orange.

Sans approfondir le cas de Mesa, on serait tenté de l'accommoder à la sauce « Blue Book » en reléguant cette observation avec la mention « identifié », mais comme je l'ai montré plus haut, en y regardant de plus près on s'aperçoit que les photos du 11 novembre 72 résistent à une telle appréciation. Celles-ci me suggèrent d'autre part une dernière réflexion que je voudrais encore esquisser avant de clore ce dossier. S'il s'avère qu'une mongolfière fut lâchée le 4 novembre à Mesa et que Lee Elders photographia une semaine plus tard un objet non identifié évoquant un ballon au point de s'y tromper, on ne manquera pas de faire un rapprochement avec ces observations du siècle dernier aux Etats-Unis entre 1896 et 97, ainsi qu'en Angleterre entre 1909 et 10 où de nombreux témoins décrivent des « dirigeables » aux performances impossibles (4). Plus près de nous on relève encore d'autres témoignages décrivant des objets d'une homotypie parfois troublante. Il ne serait certainement pas vain de rassembler de tels comptes rendus afin d'entreprendre une étude plus précise sur ces curieuses manifestations mimétiques du phénomène OVNI.

Alice Ashton.

Références :

The New Report on Flying Saucers N° 2, a Fawcett Publication, Louisville, Ky. p. 41. LIFE (édition américaine) 28 octobre 1966, p. 40.
Rapport d'enquête original de M. Stevens (APRO).
Pilote privé N° 23, novembre 1975, Paris.
Approche N° 8, hiver 75-76, Société Varoise d'Etude des Phénomènes Spatiaux, Toulon.

4. Michel Bougard, Des soucoupes volantes aux OVNI, éd. SOBEPS, 1976, pp. 17-31.

Etude sur les effets physiologiques et psychologiques provoqués par les OVNI (2)

IV. La clipéo-sophronisation

Certains témoins ont été soumis face à un OVNI à une induction hypnotique véritable : ils avaient l'impression qu'une entité mystérieuse en rapport avec l'OVNI les forçait à accomplir des gestes indépendants de leur volonté. L'affaire Hill en est un exemple type. Dans plusieurs cas, on trouve des témoins perdant toute notion du temps et de l'espace durant leur observation. Il peut y avoir aussi une diminution de la capacité volontaire du sujet : celui-ci exposé à un rayon lumineux intense sait qu'il a la possibilité de réagir à sa guise, mais il n'en a plus l'envie !

Dans l'excellent livre « Mystérieuses soucoupes volantes » (F. Lagarde) p. 111, on lit le récit suivant : « M. Camus venait tout juste de dépasser les êtres qu'une lueur énorme emplait sa voiture et regardant par le rétroviseur il eut le sentiment qu'on lui tirait dessus à bout portant. Dès cet instant le sentiment de peur disparut et il eut le temps de remarquer que certains êtres dans le pré semblaient de plus petite taille et qu'ils avaient les bras au sol. Une autre sensation l'envahit. A partir du moment où il fut atteint par le « rayon », il n'eut plus du tout conscience de ce qu'il faisait. Sa voiture continuait à rouler. »

Autre exemple de modification de conscience des témoins : l'irrésistible besoin de dormir pour quelques-uns (le cas le plus connu est celui de Valensoles). Il s'agit non pas d'un réel besoin physiologique, mais plutôt d'une volonté inconsciente de dormir. Cet état léthargique est très bien illustré par le cas de « l'Aveyron » (Mystérieuses soucoupes volantes, Le collège invisible, FSR vol. 16 n° 5). Le témoin, en état de veille, se « laissait aller », il ne pouvait plus remuer, il tombait alors dans une sorte de sommeil dans lequel il conservait la conscience et l'esprit; il lui semblait aussi qu'il flottait ! En mai 1974 s'est produit un cas extraordinaire de téléportation de voiture (FSR vol. 21 n° 1 et n° 2) avec amnésie des témoins. Un de ces derniers avait déjà eu une expérience OVNI. En 1964, il vit une soucoupe qui lui laissa une très grande impression. A partir de cette date il acquit la faculté de se mettre en état d'auto-hypnose et il raconte qu'il lui était devenu possible de voyager en « astral » (sic).

Ces modifications des états et niveaux de conscience des témoins évoquent l'hypnose. Depuis 1960 en médecine, on ne parle toutefois plus d'hypnose mais de sophrologie. Cette dernière est la

science qui étudie les méthodes de modification de la conscience, ses conséquences physiologiques et ses applications thérapeutiques. L'hypnose n'est qu'une méthode parmi des centaines. Auparavant on pensait que pour abaisser le champ de conscience d'un sujet il fallait formuler des suggestions : plusieurs expériences ont démontré le non-fondé de cette supposition. Un automobiliste qui effectue un long voyage sur l'autoroute peut avoir son niveau de conscience diminué par la fixation continue de la route. Ecouter avec attention un morceau de musique hindoue donne un profond sentiment de relaxation à l'auditeur et lui confère un état de bien être physique assimilable à celui de l'hypnose (pour les lecteurs ne supportant pas le son oriental, « Daphnis et Cloé » de Ravel fera l'affaire).

Les stimuli inducteurs de la sophronisation sont (entre autres) :

- la fixation et la fascination,
 - le contraste des couleurs,
 - l'isolation sensorielle,
 - les stimuli monotones et répétés,
 - l'émotion intense (voie affectivo-émotive),
 - le réflexe de simulation de la mort,
 - l'amplification du sentiment d'inquiétante étrangeté (voie affectivo-émotive particulière).
- Les facteurs sophronisants d'un OVNI seraient :
- la PEUR : voie affectivo-émotive,
 - la fixation d'une lumière brillante (l'OVNI en lui-même ou le « rayon science-fictionniste »),
 - le ronronnement (monotonie) ou la modulation sonore continue,
 - l'ionisation atmosphérique négative (qui produit une plus grande relaxation musculaire et induit par là une relaxation de l'esprit, d'où sophronisation),
 - le caractère d'inquiétante étrangeté de l'OVNI.

La condition essentielle toutefois pour qu'un témoin soit sophronisé par l'OVNI est qu'il existe entre les deux un lien, d'ordre psychologique par exemple, tel que le sujet soit concerné par les stimuli extérieurs.

Un état sophronique amplifie certaines pulsions inconscientes du sujet. Il est susceptible d'augmenter la capacité de production onirique. La réalité du vécu est dans certains cas altérée et les hallucinations peuvent être activées. On constate une perte de notion spatio-temporelle et une diminution du champ de la conscience soit un abaissement du sens critique et non une perte de cons-

science. Ceci d
giques induits
s'expliquer au
le réflexe de
mort qui inter
certains anim
dateurs « font
Les chats pri
phare de voitr
de la route pe
l'instinct, un r
tose. L'OVNI
une grande fra
Si un rayon
braqué sur l'ob
la lumière et le
abaissé. La p
paralysie temp
vent les témoin
de peur ou no
manque de vo
retrouve en e
plexie (1), ma
groupé dans l
de conscience
sation).

La sophronisa
sophronisation
Romains qui c
que), relie ent
giques constat
bulation, perte
sie, dédouble
état, paralysie
que, absence
Comme les su
sibilité à la sc
sujets présent
vant un même
inconscientes
essentiel à c
personnalité e
fonds.

Il a déjà été
sophronisation
entre stimulus
Ce lien est da

V. Le sentiment Quelle force

1 Cataplexie : p
tivo-émotive,
paralysie cor

science. Ceci correspond avec les effets psychologiques induits par les OVNI. La paralysie peut s'expliquer aussi par la sophronisation. C'est alors le réflexe de thanatose ou de simulation de la mort qui interviendrait. Les lecteurs savent que certains animaux pour échapper à leurs prédateurs « font le mort » et dupent ces derniers. Les chats pris dans un faisceau lumineux d'un phare de voiture la nuit s'immobilisent au milieu de la route pendant un court laps de temps : c'est l'instinct, un réflexe inné, le réflexe de la thanatose. L'OVNI apparaîtrait au témoin provoquant une grande frayeur.

Si un rayon lumineux de grande intensité est braqué sur l'observateur, les yeux de celui-ci fixent la lumière et le champ de conscience risque d'être abaissé. La peur en elle-même peut produire une paralysie temporaire (catalepsie). D'ailleurs, souvent les témoins ne savent s'ils ont été immobilisés de peur ou non. Quelques paralysies sont dues au manque de volonté du témoin : pareille attitude se retrouve en état sophronique. Catalepsie, cataplexie (1), manque de volonté : tout ceci est regroupé dans les alterations des états et niveaux de conscience par des stimuli externes (sophronisation).

La sophronisation produite par les OVNI (clipéo-sophronisation : allusion aux « clipei ardentes » des Romains qui désignaient ainsi les OVNI de l'époque), relie entre eux les différents effets psychologiques constatés : hypnose, sommeil anormal, affabulation, perte de notion spatio-temporelle, amnésie, dédoublement « astral » ou illusion d'un tel état, paralysie temporaire, diminution du sens critique, absence de réactions ou de volonté, etc... Comme les sujets ne possèdent pas la même sensibilité à la sophronisation, il est normal que des sujets présenteront des réactions différentes devant un même OVNI. La psychologie, les pulsions inconscientes de chaque témoin jouent un rôle essentiel à ce niveau. Chacun réagira selon sa personnalité et ses antécédents psychiques profonds.

Il a déjà été mentionné plus haut que pour avoir sophronisation il était important qu'il existe un lien entre stimulus sophronisateur et sujet sophronisé. Ce lien est dans la psychologie du témoin.

V. Le sentiment d'inquiétante étrangeté

Quelle force pousse un observateur d'OVNI à se

1 Cataplexie : phénomène de réveil, après influence affectivo-émotive, produisant à ce moment l'illusion d'une paralysie complète.

confier avec une si grande sincérité teintée d'une certaine inquiétude ? Que ressent-il pour vouloir dévoiler un événement de sa vie si privée à un étranger ? Mais l'enquêteur est-il un inconnu ? Il est en fait un « monsieur-qui-connaît-tout-tout-tout-sur-les-OVNI ». Il est la personne susceptible d'expliquer une aventure pour le moins fantastique. Visiblement le témoin attend une explication du phénomène étrange qu'il a vécu. A vrai dire, ce désir d'explication camoufle un souhait d'apaisement intérieur. L'OVNI serait-il donc capable d'engendrer un conflit psychologique intérieur et si oui, avec quelle amplitude ?

Il a été vu que trois types de peur gagnent un témoin d'OVNI : la peur viscérale, la peur devant l'inconnu et le sentiment d'inquiétante étrangeté. Expliquons la dernière notion. Freud, le père de la psychanalyse, parlait d'« unheimliche ». Pour saisir ce concept, le lecteur doit entreprendre un effort d'imagination. Qu'il imagine un étudiant en médecine placé la première fois de sa vie devant un cadavre à disséquer. Un malaise indéfinissable le surprendra. Ce mort était autrefois vivant. Maintenant, l'étudiant ne peut s'empêcher inconsciemment de s'identifier au cadavre : il oppose alors la notion d'animé à celle d'inanimé. L'étudiant peut bouger, le cadavre pas. Et pourtant la mort l'attend aussi. L'angoisse saisit de plus en plus notre carabin. Comment concevoir que l'animé puisse devenir inanimé ? La seule possibilité de trouver la solution est d'être cadavre lui-même. L'ennui, c'est qu'une fois mort, l'étudiant ne pourra prendre conscience de sa découverte. Tout ceci est lugubre et sinistre. On préfère ne pas y penser. A force de cesser de réfléchir sur le sujet, on le considère finalement comme tabou. Donnons un autre exemple d'« unheimliche ». Imaginons cette fois-ci un charmant bambin de cinq ans. Il a les cheveux dorés, le visage rond et les yeux pétillants d'une malice enfantine. Qu'il est gentil ce chérubin ! Maintenant, très rapidement, revêtons-le d'un uniforme de para-commando, donnons-lui une mitraillette et observons comme il tire tout autour de lui dans l'assistance. C'est horrible. Un enfant-soldat, c'est inconcevable ! Le sentiment d'inquiétante étrangeté intervient alors. Ce genre de scène ne peut absolument pas exister : tabou.

Les OVNI aussi sont un sujet tabou. Notre société matérialiste actuelle a été conçue de telle sorte que, tout petits, nous croyons aux fées, aux lutins, aux ogres, aux loups-garous, au Père Noël et voici

qu'une fois adultes, nous sommes persuadés que ce sont des fables sans valeur aucune : cela n'existe pas. Les soucoupes volantes non plus n'existent pas. Des engins aussi étranges ne peuvent être que du domaine de l'imagination. Comme les fées, les lutins, les loups-garous.

Cependant les OVNI sont d'une matérialité incontestable. Ils laissent des traces au sol, sont détectés au radar et par détecteurs magnétiques, arrêtent les voitures, brouillent les émissions radio, impressionnent les pellicules photographiques, etc. Dès lors l'OVNI devient par association d'idées de l'inconscient le symbole des choses cachées qui devaient rester secrètes mais qui sont en train de se manifester. Comme les stimuli désagréables ont été refoulés dans l'oubliette de l'inconscient (Id), ils ressortiront dès que des stimuli associés apparaissent au conscient (Ego). Cela signifie donc la libération des pulsions inconscientes que le conscient avait toujours essayé de réprimer. Les pulsions cherchent à chaque occasion d'éviter la barrière abaissée par l'Ego et elles se manifesteront de manière détournée.

L'inconscient s'exprime lorsque les stimuli associés sont face au conscient et son travail est d'autant plus aisé que le niveau de conscience du sujet est abaissé (cf. sophronisation). Une des manières de contourner la barrière conscient-inconscient est de s'exprimer par la symbolique. Les rêves regorgent de symboles de tout genre et il est parfois difficile d'interpréter leur sens. Une chose est sûre : les rêves traduisent les préoccupations du sujet. Dans un rêve, on retrouve les inquiétudes professionnelles, les difficultés sentimentales, les désirs inassouvis, les situations frustrantes pour lesquelles aucune solution n'a été mûrie. L'inconscient collectif trouve également sa place dans ce défouloir. Les symboles circulaires, selon Jung, traduiraient le désir des hommes d'échapper à une société trop matérialiste et de s'unir à une entité spirituelle parfaite (l'union du parfait et de l'imparfait).

Placé devant un OVNI, l'inconscient du témoin se réveillera et le conflit né contre le conscient engendrera un état d'angoisse. Les crises d'angoisse sont particulièrement désagréables; c'est pourquoi le sujet tentera ultérieurement de l'inhiber par divers mécanismes de défense de l'Ego. Le témoin pourra, par exemple, éprouver le désir de se confier à une personne au courant du phénomène OVNI. Il faut tout de suite signaler que tous les

témoins ne réagiront pas forcément de la même façon. Certains ne sauront résoudre la crise provoquée par l'apparition de l'inconscient et accumuleront leur tension de telle sorte que celle-ci pourra se décharger sous forme de maladie psychosomatique (cf. le cas d'Itaperuna au Brésil) ou d'hystérie (cf. l'affaire de Chabeuil, en Drôme, France; « A propos des soucoupes volantes » de A. Michel, p. 108). La rencontre avec un OVNI peut également ne provoquer aucun trouble quelconque. En fait, chaque témoin adaptera ses réactions à sa psychologie propre.

Lorsqu'un observateur d'OVNI décrit son aventure aux enquêteurs, il le fait difficilement car il existe des limites d'expression de la langue maternelle en ce qui concerne des engins aussi étranges. Il aura donc recours à des métaphores, à des images. Mais ces images restent conditionnées par les pulsions inconscientes : elles sont choisies selon les éléments objectifs, l'apparition de l'OVNI, et des éléments subjectifs, le souvenir de l'apparition associée à des réactions émotionnelles variables. Or les réactions du témoin pendant l'observation dépendent beaucoup de la façon dont il peut mûrir un conflit intérieur provoqué par un changement de situation exogène. Dans l'élaboration verbale d'un récit d'OVNI, le témoin empruntera des expressions propres à son milieu socio-culturel, d'où une nouvelle source de subjectivité. Bref, on se demande à la fin quelle part d'objectivité se trouve dans un témoignage.

Ceci est tellement vrai que l'on découvre des cas qui relèvent plutôt du rêve éveillé, de la fantasmagorie la plus pure. Maintes situations semblent absurdes. Pourquoi est-ce un docteur en médecine qui doit avoir une guérison parapsychologique de l'hématome de sa jambe droite ? Pourquoi est-ce un curé qui voit descendre d'une soucoupe un humanoïde à l'allure de Vierge Marie ? En décembre 1974 dans le Wisconsin, le fermier W. Bosak voit surgir devant sa voiture une bulle à l'intérieur de laquelle s'effraie un humanoïde aux oreilles de veau. Ce cas est détaillé dans FSR vol. 21 n° 1 p. 20. Un croquis de l'ufonaute complète l'histoire. Pour beaucoup de personnes il pourrait s'agir d'un veau devenu homme. Un être mi-homme, mi-animal. Et c'est un fermier qui l'observe ainsi ! Ce sont ces exemples qui montrent à quel point des préoccupations socio-culturelles et professionnelles influencent la perception d'un phénomène du type OVNI. Une apparition d'OVNI est capable

de catalyser les réactions. Dès lors, on trouve mêlé à ce que complexe liéement pénit détails réels.

Dans quelques entre la descrip et la psycholo décrit un jou garous, avec c même distance ner que des si réaction de ce avec son fusil. les autres tém l'aise et accu après, le jeune qui le poussait suit attentivem remarque un c violence, dû familiales. Am société, il se taire pour un de travail bou re fait dire à au-delà de 23- ment âgé de 2 est donc prêt trations en p loup-garou tra garou, c'est l ce montre : projection de de. A un mom il crie : « L'Ar repent pas. Le sauveur » (2). C le à une socié chose. Dire c forme de com nue de la frus défense de l'E Un conflit inté OVNI provoqu nombreux tém témoin : réac face à une sit

2. Ndlr. Les aut propos tenus dans la FSR

forcément de la même
résoudre la crise provo-
inconscient et accumule-
porte que celle-ci pourra
de maladie psychoso-
una au Brésil) ou d'hys-
euil, en Drôme, France;
volantes » de A. Michel,
un OVNI peut également
le quelconque. En fait,
s réactions à sa psycho-

OVNI décrit son aventure
difficilement car il existe
de la langue maternelle
engins aussi étranges.
des métaphores, à des
estent conditionnées par
s : elles sont choisies
s, l'apparition de l'OVNI,
le souvenir de l'appari-
ons émotionnelles varia-
témoin pendant l'obser-
up de la façon dont il
érieur provoqué par un
xogène. Dans l'élabora-
OVNI, le témoin emprun-
res à son milieu socio-
source de subjectivité.
fin quelle part d'objecti-
moignage.

On découvre des cas
éveillé, de la fantas-
tes situations semblent
un docteur en médecine
n parapsychologique de
droite ? Pourquoi est-ce
dre d'une soucoupe un
erge Marie ? En décem-
in, le fermier W. Bosak
e une bulle à l'intérieur
manoïde aux oreilles de
dans FSR vol. 21 n° 1
aute complète l'histoire.
es il pourrait s'agir d'un
être mi-homme, mi-
er qui l'observe ainsi !
montrant à quel point
culturelles et profession-
éptiton d'un phénomène
tion d'OVNI est capable

de catalyser la résurgence des pulsions incons-
cientes. Dès lors il ne devient pas surprenant de
trouver mêlé à la réalité quelque phantasme, quel-
que complexe à surmonter. Des souvenirs particu-
lièrement pénibles peuvent se projeter sur les
détails réels.

Dans quelques cas, il existe une relation évidente
entre la description d'un OVNI ou d'un humanoïde
et la psychologie du témoin. Un jeune homme
décrivit un jour des ufonautes comme des loups-
garous, avec des dents de Dracula alors qu'à la
même distance ses compagnons ne purent discerner
que des silhouettes tout au plus. La première
réaction de ce sujet fut de tirer sur les créatures
avec son fusil : réaction violente. En outre, d'après
les autres témoins, visiblement il se sentait mal à
l'aise et accumulait difficilement sa tension. Peu
après, le jeune homme piquait une crise d'hystérie
qui le poussait à s'identifier à un loup-garou. Si on
suit attentivement la vie passée du malade, on
remarque un comportement sans cesse régi par la
violence, dû à de malheureuses circonstances
familiales. Amoindri par les siens, bafoué par la
société, il se réfugiait dans les bagarres. Volon-
taire pour un engagement à l'armée, un accident
de travail bouleverse ses plans : une grave blessu-
re fait dire à un médecin qu'il ne survivrait pas
au-delà de 23-24 ans. Et le jeune homme est juste-
ment âgé de 23 ans lors de son observation ! Tout
est donc prêt pour que le témoin libère ses frus-
trations en présence du catalyseur OVNI. Un
loup-garou traduit la violence. Mieux, le loup-
garou, c'est lui-même. Il va jusqu'à s'identifier à
ce monstre : c'est un argument en faveur d'une
projection de sa personne propre sur l'humanoï-
de. A un moment donné dans son état hystérique,
il crie : « L'Amérique sera détruite si elle ne se
repent pas. Le seul sauveur, c'est moi. Je suis le
sauveur » (2). On comprend que ce garçon en veuil-
le à une société de laquelle il n'espère plus grand
chose. Dire qu'il est un sauveur constitue une
forme de compensation psychologique bien con-
nue de la frustration. Il s'agit d'un mécanisme de
défense de l'Ego. (FSR vol. 20 n° 1 p. 3).

Un conflit intérieur engendré par la présence d'un
OVNI provoque parfois un choc très puissant. De
nombreux témoignages signalent une amnésie du
témoin : réaction psychologique de refoulement
face à une situation que le conscient ne peut pas

2. Ndlr. Les auteurs donnent ici une traduction libre des
propos tenus par ce témoin, le texte original publié
dans la FSR étant moins succinct.

mûrir. Pour pas mal de personnes l'OVNI représen-
te une « chose » difficilement acceptable. Plutôt
que d'assumer leur existence au niveau conscient,
ils préfèrent la refouler dans l'inconscient. L'amné-
sie est un mécanisme de protection du Moi au
même titre que l'affabulation. A chacun ses attitu-
des psychologiques propres.

Tirons encore un exemple de la Flying Saucer
Review (FSR vol. 20 n° 6). L'histoire se déroule au
Canada dans l'Alberta. Un jour, un jeune homme
revient chez lui atterré, effrayé comme si le diable
était à ses trousses. En fait de diable c'était un
OVNI. D'ordinaire le sujet est calme et ne s'effraie
pas si facilement. Il a dû voir quelque chose. D'au-
tant plus qu'habituellement ponctuel, c'est vraiment
tard qu'il rentre ce soir là. L'ennui est qu'il se
souvient seulement d'avoir été pourchassé par un
OVNI. Quelques mois plus tard, il fait un cauche-
mar qui lui rappelle les événements vécus. On
l'interroge alors sous hypnose. Il aurait été emme-
né à l'intérieur de l'OVNI et examiné par des
humanoïdes à la peau écaillée sur une table
d'opération. Tous les enquêteurs sont convaincus
que l'histoire s'est réellement passée ainsi. Pour-
tant une nouvelle mise sous hypnose par d'autres
médecins fait dire à ceux-ci que l'histoire est
entièrement résolue. Ce n'est pas que le témoin
se soit contredit; son récit est resté identique. Le
point nouveau est que ce jeune homme s'est sou-
venu qu'il avait été opéré dans un hôpital, plusieurs
années auparavant. Ce point mit la puce à l'oreille
des médecins, car à la table d'opération à l'inté-
rieure de l'OVNI, il assimilait celle de son hôpital.
Des humanoïdes à la peau de reptile pouvaient
s'expliquer du fait que l'un des chirurgiens était
vieux et avait la peau très ridée. Tout le monde
sait à quel point une opération chirurgicale peut
se révéler traumatisante pour le patient. L'affaire
devrait donc être résolue : choc psychologique
proche de l'hystérie. Donc pas d'OVNI ? Pour les
médecins : non. Pourtant quel stimulus fut assez
fort pour effrayer le témoin ? Pour imaginer sous
hypnose une histoire apparemment cohérente bien
qu'absurde, il a dû y avoir un élément réel, un
stimulus matériel perceptible par les sens du sujet.
En état de transe hypnotique on est capable de
faire revivre au patient son choc; on peut déceler
le stimulus bien que ce dernier soit déformé par
les perceptitions subjectives du sujet. L'OVNI était
peut-être réel, mais selon le mécanisme que le
lecteur a bien assimilé, la possibilité d'une affa-
bulation n'est pas à exclure.

Comment connaître les proportions d'objectivité et de subjectivité d'un témoignage ? Il faudrait connaître la vie du témoin à fond et comprendre sa psychologie. Même par l'hypnose on n'aboutira à aucun résultat : l'hypnose est la voie de l'inconscient.

VI. Effets parapsychologiques induits

Dans le Jura, un témoin d'OVNI est guéri de ses troubles au foie et de maux de tête consécutifs immédiatement après le départ de l'engin (Mystérieuses soucoupes volantes, p.112). En Ecosse, non loin du Loch Ness, un ami d'un témoin rêve que ce dernier a besoin de lui parce qu'il serait en danger (FSR vol. 19 n° 5). Le docteur X blessé à la jambe droite est remis sur pied après une observation d'OVNI. Au Brésil dans l'Etat de Santa-Catarina, le témoin discute télépathiquement avec les entités aux commandes de l'OVNI (Infoespace n° 16). Les agents de police texans McCoy et Goode patrouillaient lorsqu'ils virent flotter dans le lointain une lumière qui s'approchait d'eux. Cette lumière était le phare d'un OVNI. Comme un des policiers mettait son bras hors de la voiture par la vitre ouverte, il ressentit une forte impression de chaleur. Plus étrange : son doigt qui avait été blessé au cours d'une opération policière se

cicatrisa complètement. La revue OURANOS (n° 12) rapporte l'expérience parapsychique vécue par un monsieur plusieurs fois témoin d'observations OVNI : télépathie, dédoublement. Uri Geller, âgé de trois ans, aurait vu un flash de lumière qui semblait venir à la fois du ciel et de l'intérieur de sa tête. Actuellement il est un médium des plus connus en télékinèse. Et il se déclare contacté par les occupants des OVNI !

En parapsychologie on estime qu'il y a trois facteurs de phénomènes parapsychiques : la médiumnité naturelle, un état de relaxation et une situation de motivation ardente et profonde comme le danger par exemple.

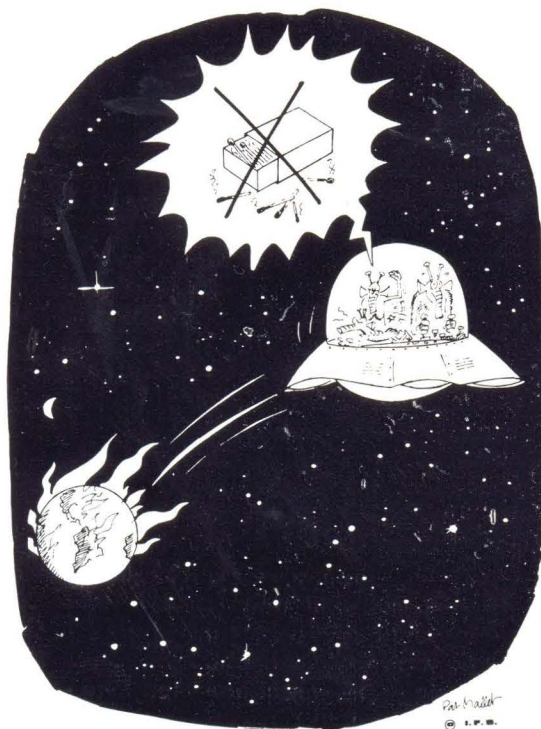
Toutes les techniques d'auto-hypnose (Zen, yoga, méditation transcendentale, régulation active de Stokvis, training autogène de Schultz, relaxation dynamique de Caycedo) et l'hypnose favorisent l'éclosion des phénomènes PSI. Tout le monde sait aussi qu'une situation de danger est susceptible des mêmes effets (cf. De Natura Deorum de Cicéron). On a remarqué aussi que les enfants à l'âge de la puberté étaient dans quelques cas associés à des cas de « poltergeist » (télékinèse). Or à la puberté justement les enfants traversent une période de crise intérieure entre le conscient et l'inconscient : un complexe d'Oedipe non résolu, par exemple. Il semble en tout cas que les manifestations paranormales accompagnent celles de l'inconscient. Nous avons vu à quel point l'OVNI, symbole des pulsions inconscientes humaines (inconscient individuel et collectif) était capable d'animer un conflit conscient/inconscient. Il peut aussi induire un état sophronique. Il n'est donc pas exclu de penser que les OVNI servent parfois de catalyseur pour les effets parapsychologiques.

VII. Conclusion

Les OVNI exercent des actions sur la physiologie des témoins; ils réveillent éventuellement des conflits psychiques; ils brouillent les facultés de perception; ils induisent des abaissements des états de conscience. Jusqu'à quel point influencent-ils la vie ultérieure des observateurs ? Peuvent-ils avoir des conséquences sociologiques ? Sont-ils des enzymes de la connaissance scientifique ? Ou alors constituent-ils la source d'une nouvelle religion ? Les OVNI : un mythe moderne ?

Ce sont de telles questions qui naissent après une étude des effets physiologiques et psychologiques provoqués par l'observation d'OVNI.

Guy Vanackeren, Francis Windey.
(Detector SIDIP)



2. Comp

Ces comp
le Dr. Hu
l'auteur d
rapporté f

2.1. Effet

Les effets
par le rap
ouvertes
qui sont
dont il av
une légèr
de se dé
jours.
Ses paren
état d'épu
amaigri, le
festa d'un
pour la m
plaignit d
environ un
Elle fut su
le témoin
brûlure a
affaiblisse
tit égalem
sées dans
Ces doule
de tête et
brûlure au
Le témoin
avoir ress
lumière s
ment qu'il
« Comme

9. Le Dr.
(depuis
Diplôme
Minas (C
Science
Il est e
Brésilie
Brant A
Minas
10. Se rapp
Review,
GEPA,
11. Il est tr
l'on se
pendant
Ferreira
manifes
lienne
INFORE
12. Ce gro
pas d'i
pressio
d'un or