

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΛΑΜΠΟΥΡΑ ΣΤΕΦΑΝΙΑ

ΘΕΜΑ : Η πρόσφατη εξήγηση του μυστηρίου του τριγώνου των Βερμούδων από Νορβηγούς επιστήμονες , βάση των υποβρυχίων εκρήξεων.

ΤΟΥ ΜΑΘΗΤΗ : ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΑΣΜΑΝΙΔΗ (Α.Μ 4374)

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας :

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : Νικόλαος Τσούλης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	
Κεφάλαιο 1^ο : Ιστορική αναδρομή του μύθου του τριγώνου των Βερμούδων και οι πρώτες προσπάθειες εξήγησης του.....	
1.1 Η γεωγραφική περιοχή του τριγώνου των Βερμούδων.....	
1.2 Τα γεγονότα που αποτέλεσαν δημιουργία και συντηρήσαν έως και σήμερα τον μύθο του τριγώνου των Βερμούδων.....	
1.3 Τα άλλα τρίγωνα της Υφηλίου.....	
1.4 Η πρώτη θρησκευτική, επιστημονική αλλά και παραφυσική επεξήγηση του φαινομένου.....	
Κεφάλαιο 2^ο: Τα ακραία καιρικά φαινόμενα που επικρατούν στην περιοχή.....	
2.1 Κύρια καιρικά μοτίβα της περιοχής και ακραίες εκφάνσεις τους.....	
2.2 Το ρεύμα του κόλπου και η δημιουργία τροπικών κυκλώνων.....	
Κεφάλαιο 3^ο : Η πρόσφατη εξήγηση του μυστηρίου από Νορβηγούς επιστήμονες , βάση των υποβρυχίων εκρήξεων...	
3.1 Η αποστολή που έδωσε νέα στοιχεία για την λύση του μυστηρίου.....	
3.2 Το ένυδρο μεθάνιο ως ένοχος πίσω από τα ατυχήματα	
3.3 Ανθρώπινος παράγοντας στα περιστατικά ατυχημάτων	
3.4 Συμπεράσματα για τον μύθο του τριγώνου των Βερμούδων.....	
3.5 Βιβλιογραφία	
3.6 Ευχαριστίες	

Εισαγωγή :

Οι εξαφανίσεις πλοίων και αεροσκαφών που συνέβησαν τους τελευταίους πέντε αιώνες στην περιοχή του τριγώνου των Βερμούδων αποτέλεσαν αντικείμενο έντονης επιστημονικής και δημοσιογραφικής έρευνας και δημιούργησαν μεγάλη αναστάτωση στην παγκόσμια κοινή γνώμη διότι τα φαινόμενα που λαβαν μέρος στην περιοχή αυτή χαρακτηριζόταν από πολυάριθμες μυστηριώδης εξαφανίσεις , ανθρώπων και πλοίων , οι οποίες έκαναν και τους πιο σκεπτικιστές να αναθεωρήσουν πολλά “πιστεύω” τους. Επί πολλά χρόνια έχουν υπάρξει πολλές θεωρίες οι οποίες δίνουν μεταφυσικές ιδιότητες στα φαινόμενα αυτά οι οποίες έχουν φτάσει στα όρια του μύθου. Στην εργασία αυτή θα παρουσιαστούν οι βασικές θρησκευτικές και επιστημονικές θεωρίες επεξήγησης και λύσης του φαινομένου αυτού με έμφαση στις εξαφανίσεις των πλοίων και τις πρόσφατες ανακαλύψεις που γίνανε από ομάδα επιστημόνων της Νορβηγίας οι οποίοι με τα αποτελέσματα τους φτάνουν ένα βήμα πιο κοντά στην διαλεύκανση του μυστηρίου που καλύπτει την θαλάσσια γεωγραφική περιοχή που ονομάζουμε Τρίγωνο των Βερμούδων.

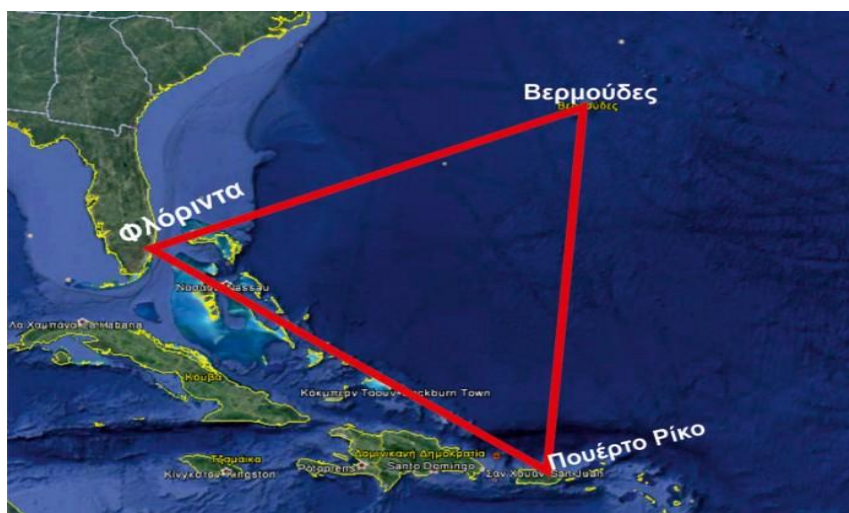
Περίληψη :

Στο πρώτο κεφάλαιο θα γίνει αναφορά στα πρώτα γεγονότα εξαφανίσεων πλοίων και στις πρώτες εξηγήσεις που γίνανε τότε, οι οποίες είχαν κυρίως θρησκευτικό χαρακτήρα καθώς και οι λόγοι για τους οποίους οι άνθρωποι απόδιδαν μεταφυσικό χαρακτήρα στα φαινόμενα αυτά . Επίσης στο πρώτο κεφαλαίο θα ρίξουμε μια πρώτη ματιά στις προσπάθειες των τότε επιστημόνων να εξηγήσουν με την δική τους οπτική γωνία το μυστήριο αυτό αφαιρώντας κάθε ίχνος δεισιδαιμονίας και παραφυσικής υπήρχε. Στο δεύτερο κεφάλαιο θα αναφερθούμε στα καιρικά μοτίβα που επικρατούσαν στην περιοχή , πως αυτά αλλάξαν με την πάροδο των χρόνων λόγω κλιματικών αλλαγών και τα κύρια περιστατικά εξαφανίσεων που συγκλόνισαν σε παγκόσμιο επίπεδο και έδωσαν στον μύθο του Τρίγωνο των Βερμούδων διαστάσεις εξωπραγματικές . Τέλος στο τρίτο κεφάλαιο , θα γίνει μια πλήρης ανάλυση στα αποτελέσματα των ερευνών των Νορβηγών επιστημόνων και πώς ο ανθρώπινος παράγοντας θα μπορούσε να είναι ο μόνος κοινός παρονομαστής σε όλα τα ατυχήματα που συνέβησαν στην περιοχή δίνοντας της αδίκως μια φήμη η όποια ακόμα και σήμερα προκαλεί τρόμο και δέος στους ναυτικούς όλου του κόσμου .

Κεφάλαιο 1^ο : Ιστορική αναδρομή του μύθου του τριγώνου των Βερμούδων και οι πρώτες προσπάθειες εξήγησης του .

1.1 Η γεωγραφική περιοχή του τριγώνου των Βερμούδων

Αρχικά θα πρέπει να επισημανθεί πως η γεωγραφική περιοχή του Τριγώνου των Βερμούδων δεν έχει συγκεκριμένες γεωγραφικές συντεταγμένες και συνήθως είναι στην κρίση του καθενός να προσδιορίζει τα όρια του δίχως να υπάρχουν σημαντικές αποκλείσεις καθώς και το όνομα που της έχει δοθεί δεν αναγνωρίζεται από κανένα επίσημο φορέα . Κατά γενική ομολογία , τα όρια της περιοχής αυτής αποτελούν οι τρεις κορυφές που δημιουργούνται στον χάρτη εάν ενώσουμε το Μαϊάμι των ΗΠΑ , το Σαν Χουάν του Πουέρτο Ρίκο και τις Βερμούδες με νοητές ευθείες . Τα όρια λοιπόν του τριγώνου τα οποία παραμένουν επακριβώς απροσδιόριστα , κυμαίνονται από 1.400.000 έως 3.900.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα (Υπουργείο εθνικής αμύνης των ΗΠΑ , 1998) .



Εικόνα 1 <https://mknews.eu/2018/07/19/yomves-aera-sto-trigono-ton-vermoynon/>

1.2 Τα γεγονότα που αποτέλεσαν δημιουργία και συντηρήσαν έως και σήμερα τον μύθο του τριγώνου των Βερμούδων.

Από τα παλιότερα ναυτικά χρόνια αποκαλούν τις Βερμούδες « τα νησιά του διαβόλου » . Ο πρώτος γνωστός θαλασσοπόρος που αρμένισε στην περιοχή αυτή ήταν ο Χριστόφορος Κολόμβος μέσα στα ημερολόγια του οποίου βρίσκονται ένα σωρό παράξενα περιστατικά . Συγκεκριμένα αναφέρει πως αυτός και οι άντρες του είδαν κάποια στιγμή μια πελώρια πύρινη σφαίρα να πέφτει στη θάλασσα καθώς και μας μνημονεύει τον τρόπο που προκάλεσε στο πλήρωμα μια ξαφνική παραφροσύνη που παρουσίασε η πυξίδα καθώς έπλεαν σε εκείνα τα νερά. Στην Αγγλία , το

μυστήριο της περιοχής αυτής αποτελεί θέμα μελέτης εδώ και 400 χρόνια και απασχολούσε από τις αρχές κιόλας τον μεγάλο ασφαλιστικό οργανισμό των Lloyd's που ήδη λογαριαζόταν ως το κέντρο της Βρετανικής ναυτιλίας , αφού τα ναύαγια σε αυτή την μεριά του Ατλαντικού ξεπερνούσαν κατά πολύ τα ναυτικά ατυχήματα που γίνονταν σ' όλο τον κόσμο. (Τόμας Τζέφρευ, Το Τρίγωνο των Βερμούδων, εκδόσεις ΚΑΚΤΟΣ 1979, σελ.15-23)

1.2.1 Η πρώτη τεκμηριωμένη εξαφάνιση στην περιοχή των Βερμούδων.

Η ανακάλυψη του νησιώτικου συμπλέγματος των Βερμούδων έγινε από τον Ισπανό εξερευνητή Χουάν ντε Μπερμουντέθ στα 1515. Κανείς δεν ήθελε την κυριότητα των νησιών και αν δεν λάχαινε να ναυαγήσει εκεί έναν αιώνα αργότερα το «Θαλασσοπόρος» είναι αμφίβολο αν τα κοραλλιογενή τούτα νησιά θα αποικιζόταν ποτέ.

Τον Ιούλιο του 1609 , καθώς το πλοίο «Θαλασσοπόρος» το οποίο μετέφερε περίπου 150 αποίκους για εγκατάσταση στην αποικία της Βιργινίας που μόλις είχε ιδρυθεί , έπλεε στην επικίνδυνη ζώνη συνάντησε μια φοβερή καταιγίδα . Το πλοίο αναγκάστηκε να ζητήσει καταφύγιο στις Βερμούδες . Ευτυχώς για τους επιβαίνοντες ένας κοραλλιογενής κόλπος τους έδωσε άσυλο και τους βοήθησε να αποβιβαστούν όλοι τους σώοι.

Οι ναυαγοί βρήκαν στο νησί πληθώρα αγαθών και πρώτων υλών και κατάφεραν να χτίσουν μια βάρκα στην οποία επιβιβάστηκαν ο ναύκληρος του πλοίου και 6 ακόμα έμπειρα άτομα και επιχείρησαν να πλεύσουν προς την Βιργινία για να φέρουν βοήθεια.

Δυο μέρες όμως αργότερα , επέστρεψαν στο νησί εξηγώντας στους ναυαγούς και το πλήρωμα ότι δεν κατάφεραν να βρουν το πέρασμα ανάμεσα στους κοραλλιογενείς υφάλους . Τρεις μέρες μετά η αποστολή ετοιμάστηκε να ξαναφύγει δίνοντας ως ημέρα επιστροφής στους υπολοίπους την μέρα του καινούργιου φεγγαριού . Οι εναπομείναντες στο νησί , το βράδυ της υποσχόμενης μέρας άναψαν φωτιά στο ψηλότερο σημείο του νησιού και περιμένανε όλη τη νύκτα να δουν την αποστολή να επιστρέφει με βοήθεια αλλά τίποτα. Η βάρκα και οι ταξιδιώτες που κουβαλούσε πάνω της εξαφανίστηκαν για πάντα χωρίς να αφήσουν πίσω τους το παραμικρό ίχνος . Έπειτα από 8 μήνες αναμονής και προετοιμασίας οι ναυαγοί κατάφεραν να κατασκευάσουν δύο αρκετά καλά πλεούμενα στα οποία χώρεσαν όλοι και αυτή τη φορά καταφέρανε να φτάσουν στον προορισμό τους.

Το συμβάν αυτό οδήγησε στο να ιδρυθεί στο νησί εκείνο Βρετανική αποικία τρία χρόνια αργότερα. Λίγο αργότερα διαφημίστηκε δωρεάν και εντελώς απροσδόκητα από Άγγλο δραματουργό Γουίλιαμ Σαίξπηρ ο οποίος και χρησιμοποίησε το ναύαγιο του «Θαλασσοπόρου» σαν βάση για το έργο του «Η Τρικυμία».

(Τόμας Τζέφρευ, Το Τρίγωνο των Βερμούδων, εκδόσεις ΚΑΚΤΟΣ 1979, σελ.15-23)

1.2.2 Η εξαφάνιση του « Παναγία της Γουαδελούπης».

Οι πρώτες ύλες και τα σπάνια αγαθά που μπορούσαν να αποκτήσουν οι μεγάλες δυνάμεις της Ευρώπης κάνανε τα ταξίδια στις Δυτικές Ινδίες έναν αγώνα ταχύτητας, αποτελεσματικότητας αλλά και πονηρίας. Η πειρατεία ήταν ένα συχνό φαινόμενο στις περιοχές αυτές και οι ναυτικοί έπρεπε να χρησιμοποιούν το έπακρο των ικανοτήτων τους για να αποφεύγουν τους πειρατές αλλά και τα πολεμικά πλοία εχθρικών κρατών.

Για τα Ισπανικά πλοία, οι διαδικασίες του ταξιδιού και της φόρτωσης ήταν αρκετά τυποποιημένες. Μόλις έφταναν στον προορισμό τους, δηλαδή στα νερά της Καραϊβικής, ορισμένα πλοία κατευθυνόταν στην Νότια Αμερική και τα υπόλοιπα πήγαιναν στο Μεξικό. Αφού φόρτωναν σκλάβους και εμπορεύματα τα πλοία που είχαν πάει Νότια Αμερική έσμιγαν στον Ισθμό του Παναμά και από εκεί σάλπαραν για την Χαβάνα που ήταν το σημαντικότερο Ισπανικό λιμάνι στον Νέο Κόσμο. Εκεί συνενωνόταν με τα υπόλοιπα πλοία και όλα πια μαζί σε μια παντοδύναμη αρμάδα έπαιρναν τον δρόμο του γυρισμού.

Ο δρόμος τους περνούσε από τα στενά της Φλώριδας και το κανάλι των Μπαχάμας, έστριβε στο Κάγιο Χουέσκο και έπεφτε στο Γκολφ Στρήμ που το ακολουθούσαν στην πορεία κατά τον Βορρά, παραπλέοντας τις Βερμούδες με κατεύθυνση το ακρωτήριο Χατέρας, στην ακτή της Καρολίνας, με άλλα λόγια, το δυτικό σύνορο της Επικίνδυνης Ζώνης των Βερμούδων ήταν η κεντρική λεωφόρος του Ισπανικού εμπορίου. Οι Ισπανοί ναύαρχοι κάνανε ότι μπορούσαν για να περάσουν χωρίς απώλειες τον δύσκολο αυτό δρόμο αλλά αυτό δεν ήταν αρκετό. Στη διάρκεια του 16^{ου} αιώνα χάθηκαν 41 καράβια γεμάτα θησαυρούς και άλλα 38 είχαν την ίδια τύχη, κατά τον 17^ο αιώνα.

Ένα πολύ γνωστό παράδειγμα Ισπανικού στολίσκου που έπεσε θύμα του «Τριγώνου των Βερμούδων» είναι αυτό των 5 караβιών που ξεκίνησαν το ταξίδι του γυρισμού το 1750. Διοικητής ήταν ο πλοίαρχος Δον Μάνουελ ντε Μπονίλλα. Τα πέντε πλοία συναντήθηκαν ως δυνάσθε στη Χαβάνα και η ναυαρχίδα του στόλου ήταν το ψηλόπλωρο καράβι που ονομαζόταν «Παναγία της Γουαδελούπης» το οποίο και οδηγούσε τον υπόλοιπο στόλο. Το περιστατικό το περιγράφει το ημερολόγιο του καπετάνιου το οποίο διασώζεται έως και σήμερα.

Καθώς ο στολίσκος λοιπόν ζύγωνε στο ακρωτήριο Χατέρας όπου και θα έστριβε ανατολικά για να διασχίσει πια τον Ατλαντικό τα ήρεμα νερά άρχισαν να σκοτεινιάζουν και να παίρνουν ένα μολυβί χρώμα. Ο πλοίαρχος γνώριζε καλά πόσο δύσκολα ήταν αυτά τα νερά και ειδικά το φθινόπωρο μιας και πλησίαζαν το σημείο που λογαριαζόταν σαν το πιο επικίνδυνο ολόκληρης της Ατλαντικής ακτής επειδή εκεί ακριβώς είναι που το Γκολφ Στρήμ σμίγει με το παγερό αρκτικό ρεύμα. Λίγο πιο πέρα ξεχώριζαν σειρές στενόμακρων αμμουδερών νησιών που φάνταζαν σαν προφύλακες της Αγγλοκρατούμενης Καρολίνας. Ο Μπονίλλα γνώριζε πως οι κάτοικοι της περιοχής εκείνης ήταν σκληροτράχηλοι άνθρωποι οι οποίοι κέρδιζαν την ζωή τους με το λαθρεμπόριο και την λεηλασία των караβιών που έριχναν οι καταγίδες στις ακτές τους. Ο καπετάνιος γνωρίζοντας τις μη καλές σχέσεις της Ισπανίας με την Αγγλία ήξερε πως θα έπεφτε θύμα λεηλασίας και πως θα ήταν ισχυρό

πλήγμα για την Ισπανική αυτοκρατορία η απώλεια των θησαυρών που μετέφερε. Λίγο αργότερα οι άνεμοι δυνάμωσαν αρκετά και απειλούσαν την πλευστότητα του πλοίου, ο καπετάνιος δίχως να θέλει να ρισκάρει αποφάσισε να βάλει τους μαραγκούς του πλοίου να κόψουν το μεσιανό κατάρτι του πλοίου και ενώ ήταν έτοιμος να δώσει την εντολή τον πλησιάζει ο υποπλοίαρχος του σκάφους και τον ενημερώνει πως υπάρχει εισροή υδάτων στο αμπάρι και πως δεν είναι δυνατών να επισκευαστεί άμεσα.

Ήταν πλέον φανερό πως το καράβι κατέρρεε. Μέσα στον χαλασμό και την μανία της καταγίδας ο καπετάνιος κατάφερε να φτάσει με δυσκολία στην τιμονιέρα του πλοίου και να βοηθήσει τους άντρες που βρισκόταν ήδη εκεί να κατευθύνουν το καράβι αλλά ήταν μάταιο διότι το πλοίο λόγω των κυμάτων και της εισροής ήταν υπέρβαρο, έπρεπε να κοπεί το μεσιακό κατάρτι, πράγμα σχεδόν απίστευτο να γίνει εξαιτίας των δυνατών ανέμων και των κυμάτων που έδερναν το κατάστρωμα μα πάνω στην ώρα που οι μαραγκοί βρήκαν την ισορροπία τους και ετοιμάστηκαν να κόψουν τα σκοινιά και τις αλυσίδες που συγκρατούσαν το κατάρτι, ένα πελώριο κύμα σάρωσε το κατάστρωμα παρασέρνοντας στο διάβα του το καθετί. Για καλή τους τύχη όμως το κύμα έσπασε το μεσιανό κατάρτι και το πλοίο έχασε αρκετό βάρος που επηρέαζε αρνητικά την ευστάθεια του και κατάφερε να ανασηκωθεί. Η καταγίδα αυτή σταμάτησε όσο απότομα και ξεκίνησε και με τον ερχομό της αυγής το τοπίο ξεκαθάρισε και η θάλασσα ηρέμισε και πάλι.

Ο άνεμος πλέον οδηγούσε το καράβι κατά τις εκβολές του ποταμού Οκρατόκη πράγμα που σήμαινε πως οδηγούνταν σε εχθρικές ακτές με 8 εκατομμύρια ουγγιές χρυσό. Ο πλοίαρχος πήρε το κανοκιάλι και άρχισε να ψάχνει για τα άλλα 4 πλοία που ήταν μαζί τους αλλά τίποτα. Όταν είχε ξεσπάσει η καταγίδα έβλεπε το ένα από αυτά αλλά τα υπόλοιπα είχαν χαθεί τελείως από το οπτικό τους πεδίο.

Ο καπετάνιος Μπονίλλα δεν άργησε να μάθει πως το πλοίο που έβλεπε ξεβράστηκε σε Αγγλικό έδαφος και πως οι θησαυροί του κλαπήκαν και οι ναυτικοί μαρκάρισαν για Αγγλία, ο ίδιος ο Μπονίλλα ήταν πολιτικός κρατούμενος για έναν μήνα από τον Κυβερνήτη της Καρολίνας Τζόνσον ο οποίος του παραχώρησε αργότερα άσυλο και εξασφάλισε την ασφαλή του επιστροφή στην Ευρώπη.

Κατά τη διάρκεια που βρισκόταν ο Μπονίλλα στην Καρολίνα, πάσχιζε να μάθει τι απέγιναν τα τρία καράβια του στολίσκου του αλλά δεν έμαθε τίποτα. Πληροφορίες γι' αυτά δεν είχαν ούτε οι ειδικοί της περιοχής στην περισυλλογή ναυαγών και λαφύρων πράγμα αρκετά παράξενο διότι οι νησιώτες εκεί περνούσαν την ζωή τους παρακολουθώντας και σώζοντας τα καράβια που διάβαιναν.

Οι νησιώτες δεν σταμάτησαν στιγμή να ψάχνουν χωρίς όμως να βρουν το παραμικρό ίχνος και όχι μονάχα κανένα πτώμα, αλλά ούτε καν ένα κομμάτι σανίδας ή ρούχου από τα βουλιαγμένα καράβια αλλά ούτε και κάποιο πλεούμενο βαρέλι με έβενο ή κοκοκάρυδα ή κάποιο νόμισμα, χρυσό ή ασημένιο. Τα τρία καράβια είχαν εξαφανιστεί ολοκληρωτικά μαζί με όλη τους την αρματωσιά και το φορτίο τους. (Τόμας Τζέφρευ, Το Τρίγωνο των Βερμούδων, εκδόσεις ΚΑΚΤΟΣ 1979, σελ.24-33)

1.2.3 Η περίεργη εξαφάνιση του « Ο Πατριώτης »

Η εξαφάνιση του επιβατικού πλοίου « Ο Πατριώτης » με κυβερνήτη Τζότζεφ Άλστον το οποίο αναχώρησε από το Τσάρλεστον προς τη Νέα Υόρκη , μετέφερε εκτός των συνηθισμένων γι αυτό εμπορευμάτων , την πρώτη κυρία της Νότιας Καλιφόρνιας, την Θεοδοσία Μπάρν. Το πλοίο χάθηκε τον Φεβρουάριο του 1813 υπό αδιευκρίνιστες συνθήκες.

Το αξιοσημείωτο της υπόθεσης είναι πως διάφοροι πειρατές από διαφορετικά πλοία, λίγο πριν πεθάνουν, φαίνεται να παραδέχονται πως αυτοί ευθύνονται για το χαμό του πλοίου και την απαγωγή της Θεοδοσίας Μπάρν. Πολλοί από αυτούς στο νεκροκρέβατό τους ούρλιαζαν τα βράδια από τρόμο ζητώντας συγγνώμη από το ‘φάντασμα’ της κυρίας Μπάρν πράγμα που κάνει την εξαφάνιση ακόμα πιο περίεργη διότι πολλοί από αυτούς τους πειρατές δεν είχαν καμιά επαφή μεταξύ τους άλλα φαίνεται να παραδέχονται την ενοχή τους για την εξαφάνιση του «Ο πατριώτης». Να σημειωθεί πως και σε αυτή την περίπτωση δεν είχε βρεθεί κανένα πτώμα και κανένα κομμάτι πλοίου ή εμπορεύματος στη θάλασσα ή σε κοντινές ακτές.»

(Τόμας Τζέφρευ, Το Τρίγωνο των Βερμούδων, εκδόσεις ΚΑΚΤΟΣ 1979, σελ. 34-48)

1.2.4 Το ατρόμητο πολεμικό πλοίο «Σφήκα».

Το περιστατικό αυτό είναι η πρώτη περίπτωση πολεμικού πλοίου που αναφέρεται στα επίσημα αρχεία του Αμερικάνικου Ναυτικού. Πρόκειται για το πολεμικό πλοίο «Σφήκα» των Ηνωμένων Πολιτειών με κυβερνήτη τον 31 ετών Τζόνσον Μπλάκλυ, ο οποίος θεωρείτο από τους πιο ικανούς και τολμηρούς πλοιάρχους της χώρας.

Το «Σφήκα» βρισκόταν στη Μεσόγειο και τα στενά του Γιβραλτάρ παρενοχλώντας διάφορα εχθρικά πλοία, είτε εμπορικά είτε πολεμικά, έχοντας δώσει μάχες με πλοία μύθους για την τότε εποχή της Βρετανικής Αυτοκρατορίας όπως τη φρεγάτα «Τάρανδος» τη μάχη με την οποία οι ιστορικοί ονόμασαν «μια από τις καλύτερες μάχες που δόθηκαν ποτέ», το πολεμικό πλοίο «Αρμάδα 74», το πολεμικό πλοίο «Αίηβον» και το πλοίο «Ατλάντα» το οποίο και ήταν εξαιρετικά πολύτιμο.

Το «Σφήκα», τον Δεκέμβριο του 1814 συναντήθηκε με το Σουηδικό μπρίκι το «Άδωνης» το οποίο μετέφερε αιχμαλώτους, δύο Βρετανούς αξιωματικούς τους οποίους πρόσφερε στο «Σφήκα» για να τους μεταφέρει σε Αμερικάνικο έδαφος. Το «Άδωνης» ήταν το τελευταίο πλοίο που είχε επαφή με το «Σφήκα», καθώς το δεύτερο εξαφανίστηκε μέσα στη πυκνή ομίχλη της καρδιάς της μέσο-Ατλαντικής Επικίνδυνης Περιοχής. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός το ότι λίγους μήνες αργότερα εξαφανίστηκε και άλλο πολεμικό πλοίο των αμερικανών στην ίδια περιοχή το οποίο λεγόταν και αυτό «Σφήκα».

(Τόμας Τζέφρευ, Το Τρίγωνο των Βερμούδων, εκδόσεις ΚΑΚΤΟΣ 1979, σελ.49-58)
Ίσως οι ήρωες του «Σφήκα» να σμίξουν κάποτε όλο φιλία και συντροφικότητα στα βάθη κάποιας μυθικής Ωκεάνιας Βαλχάλλα.

«Μάχες και μαχητές της επανάστασης» του Σάιρους Τάουνσεντ, Μπρέντι 1900.

(Τόμας Τζέφρευ, Το Τρίγωνο των Βερμούδων, εκδόσεις ΚΑΚΤΟΣ 1979, σελ.49-58)

1.2.5 Το χαμένο αεριοθούμενο.

Το περιστατικό εξαφανίσεως ενός αεριοθούμενου τύπου «Tri-Star Jumbo Νο310» το οποίο μετέφερε 176 επιβάτες και βρισκόταν στο ταξίδι της επιστροφής προς το Μαϊάμι, στις 29/10/1972. Καθώς το σκάφος πλησίαζε το Διεθνές αεροδρόμιο, άρχισε να χτυπά συναγεμμός προκαλώντας την ματαίωση της προσγείωσης. Ο πιλότος συμπέρανε πως υπήρχε πρόβλημα με τον μηχανισμό τροχοπεδήσεως αλλά αποδείχτηκε αργότερα πως έκανε λάθος. Έτσι, ο πιλότος ενημέρωσε το αεροδρόμιο σχετικά με το συμβάν και άρχισε να διαγράφει κύκλους με πρόθεση να προσγειωθεί, το διάστημα όμως αυτό, οι ελεγκτές εναέριου ελέγχου που παρακολουθούσαν την πτήση, αντιλήφθηκαν ξαφνικά πως το σκάφος πετούσε στο εξαιρετικά χαμηλό ύψος των 837 ποδών και έσπευσε να ειδοποιήσει σχετικά τον πιλότο αλλά και να ρωτήσει σύγχρονος για την κατάσταση που βρισκόταν το αεριοθούμενο.

- Όλα δουλεύουν κανονικά , ήταν η απάντηση του πιλότου. Ετοιμαζόμαστε να πάρουμε στροφή και να προσγειωθούμε.

Απροειδοποίητα όμως, ο αέρας του σκάφους ξεσκίστηκε από μία τρομερή δόνηση και το αεροσκάφος έπεσε σε βάλτο της περιοχής Εβεργκλάιητ . Ο απολογισμός των νεκρών ήταν 101 και οι υπόλοιποι 75 τραυματίες. Οι επιζήσαντες δεν μπορούσαν να δώσουν μια σαφή απάντηση για το δυστύχημα. Βάση των μαρτυριών τους, όλα συνέβησαν πολύ γρήγορα και πριν καν το καταλάβουν, μέσα σε δυο δευτερόλεπτα το αεροσκάφος είχε πέσει, κάτι που δεν βγάζει νόημα γιατί δεν θυμόταν κανείς το διάστημα της δονήσεως και της πτώσης, έως και τα δύο τελευταία δευτερόλεπτα.

Το πόρισμα των αρχών έδειξε πως η αιτία του ατυχήματος ήταν βλάβη στον αυτόματο πιλότο, δεδομένου ότι ούτε ο πιλότος αλλά ούτε και ο συγκυβερνήτης δεν αναφέρανε κάτι τέτοιο στον πύργο ελέγχου, φαίνεται να μην είχαν συνειδητοποιήσει. Το συμβάν αυτό απέκτησε ακόμα μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην κοινή γνώμη διότι συνέβη εντός των ορίων του τριγώνου των Βερμούδων.

(Τόμας Τζέφρευ, Το Τρίγωνο των Βερμούδων, εκδόσεις ΚΑΚΤΟΣ 1979, σελ.49-58)

1.2.6 Το πλοίο «Cyclops» – 1918

Κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, το πλοίο "U.S.S. Cyclops" πήρε την εντολή στις 9 Ιανουαρίου 1918 να καταπλεύσει στη Βραζιλία για ανεφοδιασμό των βρετανικών πλοίων που έπλεαν στον νότιο Ατλαντικό. Το πλοίο, επιστρέφοντας από το Ρίο ντε Τζανέιρο στις 16 Φεβρουαρίου, έκανε μια μικρή στάση στα νησιά Μπαρμπέντος στις 3-4 Μαρτίου. Έκτοτε κανείς δεν ξανάκουσε νέα του. Το πλήρωμα και οι 306 επιβάτες του πλοίου εξαφανίστηκαν δίχως να βρεθεί ποτέ ίχνος τους.

https://www.pronews.gr/x-files/739391_oi-pio-gnostes-exafaniseis-sto-trigono-ton-vermoydon

1.2.7 Η πτήση NC-16002

Στις 28 Δεκεμβρίου 1948, ο κυβερνήτης Robert Lindquist της εμπορικής πτήσης NC-16002 πιλόταρε το επιβατικό του από το Σαν Χουάν του Πουέρτο Ρίκο στο Μαϊάμι της Φλόριντα. Πλησιάζοντας στο Μαϊάμι, ζήτησε από τον πύργο ελέγχου άδεια προσγειώσης, στην απάντηση ωστόσο του πύργου δεν υπήρξε απόκριση. Το αεροπλάνο δεν έφτασε ποτέ στον προορισμό του και κανείς δεν το ξαναείδε έκτοτε. https://www.pronews.gr/x-files/739391_oi-pio-gnostes-exafaniseis-sto-trigono-ton-vermoydon

1.2.8 Το "Sulphur Queen" – 1963

Το "S.S. Marine Sulphur Queen" ήταν ένα τάνκερ που μετέφερε 15.000 τόνους θειάφι από το Beaumont του Τέξας στο Norfolk της Βιρτζίνια. Η τελευταία επικοινωνία με το πλοίο έγινε στις 3 Φεβρουαρίου 1963, με τον καπετάνιο να αναφέρει πληροφορίες ρουτίνας. Το πλοίο δεν θα έφτανε ποτέ στον προορισμό του, ενώ η ακτοφυλακή που βγήκε στο κατόπι του, το μόνο που κατάφερε να βρει ήταν ένα σωσίβιο από το "Sulphur Queen". https://www.pronews.gr/x-files/739391_oi-pio-gnostes-exafaniseis-sto-trigono-ton-vermoydon

1.3 Τα άλλα Τρίγωνα της Υψηλίου.

«Τα τελευταία χρόνια καθώς το τρίγωνο των Βερμούδων κερδίζει την προσοχή ενός πλήθους ερευνητών, επιστημόνων και μη, έκανε την εμφάνιση της μια καινούργια μυστηριώδης περιοχή.

Πρόκειται για τη θαλάσσια έκταση που απλώνεται ανάμεσα σε Ιαπωνία και τα νησιά Μαριάνας και που σε αυτή έχουν σημειωθεί εξαφανίσεις παρόμοιες με αυτές που σημειώθηκαν στο Τρίγωνο των Βερμούδων.

Στην Ιαπωνία, το μυστήριο που συνοδεύει τις εξαφανίσεις δεν είναι κάτι καινούργιο και αν ρωτήσεις τους ψαράδες της περιοχής θα σου πούνε: Είναι γνωστό πως τα νερά εκεί πέρα είναι σπουδαία για ψάρεμα, αλλά τρομερά επικίνδυνα, γιατί τα τέρατα που ζουν κάτω από την επιφάνεια μπορούν να πηδήσουν οποιαδήποτε στιγμή και να καταπιούν εσένα, τη βάρκα σου και τα δίχτυα σου εξαφανίζοντάς σε για πάντα από το πρόσωπο της Γής.

Έτσι για αιώνες η περιοχή αυτή στοίχειωνε τους Γιαπωνέζους ψαράδες με τον φόβο της ζωής τους. Οι επιστήμονες όμως γνωρίζουν πως οι φοβεροί θαλάσσιοι σεισμοί που σαρώνουν την περιοχή δεν οφείλονται σε τίποτα υποβρύχιους δαίμονες αλλά στη περίφημη Ηφαιστειακή Ζώνη της Φούτζες.

Η ζώνη αυτή διατρέχει την χερσόνησο Ίζου προς τα νότια και μπαίνει βαθιά στον Ειρηνικό φτάνοντας ως τα νησιά Μαριάνα (εκεί βρίσκεται και η «Τάφος των Μαριανών», το βαθύτερο σημείο της Γής). Όσα τμήματα της βρίσκονται πάνω από τα νερά σχηματίζουν μια συστάδα νησιών ένα από τα οποία είναι η Ίβο Ζίμα και οι εκρήξεις των υποβρυχίων ηφαιστειακών κώνων που βρίσκονται εκεί δημιουργούν τη

θαλασσινή αναταραχή και τα τρομακτικά Τσουνάμι, κυμάτων δηλαδή που φτάνουν σε ύψος περίπου 60 μέτρων και σύμφωνα με τους Ιάπωνες επιστήμονες είναι υπεύθυνα για τις καταστροφές που σαρώνουν επί αιώνες την Ναυτιλία της περιοχής.

Όμως και εδώ, όπως συμβαίνει και στο Τρίγωνο των Βερμούδων οι διάφορες ιστορίες που παρουσιάζονται φέρουν πολλά ανεξήγητα στοιχεία τα οποία οι Ιάπωνες δεν έχουν καταφέρει να βρουν έως τώρα λογικές απαντήσεις.

Ας πάρουμε για παράδειγμα αυτό που συνέβη στα 1952. Στις 13 Σεπτεμβρίου της χρονιάς αυτής ένα ψαράδικο, το «Ενδέκατο Μιοτζίν Μάρου» γύρισε στο λιμάνι του αναγγέλλοντας πως η θάλασσα είχε υψωθεί «σε τεράστιο θόλο» στη περιοχή ανατολικά των νησιών Μπαγιονέζ. Μονομιάς ένα πλήθος επιστημονικών ιδρυμάτων έσπευσαν να εξερευνήσουν το φαινόμενο. Μέσα σε τρεις μόνο μέρες η Υπηρεσία για την Ασφάλεια των πλοίων, είχε στείλει στη θάλασσα του διαβόλου το περιπολικό της «Σικίν» ενώ το Πανεπιστήμιο σεισμολογίας και Αλιείας του Τόκιο οργάνωσε μια εξεταστική ομάδα με αποστολή να ελέγξει από κοντά τις διάφορες αναφορές.

Στην ομάδα αυτή συμμετείχαν οι καλύτεροι επιστήμονες της Ιαπωνίας, το Πανεπιστήμιο σεισμολογίας και Αλιείας του Τόκιο, το Ινστιτούτο Ερευνών του Πανεπιστημίου του Τόκιο, το Εκπαιδευτικό Πανεπιστήμιο του Τόκιο, το Μουσείο Φυσικής Ιστορίας του Τόκιο και η υπηρεσία Αλιείας καθώς και οι δημοσιογράφοι του Δημοσιογραφικού Οργανισμού του Ασάχι.

Στις 23 Σεπτεμβρίου η ομάδα ερευνάς είχε την τύχη να παρακολουθήσει και να καταγράψει προσεκτικά από το κατάστρωμα του πλοίου «Σίνιο Μάρου» μία υποθαλάσσια έκρηξη στη θάλασσα του διαβόλου 46 ναυτικά μίλια βορειοανατολικά των νησιών Μπαγιονέζ. Στο μεταξύ το πλοίο της Θαλάσσιας Υπηρεσίας για την Ασφάλεια των Πλοίων είχε γυρίσει φέροντας την πληροφορία πως στη θέση της έκρηξης είχε προβάλλει μία βραχώδη ακτή που ξέχυνε κίτρινους ατμούς.

Όμως φαίνεται πως ώσπου να φτάσει εκεί το Σίνιο Μάρου, η ακτή αυτή είχε ξαναγυρίσει μέσα στη θάλασσα και το μόνο που φαινόταν ήταν δύο βραχώδεις κορυφές που εξακολουθούσαν να δονούνται από τις εκρήξεις. Βασισμένη στις αναφορές από τα δύο πλοία η Υδρογραφική Υπηρεσία βιάστηκε να δώσει στο καινούργιο ηφαίστειο το όνομα Μιογίν-Σό.

Στο διάστημα όμως αυτό η Υδρογραφική Υπηρεσία είχε στείλει το δικό της πλοίο για την τύχη του οποίου άρχισε να ανησυχεί όταν στις 23 και 24 του μηνός πήρε αναφορές των άλλων δύο караβιών. Συγκεκριμένα το πλοίο της Υδρογραφικής Υπηρεσίας που έφερε το όνομα «Πέμπτο Κάγιο – Μάρου» είχε αποπλεύσει από το Τόκιο στις 21 Σεπτεμβρίου επανδρωμένο με μια εντυπωσιακή ομάδα ερευνάς.

Η υπηρεσία περίμενε νέα του με αγωνία γιατί κουβαλούσε επάνω του μερικούς από τους μεγαλύτερους επιστήμονες της Ιαπωνίας. Ο συνολικός αριθμός των επιβαινόντων έφτανε τους 31 και εκτός από τον πλοίαρχο και το πλήρωμα οι υπόλοιποι ήταν γεωλόγοι και ωκεανογράφοι.

Μέχρι τις 24 του μηνός το πλοίο δεν είχε στείλει ούτε ένα σήμα, πράγμα αρκετά παράξενο κι ούτε τα αλλά δύο πλοία που είχαν στο μεταξύ γυρίσει ήξεραν να πουν κάτι σχετικό με το καράβι. Η Υδρογραφική Υπηρεσία ανέφερε το πλοίο ως αγνοούμενο και αυτό είχε ως αποτέλεσμα να αρχίσουν εντατικές έρευνες στην περιοχή της θάλασσας του διαβόλου.

Δεκάδες πλοία εφοδιασμένα με σωστικά μέσα και πολυάριθμα αεροπλάνα χτένιζαν προσεκτικά την περιοχή ψάχνοντας να βρουν σημάδια του χαμένου πλοίου το μόνο που βρήκαν ήταν κάτι ξύλα που βρέθηκαν να επιπλέουν στη μεριά που είχε εμφανιστεί το Μιογίν-Σό.

Η εξέταση τους απέδειξε πως ανήκαν στο χαμένο καράβι και πάνω τους βρέθηκαν μικρά ρινίσματα ηφαιστειακής μάζας ίδιας με αυτήν που χαρακτήριζε τα βραχώδη δείγματα που είχαν συλλέξει από το Μιογίν-Σό. Με βάση την ένδειξη τούτη η Ιαπωνική κυβέρνηση σύστησε μια εξεταστική επιτροπή η οποία μετά την ανάλυση των διαφόρων στοιχείων κατέληξε στο συμπέρασμα πως το «Πέμπτο Κάγιο – Μάρου» θα έπρεπε να είχε ανατραπεί, βυθιστεί και καταστραφεί ολοσχερώς στις 21 Σεπτεμβρίου 1952 μετά από υποθαλάσσια έκρηξη του Μιογίν-Σό.

Τον χαμό των επιστημόνων καθώς και των ανδρών και αξιωματικών του καραβιού, τον πένθησε ολόκληρη η Ιαπωνία αναγνωρίζοντας πως όλοι τους είχαν πέσει θύματα της προθυμίας τους να ευρύνουν τα σύνορα της ανθρώπινης γνώσης. Η απώλεια μάλιστα των επιστημόνων που ήταν όλοι τους κορυφαίοι στον κλάδο τους δεν έχει ακόμα καλυφθεί εντελώς.

Ο Δρ. Χίροσι Νίκιο του Σεισμολογικού Αλιευτικού Πανεπιστημίου του Τόκιο, αναφερόμενος στη τραγωδία αυτή έγραψε: «Η μεγάλη θυσία των επιστημόνων και του πληρώματος του πλοίου οι οποίοι δέχτηκαν τόσο πρόθυμα να αναλάβουν ένα τόσο επικίνδυνο ταξίδι, δεν θα ξεχαστεί ποτέ.

Η απώλεια τους δημιούργησε ένα δυσαναπλήρωτο κενό στις τάξεις των Ιαπώνων επιστημόνων, αλλά συνάμα η δική τους ενεργεία είναι που άνοιξε μία καινούργια σελίδα στην επιστημονική γνώση της θαλάσσης.

Τα ανεξήγητα ερωτήματα όμως παραμένουν. Γιατί άραγε το πλοίο δεν είχε στείλει το παραμικρό σήμα κινδύνου σε όλο το διάστημα του πλου του, αν και διέθετε δύο υπερσύγχρονες για την εποχή συσκευές ασυρμάτου;

Πράγματι, το καράβι όχι μόνο δεν είχε εκπέμψει κανένα σήμα κινδύνου, αλλά δεν είχε δώσει την παραμικρή υπόνοια πως αντιμετώπιζε ή περίμενε προβλήματα. Έπειτα τι είχαν γίνει τα πτώματα των επιβατών – πληρώματος και επιστημόνων; Ακόμα και στις σφοδρότερες υποθαλάσσιες εκρήξεις, πάντα κάτι απομένει που τελικά βγαίνει στην επιφάνεια ενώ στην συγκεκριμένη περίπτωση δεν είχε υπάρξει ή διασωθεί το ελάχιστο.

Και τέλος, πως δεν είχαν σημειωθεί πετρελαιοκηλίδες όταν ήταν γνωστό πως το καράβι κουβαλούσε στις δεξαμενές του 30 τόνους πετρέλαιο; Όλα αυτά τα ερωτήματα εξακολουθούν να παραμένουν, ακόμα και σήμερα αναπάντητα, εκτείνοντας το μυστήριο, γι αυτό ακριβώς και ένας εκπρόσωπος του «Συνδέσμου Επιστήμης και Τεχνολογίας» δεν δίστασε να δηλώσει πως υπάρχουν πάρα πολλά πράγματα, που χρειάζονται διευκρίνιση.

Όμως, όπως ακριβώς και στο Τρίγωνο των Βερμούδων τα προβλήματα που παρουσιάζει η Θάλασσα του Διαβόλου δεν είναι απλώς υποβρύχια μόνο αλλά και εναέρια και μαρτυράς του γεγονότος τούτου είναι μία προσωπικότητα ολκής, ο Άρθουρ Γκόντφρεν.

Πράγματι, στη διάρκεια που αυτός εκτελούσε τον γύρο του κόσμου με το δικινητήριο αεριωθούμενο του (κατόρθωμα που ο Τύπος του έδωσε πλατιά

δημοσιότητα) συναπάντησε κάτι που, όπως και ο ίδιος λέει, δεν πρόκειται να το ξεχάσει για όσο ζει. Συγκεκριμένα πετούσε πάνω από τη Θάλασσα του Διαβόλου, όταν ξαφνικά όλα τα όργανα του αεροπλάνου του έπαψαν να λειτουργούν.

Ο ασύρματος, η πυξίδα, τα πάντα έμειναν νεκρά για περίπου μία ώρα, πράγμα που όπως ο ίδιος έλεγε αργότερα : «δεν είναι καθόλου διασκεδαστικό όταν ξέρεις πώς έχεις καύσιμα για τέσσερις μόνο ώρες».

Μόλις βγήκε όμως από την περιοχή εκείνη, τα πάντα ξανάρχισαν να λειτουργούν κανονικά, σαν να μην είχε συμβεί τίποτα. Ο Γκόντφρεντ μέχρι εκείνη τη στιγμή δεν πίστευε σε τέτοιες ιστορίες σαν του Τριγώνου των Βερμούδων μα το γεγονός αυτό τον έκανε να αλλάξει γνώμη. Σύμφωνα με μία έκθεση που δημοσιεύτηκε στο τεύχος του Μάιου του 1971 της «Βασιλικής Εφημερίδας των Βερμούδων», αυτό που είχε συμβεί στον Γκόντφρεντ συνέβη και σε τέσσερις ακόμα πιλότους που ερχόταν από την Ιαπωνία, οι οποίοι είχαν δει και αυτοί τα όργανα των αεροπλάνων τους να νεκρώνονται και ξαφνικά να ξαναλειτουργούν πάλι από μόνα τους, αμέσως μόλις βρέθηκαν έξω από την επικίνδυνη ζώνη.

Ένα πολύ γνωστός ιδιωτικός οργανισμός της εποχής που ασχολήθηκε με την περιοχή αυτή κάνοντας έρευνες πάνω στα διάφορα περιστατικά που λάμβαναν χώρα εκεί ήταν η «Εταιρεία για την Διερεύνηση των Ανεξήγητων Φαινομένων» που είχε ιδρύσει στη Νέα Υερσέη ο φυσιοδίφης Υβόν Σάντερσον.

Η εταιρία τούτη ανακάλυψε πως στη διάρκεια του Β' παγκοσμίου πολέμου στη Θάλασσα του Διαβόλου είχαν χαθεί αρκετά Αμερικάνικα και Ιαπωνικά αεροπλάνα και κατόρθωσε να εντοπίσει την ακριβή περιοχή όπου οι εξαφανίσεις αυτές είχαν συμβεί. Το παράξενο είναι ότι η περιοχή αυτή σχημάτιζε ένα ρόμβο που ο άξονας του είχε απόκλιση 25 περίπου μοιρών από τα νοτιοδυτικά προς τα βορειοδυτικά, καλύπτοντας έτσι μια περιοχή ίση σε έκταση με αυτή που καλύπτει το Τρίγωνο των Βερμούδων.

Η ανακάλυψη αυτή έκανε την εταιρία να αποδουθεί σε μια προσεκτική εξέταση των διαφόρων περιοχών όπου κατά καιρούς είχαν σημειωθεί μυστηριώδεις εξαφανίσεις πλοίων και αεροπλάνων. Τη δουλειά αυτή την ανάλαβαν μαθηματικοί, γεωγράφοι, γεωδαίτες και ηλεκτρομηχανικοί που δεν άργησαν να καταλήξουν στο παρακάτω συμπέρασμα.

Φαίνεται πως σε όλο τον κόσμο υπάρχουν δέκα περίπου «Τρίγωνα» ή «Ρόμβοι» που απλώνονται κατά διαστήματα 72 μοιρών, καταμερισμένα έτσι ώστε πέντε από αυτά να βρίσκονται στο Βόρειο Ημισφαίριο και πέντε στο Νότιο.

Σύμφωνα με τα ευρήματα της Εταιρείας, εκτός από το «Τρίγωνο των Βερμούδων» και τη «Θάλασσα του Διαβόλου», υπάρχουν ακόμα οι εξής επικίνδυνες περιοχές: Μία στη Δυτική Μεσόγειο, μία βορειοανατολικά της Χαβάης στον Ειρηνικό, μία έξω από τη νοτιοανατολική ακτή της Αργεντινής, μια έξω από την νοτιοανατολική ακτή της Νότιας Αφρικής, μία στη Θάλασσα της Τασμανίας στην Αυστραλία, μια στον Ανατολικό Ινδικό Ωκεανό, μία στη Δυτική περιοχή του Ινδικού Ωκεανού έξω από τις νοτιοδυτικές ακτές της Αυστραλίας και μία στο Αφγανιστάν που είναι και η μόνη χερσαία.

Αν τα συμπεράσματα αυτά είναι σωστά, τότε η Γή μας είναι ζωσμένη από μία ακριβή τριγωνομετρική ζώνη ισόπλευρων τριγώνων που όλα τους απέχουν ίσα

μεταξύ τους. Αν στο λογαριασμό υπολογίσει κανείς και τους δύο πόλους, τότε το συνολικό δίκτυο περιλαμβάνει δώδεκα μυστηριώδεις ζώνες, όπου σημειώνονται ανεξήγητες εξαφανίσεις. Αυτό το συμπέρασμα όμως δεν λύνει ολόκληρο το πρόβλημα. Πάρα πολλοί ερευνητές υποστηρίζουν πως τα παραπάνω ευρήματα δεν μπορούν να θεωρηθούν τελειωτικά. Γιατί εκτός από τα αεροπλάνα που έχουν εξαφανιστεί πάνω από το Αφγανιστάν είναι και εκείνα που χάθηκαν πάνω από τη Σαχάρα, στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Και επιπλέον υπάρχει πάντα και ο κόλπος του Μεξικού ο οποίος μολονότι δεν βρίσκεται ευθυγραμμισμένος με καμία από τις περιοχές που αναφέρθηκαν, έχει εντούτοις κι αυτός το μερίδιο του σε μυστηριώδη συμβάντα.»

(Τόμας Τζέφρευ, Το Τρίγωνο των Βερμούδων, εκδόσεις ΚΑΚΤΟΣ 1979, σελ. 104-111)



Εικόνα 2 <https://strangepress.gr/2016/07/07/i-thalassa-toy-diabolou/>

1.4 Οι πρώτες θρησκευτικές, επιστημονικές αλλά και παραφυσικές επεξηγήσεις του φαινομένου.

«Το ερώτημα για το τι μπορεί να συμβαίνει στο Τρίγωνο των Βερμούδων, απασχολεί ολοένα και περισσότερους ανθρώπους σήμερα, αλλά καθώς δεν υπάρχει σαφής απάντηση, αφθονούν οι θεωρίες και οι διάφορες υποθέσεις.

Όχι σπάνια, όταν οι φυσικοί νόμοι δεν μπορούν να δώσουν μία συγκεκριμένη απόκριση σε μία απορία, αναλαμβάνει το έργο αυτό η παραψυχολογία/παραφυσική.

Έτσι, μία από τις πρώτες θεωρίες που διατυπώθηκαν για την Τριγωνική Μυστηριώδη Ζώνη του Ατλαντικού, προέρχεται από έναν παραψυχολόγο του Κονέκτικατ, ονόματι Έντ Σνέντεκερ, που υποστηρίζει ότι όσα λέει τα έχει δει με το «Τρίτο Μάτι» του, δηλαδή την ενόραση και βεβαιώνει πως ξέρει πολύ καλά τι συμβαίνει στο Τρίγωνο των Βερμούδων, επειδή έχει έρθει σε επαφή με όσους έχουν χαθεί σε αυτό.

Η ατμόσφαιρα που μας περιβάλλει, δηλώνει ο Σνέντεκερ, είναι γεμάτη στοές αόρατες για τον άνθρωπο, οι οποίες όμως υφίστανται και λειτουργούν σαν

«εγκλωβιστικοί θύλακες» που αυτός ο ίδιος τους έχει όντως δει και που κρατούν μέσα τους όλους όσους έχουν χαθεί κατά καιρούς στη περιοχή του Τριγώνου.

Μοιάζοντας στο σχήμα με τις δίνες που σχηματίζουν οι τυφώνες, οι «ατμοσφαιρικοί» αυτοί «θύλακες» απορροφούν πλοία κι ανθρώπους κινούμενοι πάντα από τον Βορρά προς τον Νότο, έρχονται τελικά να αποθέσουν ότι κρατούν εγκλωβισμένο μέσα τους, στο Νότιο Πόλο ή και κάπου πέρα από αυτόν.

Ο παραψυχολόγος του Κονέκτικατ, ισχυρίζεται όχι μόνο ότι έχει «δει» αυτούς που έχουν εξαφανιστεί στο Τρίγωνο των Βερμούδων αλλά και ότι έχει «μιλήσει» με κάποιους από αυτούς. Μ' όλο που δεν είναι ορατοί και δεν πρόκειται να ξαναεμφανιστούν στη Γή, διαβεβαιώνει ο Σνέντεκερ, εξακολουθούν να είναι παρόντες και οι φωνές τους μπορούν να ακουστούν.

“ Ένας από αυτούς με τους οποίους ήρθα σε επαφή ήταν πιλότος της Βρετανικής Πολεμικής Αεροπορίας και είχε χαθεί στο Τρίγωνο στα 1950. Την εποχή που χάθηκε, ζύγωνε τα πενήντα. Όταν έψαξα και τον βρήκα στα 1965, ήταν ακόμα ζωντανός. Και ξέρετε που βρισκόταν; Χωμένος κοντά στο κέντρο της Γής”

Συναφείς με τις παραπάνω μυστικιστικές απόψεις, είναι και οι εξηγήσεις που δίνει ένας διαβασμένος Θιβετιανός Λάμα, ο Λόμπσαν Ράμπα, ο οποίος υποστηρίζει πως τα αεροπλάνα και τα πλοία που χάθηκαν έχουν περάσει σε έναν άλλο κόσμο, τον κόσμο της αντί-ύλης. Συγκεκριμένα ο Λόμπσαν υποστηρίζει πως στο Σύμπαν υφίσταται ένας κόσμος αντί-ύλης, αντίστοιχος του κόσμου της ύλης που γνωρίζουμε.

«Καθένας μας και καθετί που βρίσκεται σε τούτη τη Γή» τονίζει «έχει το αντίστοιχο του σε μία αντίθετη πολικότητα, σε κάποιο άλλο σύμπαν, σε ένα άλλο σύστημα και χρόνο» και επεξηγεί πως οι εξαφανίσεις που σημειώνονται στο Τρίγωνο οφείλονται σε «ρήγμα» του δικού μας κόσμου, καθώς και οι δύο τους κινούνται στο «πολυσύμπαν», προκαλώντας έτσι την μεταπήδηση σκαφών και ανθρώπων από τον έναν στον άλλο».

Φυσικά, παράλληλα με τις παραψυχολογικές και μεταφυσικές έρευνες, συνεχίζονται ακατάπαυστα οι καθαρά επιστημονικές διερευνήσεις του θέματος και μάλιστα με ολοένα και μεγαλύτερη ένταση. Τόσο οι διάφοροι ερευνητές όσο και τα ποικιλώνυμα ιδρύματα που ασχολούνται με το πρόβλημα του Τριγώνου των Βερμούδων, έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα πως τα όσα συμβαίνουν σε αυτό, δεν οφείλονται οπωσδήποτε στις καιρικές συνθήκες που συνήθως είναι η αιτία του χαμού πλοίων και αεροπλάνων, αφού στις περισσότερες περιπτώσεις που σημειώθηκαν τα λογής ατυχήματα, ο καιρός ήταν σχεδόν ιδανικά καλός.

Βέβαια δεν υπάρχουν και τα ημερολόγια των πλοίων που βυθίστηκαν, μιας κι αυτά χάθηκαν μαζί με τα σκάφη και τα πληρώματά τους, όμως εξαιτίας της ραγδαίας ανάπτυξης των τηλεπικοινωνιών και της αδιάκοπης επαφής που υπάρχει ανάμεσα στους σταθμούς ξηράς και τα πλοία που ταξιδεύουν, ξέρουμε θετικά πως σε όλες τις περιπτώσεις, τόσο τα πλοία όσο και τα αεροπλάνα, σε σήματα τους που έστειλαν λίγο πριν την καταστροφή, όχι μόνο δεν ανέφεραν το παραμικρό για τυχόν προβλήματα τους με τον καιρό, αλλά αντίθετα τόνιζαν πόσο καλές ήταν οι καιρικές συνθήκες.

Κατά συνέπεια, το πρόβλημα του Τριγώνου, δεν έχει καμία σχέση με το προαιώνιο πρόβλημα του καιρού. Και φαίνεται πως δεν έχει σχέση ούτε με τα διάφορα ωκεάνια φαινόμενα, του ξεσπάσματος πελώριων κυμάτων που είναι γνωστά

σαν «θαλασσοσεισμοί» κάτι δηλαδή αντίστοιχο με τους σεισμούς που σαρώνουν την ξηρά, ή με τα διάφορα ωκεάνια ρεύματα, αφού είναι γνωστό πως τα καράβια που χάθηκαν, δεν συνάντησαν τέτοιου είδους περιπλοκές που έτσι κι αλλιώς, δεν θα μπορούσαν να έχουν την παραμικρή επίδραση στα αεροπλάνα.

Με άλλα λόγια φαίνεται πως ότι συμβαίνει δεν έχει σχέση ούτε με τον καιρό, ούτε με τα θαλάσσια ρεύματα, ούτε με τις συνηθισμένες εναέριες ή θαλάσσιες αναστατώσεις, αλλά με κάτι άλλο πολύ πιο περίπλοκο, ένα περιβαλλοντολογικό πρόβλημα, που δεν έχει βρεθεί ακόμα η εξήγηση του.

Το ναυτικό των Η.Π.Α, βάση των αναφορών ενός αντιπροσώπου του, προσπαθεί να λύσει το μυστήριο μέσω ενός σχεδίου με την κωδική ονομασία «Σχέδιο Μαγνήτης» και ασχολείται με την διερεύνηση της πιθανότητας ύπαρξης στην περιοχή, ηλεκτρομαγνητικών ατμοσφαιρικών ανωμαλιών που πιθανότατα να προκαλούν την διάλυση των σκαφών (πλοίων και αεροπλάνων).

Αξίζει να σημειώσουμε πως τη μέρα που εξαφανίστηκαν τα Αβέντζερς της Χαμένης περιπόλου της Αμερικάνικης Αεροπορίας¹, ένα πλοίο που έτυχε να πλέει στην περιοχή ανέφερε πως είδε στον ουρανό μία πελώρια φλεγόμενη σφαίρα.

Είναι εντελώς απίθανο να συγκρούστηκαν τα αεροπλάνα μεταξύ τους και τα πέντε μαζί, τη στιγμή μάλιστα που τα σήματα τους στον πύργο ελέγχου, βάση αναφορών που είχαν γίνει στην διερεύνηση του περιστατικού, διευκρίνιζαν πως έβλεπαν το ένα το άλλο. Δεν αποκλείεται όμως καθόλου η ταυτόχρονη παρουσία στην περιοχή και των πέντε αεροπλάνων της περιπόλου να δημιουργήσει στον ουρανό μία φλεγόμενη σφαίρα με διαλυτική ηλεκτρομαγνητική δύναμη.

Εδώ και λίγα χρόνια, το Γραφείο Ναυτικών Ερευνών υποστήριξε τις μελέτες γύρο από την άποψη αυτή, χρηματοδοτώντας τον διάσημο γεωφυσικό Δρ. Τζων Καριστίγιου, που μετά την ενδελεχώς εξέταση του θέματος, δημοσιοποίησε την μελέτη με τίτλο «Τα δύο πεδία βαρύτητας και η εξάπλωση των κυμάτων τους».

Στη μελέτη του αυτή ο Δρ. Καριστίγιου, ξεκινώντας από μια καθαρά μαθηματική βάση, καταλήγει στο συμπέρασμα πως είναι δυνατόν να υπάρχει, πάνω κυρίως από τις θαλάσσιες περιοχές ένα είδος βαρύτητας εντελώς διαφορετικό από την Βαρύτητα που ήδη γνωρίζουμε, μια δεύτερη δηλαδή βαρύτητα που είναι πιθανόν να επιδρά στην επιφάνεια της Γής ή του ωκεανού, κατά τρόπο εντελώς αλλιώτικο από κείνον που επιδρά ή κανονική βαρύτητα και εκφράζει την βεβαιότητα πως τα μέχρι στιγμής άγνωστα αποτελέσματα της καινούργιας αυτής βαρύτητας θα μπορούσαν να αργά ή γρήγορα να μελετηθούν με την ανάλογη ανάπτυξη των τεχνικών μεθόδων, για την ολοκληρωτική εξερεύνηση της πραγματικής φύσης του πλανήτη μας.

1.(*Πρόκειται για 5 αεροπλάνα τύπου Αβεντζερ τα οποία βγήκαν για περιπολία ρουτίνας στην περιοχή του τριγώνου, το 1945. Τα αεροπλάνα είχαν 14 άτομα σύνολο, εμπείρους αεροπόρους με πολλές ώρες στον αέρα, οι οποίοι υπηρετούσαν στην Αεροναυτική Βάση του Φόρντ Λωντερντάιηλ, το σημερινό Διεθνές Αεροδρόμιο Χόλλυγουντ Φόρντ Λωντερντάιηλ).*

Παράλληλα πάλι υπάρχουν ένα σωρό επιστήμονες που ασχολούνται με τις ιδιομορφίες των μαγνητικών πεδίων και τη Διασπορά τους στην επιφάνεια του πλανήτη μας.

Τυπικοί εκπρόσωποι αυτής της αντίληψης είναι ο Δρ. Τζόσεφ Βέμπερ, που η μελέτη του με τίτλο «Ενδείξεις για την ανακάλυψη της ακτινοβολίας της Βαρύτητας» κυκλοφόρησε στα 1969, ο Χάρολντ Λούες με την μελέτη του «Επιβεβαίωση των παλμικών Κυμάτων της Βαρύτητας – από πού όμως προέρχονται;», ο Ραμόν Μπίση και ο Τζωρτζ Ρουζ που παρουσίασαν σε συνεργασία στα 1968 την εργασία με τίτλο : «Ανωμαλίες των Γήινων Μαγνητικών Πεδίων και η επίδραση τους πάνω στο Φλοιό της Γής».

Βέβαια πλέον γνωρίζουμε πως εκτός από την βαρύτητα υπάρχουν και άλλες 3 θεμελιώδεις δυνάμεις που επενεργούν στο Σύμπαν μας : Η ηλεκτρομαγνητική δύναμη η ασθενής πυρηνική δύναμη και η ισχυρή πυρηνική δύναμη, οπότε η ηλεκτρομαγνητική δύναμη, αν και αλληλεπιδρά με την βαρύτητα και επηρεάζει η μία την άλλη, αποτελεί ξεχωριστή θεμελιώδη δύναμη.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε κάτι που αποτελεί βασική γνώση για έναν ναυτικό ή αεροπόρο, ότι δηλαδή η βελόνα της πυξίδας δεν δείχνει τον αληθινή βορρά αλλά τον μαγνητικό βορρά.

Η ιδιομορφία αυτή ονομάζεται «απόκλιση της πυξίδας» και αυτή η απόκλιση αλλάζει συνεχώς όταν ταξιδεύει κανείς μεγάλες αποστάσεις. Υπάρχουν περιπτώσεις που η απόκλιση μπορεί να φτάσει και 20 μοίρες και για το λόγο αυτό οι ναυτικοί, χαράζοντας την πορεία που θα ακολουθήσουν έχουν πάντα στον νου τους και τις απαραίτητες προσαρμογές, αλλιώς κινδυνεύουν να βρεθούν πολύ μακριά από τον προορισμό τους.

Υπάρχει όμως και μία εντελώς αξιοπερίεργη λεπτομέρεια που σχετίζεται με την μαγνητική έλξη και που αξίζει να ειπωθεί. Σε δυο σημεία της Γης η πυξίδα δείχνει τον αληθινό και όχι τον μαγνητικό βορρά και τα σημεία αυτά δεν είναι άλλα από το Τρίγωνο των Βερμούδων και τη Θάλασσα του Διαβόλου.

Εδώ δημιουργείτε το ερώτημα : Μήπως υπάρχει κάποια σχέση ανάμεσα σε αυτήν την εξαίρεση και στις διάφορες εξαφανίσεις ;

Σίγουρα το γεγονός ότι οι πιλότοι των αεροσκαφών που χαθήκαν, λίγο πριν χαθεί η επικοινωνία μαζί τους, είχαν όλοι αναφέρει συμπτώματα «αποπροσανατολισμού» οπότε είναι εύκολο να έρθουμε στο συμπέρασμα πως υπάρχει ενδεχόμενο για μαγνητική απόκλιση που επηρεάζει την κανονική λειτουργία της πυξίδας. Οι μαρτυρίες όμως των αεροπόρων αναφέρονται και σε ανωμαλίες του χρόνου.

Σε πολλές περιπτώσεις, τα μελλοντικά θύματα κάνανε αναφορές εκτός του αποπροσανατολισμού και για σύγχυση, όχι μόνο σε ότι αφορούσε την κατεύθυνση αλλά και τον ίδιο το χρόνο, όπως μας δείχνει και το ηχητικό μήνυμα της χαμένης περιπόλου, το οποίο δήλωνε «Φαίνεται πως όλα πάνε στραβά». Πέραν όμως αυτού φαίνεται πως υπάρχουν αναφορές για ανωμαλίες στο χρόνο ασταμάτητα από διάφορες πτήσεις από αεροπλάνα ανά τον κόσμο.

Τέτοιου είδους φαινόμενα συναντώνται σε αεροπλάνα που κάνουν πτήσεις πάνω από ή κοντά στους πόλους, ιδιαίτερα στον βόρειο, αλλά τα αεροπλάνα δεν είναι τα μόνα που αντιμετωπίζουν δυσκολίες στον προσανατολισμό και την αίσθηση του χρόνου καθώς και ορειβάτες ή και επιστήμονες δυσκολεύονται να προσδιορίσουν την τοποθεσία τους λόγω ανωμαλιών στις πυξίδες αλλά και δυσκολία στην αναγνώριση απλανών διότι οι πάγοι βρίσκονται σχεδόν διαρκώς σε κίνηση.

Όπως λοιπόν προανέφερα, ο χρόνος φαίνεται να είναι πολύ σημαντικό στοιχείο για τα μυστήρια των εξαφανίσεων και των δυσκολιών στον προσανατολισμό.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα του φαινομένου αυτού αποτελεί το γεγονός ότι σε αεροπορικές πτήσεις πάνω από την θαλάσσια περιοχή που βρίσκεται γύρω από τη νήσο Γκουάμ, στον Ειρηνικό Ωκεανό, όπου οι πιλότοι βρίσκουν, ορισμένες καθάρειες από καιρικά φαινόμενα νύκτες, να έχουν φτάσει στον προορισμό τους απίστευτα πιο νωρίς από ότι λογάριαζαν και δεν είναι λίγες οι φορές που η πτήση τους φαίνεται να έχει πραγματοποιηθεί σε τόσο σύντομο διάστημα που να προϋποθέτει ταχύτητες τουλάχιστον 500 μιλίων την ώρα και καιρικές συνθήκες εντελώς ευνοϊκές, χωρίς την ύπαρξη του παραμικρού ανέμου. Άς σημειωθεί ότι όλα τούτα δεν είναι απλές φήμες, αλλά γεγονότα βεβαιωμένα από αναφορές επαγγελματιών πιλότων και τα επίσημα αρχεία των αεροδρομίων.

Θα μπορούσε άραγε να είναι ο χρόνος το κλειδί του μυστηρίου του Τριγώνου των Βερμούδων;

Μετά από τη θεωρία του Αϊνστάϊν που απέδειξε πως ο χρόνος είναι Τέταρτη Διάσταση, είμαστε υποχρεωμένοι να συμπεριλαμβανούμε στους επιστημονικούς μας υπολογισμούς, όχι μόνο το Ύψος, το Βάθος και το Πλάτος αλλά και τον Χρόνο.

Η περίπτωση των χρονικών ανωμαλιών γοητεύει όλους τους ενθουσιώδης μελετητές γιατί τα μυστήρια που τυλίγονται γύρω από αυτόν είναι και τα πιο ακραία. Εδώ αξίζει να αναφερθεί ένα περιστατικό μίας ιδιωτικής πτήσης η οποία θεωρείται σαν η πιο παράξενη που κλήθηκε να εξετάσει ποτέ η Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας των ΗΠΑ, η οποία τελικά, όπως λέγεται, δεν κατάφερε να καταλήξει σε ένα σίγουρο συμπέρασμα, παρ' όλο που εξέτασε για μήνες μια ολόκληρη αρχειοθήκη γεμάτη με έγγραφα που όλα τους επιβεβαίωναν κάθε λέξη όπου είχε πει ο πιλότος.

Το περιστατικό αυτό συνέβη το 1961 και αφορά την περίπτωση ενός ιδιωτικού αεροπλάνου.

Ο μόνος που βρισκόταν σε αυτό ήταν ο χειριστής του και πετούσε πάνω από το Οχάιο, μέσα σε πυκνή συννεφιά, όταν ξεμυτίζοντας σε κάποιο κενό τους, βρέθηκε να πετά πάνω ακριβώς από ένα άλλο αεροπλάνο.

Η πρώτη αντίδραση του πιλότου ήταν να κερδίσει ύψος για να αποφύγει την σύγκρουση όμως παρόλη την άμεση αντίδρασή του, η άκρη του φτερού του

αεροπλάνου χτύπησε ελαφρώς το άλλο αεροπλάνο, οπότε τρομαγμένος για το τι μπορούσε να έχει συμβεί στράφηκε να δει μήπως είχε κάνει λάθος.

Μια μάτια του έφτασε για να αντιληφθεί πως όχι, γιατί πράγματι επρόκειτο για ένα αεροπλάνο, ένα παλιό διπλάνο στην κυριολεξία, σαν αυτά που πετούσαν πριν από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Μπόρεσε μάλιστα να διακρίνει πως στη θέση του πιλότου καθόταν ένας άνθρωπος ντυμένος παλιομοδίτικα, όπως συνήθιζαν να ντύνονται την εποχή εκείνη οι πιλότοι, δηλαδή με δερμάτινο σακάκι και χοντρά γυαλιά.

Πριν προλάβει να οτιδήποτε άλλο, το παλιομοδίτικο αεροπλάνο χώθηκε μέσα σε ένα σύννεφο κι εξαφανίστηκε. Ο πιλότος προσγειώθηκε στη βάση έπειτα από λίγη ώρα και έτρεξε να συντάξει μια έκθεση για το τι είχε συμβεί. Όμως παρ' όλες τις προσπάθειες, στάθηκε αδύνατον να εξακριβωθεί η ύπαρξη σε κείνα τα μέρη αεροπλάνου του τύπου που περιγράφει ο πιλότος γιατί σε κανένα αεροδρόμιο εκεί γύρω δεν υπήρχε καταχωρημένο στα αρχεία του τέτοιο αεροπλάνο.

Ο πιλότος έφτασε να ερευνήσει το μητρώο αδειών πτήσεων όπου δεν βρήκε το παραμικρό στοιχείο αλλά και το ίδιο μάταια στάθηκε και η εξέταση που έκανε στο αρχείο εναέριων συγκρούσεων της περιοχής. Ανεξάρτητα όμως από το γεγονός πως όλα τα στοιχεία έδειχναν πως δεν υπήρχε και ούτε έχει υπάρξει ποτέ τέτοιο αεροπλάνο, ο πιλότος έμεινε αμετάπειστος και ξαφνικά, λίγους μήνες αργότερα, έγινε το απίστευτο.

Ένα αεροπλάνο σαν αυτό που είχε περιγράψει είχε βρεθεί μέσα σε έναν αχυρώνα της περιοχής, σκεπασμένο με άχυρο και η γνώμη των ειδικών που το εξέτασαν ήταν πως έπρεπε να βρίσκεται εκεί από χρόνια.

Μα η ανακάλυψη αυτή δεν ήταν η μόνη, γιατί μέσα στην καμπίνα του πιλότου βρήκαν το ημερολόγιο πτήσης και η τελευταία εγγραφή αναφερόταν σε μια σχεδόν σύγκρουση του « με ένα μεγάλο ασημένιο αεροπλάνο, από την οποία ευτυχώς είχε γλυτώσει την τελευταία μόλις στιγμή, μ' ένα επιπόλαιο γδάρσιμο που του είχε προκαλέσει η άκρη του φτερού του άλλου αεροπλάνου.

Ο πιλότος από το Οχάιο, συγκλονισμένος από την αποκάλυψη αυτή φρόντισε να προωθήσει το ημερολόγιο του αεροσκάφους στην Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας η οποία και σύστησε μια εξεταστική επιτροπή. Η επιτροπή αυτή μετά από προσεκτική έρευνα κατέληξε στο συμπέρασμα πως ολόκληρη η ιστορία ήταν ασύστατη πράγμα που είναι δύσκολο να παρθεί σαν τελικό συμπέρασμα διότι μια εξέταση απέδειξε πως το ημερολόγιο ήταν όντως αυθεντικό και η εγγραφή σε αυτό του σχετικού γεγονότος είχε γίνει πριν πενήντα χρόνια.

Μετά από αυτό το αποτέλεσμα, η Επιτροπή της Πολιτικής Αεροπορίας, θεώρησε καλό να ζητήσει την προσεκτική και λεπτομερή εξέταση του παλιού αεροπλάνου από εμπειρογνώμονες, οι οποίοι βρήκαν πράγματι ένα πλατύ γρατζούνισμα να το διατρέχει από τη μία άκρη μέχρι την άλλη και το πιο συγκλονιστικό ήταν πως εργαστηριακά τεστ επιβεβαίωσαν πως το γρατζούνισμα εκείνο είχε γίνει από το φτερό ενός σύγχρονου αεροπλάνου.

Ωστόσο και παρά τα ευρήματα αυτά η Επιτροπή δεν άλλαξε την γνώμη της και συνέχισε να επιμένει πως όλη η ιστορία ήταν ασύστατη. Όσοι όμως ήξεραν τον

πιλότο επέμεναν ότι πρόκειται για έναν αξιόλογο και αξιόπιστο άνθρωπο και απόκρουσαν την περίπτωση να είχε πει ψέματα.»

(πληροφορίες και δεδομένα από το βιβλίο του Τόμας Τζέφρεϋ, Το Τρίγωνο των Βερμούδων, εκδόσεις ΚΑΚΤΟΣ 1979, σελ.121-136)

Αυτή και άλλες περιπτώσεις ανθρώπων που νοιώθουν να έχουν ταξιδέψει στο παρελθόν συμβαίνουν συνέχεια σε όλο τον κόσμο και εδώ γεννάτε το ερώτημα : Γιατί να μην συμβαίνει κάτι ανάλογο και με το Τρίγωνο των Βερμούδων;

Ίσως πρόκειται για περιοχή με έντονη χωροχρονική δραστηριότητα. Επιστημονικά δεν έχει αποδειχθεί η δυνατότητα μετακίνησης στον χρόνο αλλά στην πράξη έχει αποδειχθεί πως η ροή του χρόνου είναι σχετική και ο παράγοντας που την επηρεάζει είναι η βαρύτητα. Ξέρουμε για παράδειγμα, πως σε αστρικά σώματα με ακραία κοσμικά φαινόμενα όπως οι μελανές οπές, ο χρόνος κυλά πολύ διαφορετικά για το άτομο που βρίσκεται κοντά στον ορίζοντα γεγονότων από ότι σε κάποιον άλλο μακριά από την οπή.

Συγκεκριμένα ο χρόνος κυλά πολύ πιο αργά γι αυτόν ενώ αν γυρνούσε να κοιτάξει προς το υπόλοιπο διάστημα θα έβλεπε τα πάντα γύρω του να επιταχύνουν. Είναι λοιπόν εύλογο να υποθέσουμε πως υπάρχουν στον πλανήτη και ιδιαίτερος στο Τρίγωνο των Βερμούδων, στιγμιαίες βαρυτικές ανωμαλίες, οι οποίες παρεμβαίνουν στην ροή του χρόνου σε συγκεκριμένα σημεία προκαλώντας φαινόμενα που δείχνουν να αψηφούν τους νόμους του χρόνου όπως τους ξέρουμε. Στη θεωρία η βαρύτητα δεν επηρεάζεται από τον χρόνο αλλά τον υπερβαίνει.

Όπως γίνεται όμως σε πολλά μυστήρια, υπάρχουν κάποιοι άνθρωποι που στηρίζουν την θεωρία τους σε επέμβαση εξωγήινων πολιτισμών με άγνωστους σκοπούς.

Παράδειγμα αποτελεί και ο διάσημος ερευνητής της ιστορίας των νησιών Μπαχάμες Δρ. Μάνσον Βαλεντίν, που έγινε παγκοσμίως γνωστός από τις ανασκαφές και τις έρευνές του σε μια περιοχή που υπολογίζεται ότι βρίσκονται τα ερείπια κάποιας αρχαίας, αλλά βουλιαγμένης πια στον βυθό της θαλάσσης, πόλης των νησιών τούτων, όταν ρωτήθηκε από κάποιον δημοσιογράφο να πει την γνώμη του για το μυστήριο του Τριγώνου των Βερμούδων, αποκρίθηκε:

- Κανείς τους δεν έχει χαθεί (οι κάτοικοι της βυθισμένης πόλης). Βρίσκονται όλοι τους εδώ κοντά μας, σε μια άλλη διάσταση.

Στην ερώτηση πως βρέθηκαν σε αυτή την άλλη διάσταση, ο ερευνητής αποκρίθηκε:

- Εξαιτίας κάποιου μαγνητικού φαινομένου.

- Που το δημιούργησε όμως τι; Ήταν η επόμενη ερώτηση.

- Θα μπορούσε να 'χει προκληθεί από ένα Α.Τ.Ι.Α

Φυσικά η δήλωση αυτή ανοίγει το ενδεχόμενο εξωγήινης παρέμβασης ή διαστημοπλοίων ή ανθρώπων από το διάστημα στις εξαφανίσεις και τα περιστατικά που λάμβαναν χώρα στο Τρίγωνο των Βερμούδων.

Την άποψη αυτή συμεριζόταν πολλοί σοβαροί επιστήμονες και ερευνητές και ανάμεσα σ' αυτούς είναι και ο συγγραφέας και επιστήμονας Τζων Γουάλλας Σπένσερ, που σε μια συνέντευξή που έδωσε στον Τζόελ Σπίβακ, του τηλεοπτικού δικτύου WCAY της Φιλαδέλφειας δήλωσε πως έχει τη γνώμη ότι ένα διαστημόπλοιο, πολύ μεγαλύτερο από το Εμπάιρ Στέητ, έρχεται κάθε τόσο από το διάστημα και

μαζεύει ανθρώπους, αεροπλάνα και πλοία τα οποία και μεταφέρει στον δικό του πλανήτη για μελέτη. Άλλοι μελετητές παρουσιάζουν αντίθετη άποψη περί εξωγήινης παρέμβασης.

Γι' αυτούς, τα φαινόμενα αποτελούν έργο ενός υποθαλάσσιου και άκρως ανεπτυγμένου λαού ο οποίος απαγάγει ανθρώπους και δημιουργήματά τους για να διεξάγουν έρευνες πάνω σε αυτά.

(πληροφορίες και δεδομένα από το βιβλίο του Τόμας Τζέφρεϋ, Το Τρίγωνο των Βερμούδων, εκδόσεις ΚΑΚΤΟΣ 1979, σελ.133-135).

Οι διάφορες εξηγήσεις που δίνονται από τους διακεκριμένους ερευνητές και επιστήμονες ανά τον κόσμο γοητεύουν το εύρη κοινό με τις «απίστευτες» θεωρίες τους μα κανένας έως και σήμερα δεν έχει δώσει μια επιστημονικά τεκμηριωμένη και αποδεκτή απάντηση σε όλα τα ερωτήματα που έχουν δημιουργηθεί, καθώς όλες οι θεωρίες ως τώρα έχουν «τρύπες». Η ολοκληρωτική απάντηση που θα καλύψει όλα τα δεδομένα και στοιχεία φαίνεται να είναι αδύνατον να δοθεί αν και νέες ανακαλύψεις δείχνουν να φέρνουν στο φώς άγνωστες πτυχές των φαινομένων αυτών. Στο τρίτο κεφάλαιο θα γίνει μία ολοκληρωμένη αναφορά στις υποβρύχιες εκρήξεις στην περιοχή του Τριγώνου που δίνουν μια άλλη οπτική γωνία στο όλο θέμα.

Κεφάλαιο 2^ο: Ακραία καιρικά φαινόμενα που επικρατούν στην περιοχή

2.1 Κύρια καιρικά μοτίβα της περιοχής και ακραίες εκφάνσεις τους

Το κλίμα που επικρατεί στην περιοχή του Τριγώνου των Βερμούδων είναι υποτροπικό, ήπιο τον χειμώνα, την άνοιξη και το φθινόπωρο όπου υπάρχει μια πτώση της θερμοκρασίας, και η θερμή περίοδος ξεκινά από τα τέλη Μαΐου μέχρι τον Οκτώβριο όπου οι θερμοκρασίες μπορεί να είναι ιδιαίτερα υψηλές με πολύ υγρασία. Την περίοδο αυτή οι θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 23° C και 29° C. Τα επίπεδα υγρασίας ανέρχονται συχνά πάνω από το 85% ενώ παίρνει τις υψηλότερες τιμές από τον Ιούλιο έως τα μέσα Οκτωβρίου.

(<http://www.bermuda-online.org/climateweather.htm>)

Τα ακραία καιρικά φαινόμενα που παρουσιάζονται στην περιοχή και συνδέονται με τις εξαφανίσεις των πλοίων και αεροπλάνων, οφείλονται, σε ότι αφορά το καιρικό κομμάτι, στο ρεύμα του Κόλπου του Μεξικού και στους ισχυρούς τροπικούς κυκλώνες που θερίζουν την περιοχή μετά το τέλος του καλοκαιριού.

Οι τροπικοί κυκλώνες είναι καταιγίδες οι οποίες σχηματίζονται σε θερμά νερά και έχουν ανά καιρούς κοστίζει χιλιάδες ανθρώπινες ζωές και έχουν προκαλέσει ζημιές που ανέρχονται σε εκατομμύρια δολάρια.

Ως χαρακτηριστικό παράδειγμα δίνεται η περίπτωση του Ισπανικού στόλου του Francisco de Bobadilla το 1502 η οποία ήταν και η πρώτη καταγεγραμμένη περίπτωση καταστρεπτικού τυφώνα στην περιοχή των Βερμούδων. Οι καταιγίδες των τροπικών κυκλώνων είναι άκρως επικίνδυνες και έχουν προκαλέσει στο παρελθόν πληθώρα περιστατικών εξαφάνισης στην περιοχή την οποία διασχίζουν. Για παράδειγμα ένα ισχυρό κύμα αέρα από τροπικό κυκλώνα θεωρείται πως ήταν η αιτία που οδήγησε το πλοίο με την ονομασία « Pride of Baltimore » το 1986 να βυθιστεί. Το πλήρωμα του βυθισμένου πλοίου σημείωσε πως ο άνεμος άλλαξε απότομα την διεύθυνση και την ταχύτητα του από 32 km/h σε 97-135 km/h.

Από το παρόν παράδειγμα βλέπουμε πως οι κυκλώνες μπορούν να εμφανιστούν με αιφνιδιαστικό τρόπο και να προκαλέσουν ανεπανόρθωτες ζημιές έως και βύθιση σε ένα πλοίο, στη συνέχεια το ισχυρό ρεύμα του Κόλπου μπορεί να μετακινήσει τα

συντρίμμια σε μεγάλες αποστάσεις καθιστώντας τον εντοπισμός τους από τις αρχές αδύνατο (Smith 2006).

Ο James Luchine ο οποίος είναι αναγνωρισμένος αναλυτής μετεωρολογικών δορυφορικών δεδομένων του Αμερικανικού διεθνούς κέντρου ανάλυσης τυφώνων, ανέφερε σε συνέντευξη την οποία έδωσε τον Οκτώβριο του 2016 σε Αμερικάνικο κανάλι για επιστημονικά θέματα (Science Channel), ότι κατά τη διάρκεια πολύ ασταθών καιρικών συνθηκών η πτώση του ψυχρού αέρα από μεγάλο ύψος, μπορεί να χτυπήσει την επιφάνεια της θάλασσας σαν μια βόμβα η οποία θα θυμίζει μια γιγαντιαία γραμμή αέρα και νερού.

Η θεωρία αυτή των «Βομβών αέρα» οι οποίες μπορούν να αποκτήσουν ταχύτητες έως και 170 km/h συνδέονται με την ύπαρξη «εξαγωγικών νεφών²», τα οποία θεωρούνται πηγή τους. (<http://www.thesun.co.uk>)

2.2 Το ρεύμα του κόλπου και η δημιουργία τροπικών κυκλώνων

Ως ύφεση ή κυκλώνας χαρακτηρίζεται μια περιοχή η οποία είναι το κέντρο της χαμηλής ατμοσφαιρικής πίεσης. Όσο μεγαλώνει η απόσταση από το κέντρο του βαρομετρικού χαμηλού τόσο η πίεση της ατμόσφαιρας αυξάνεται. Στους χάρτες καιρού απεικονίζεται με κλειστές, κυκλικές ή ελλειψοειδείς ισοβαρείς με την πίεση ελαττωμένη από την περιφέρεια προς το κέντρο. Οι υφέσεις ονομάζονται και «Εξωτροπικοί Κυκλώνες» (extratropical cyclones).

Οι άνεμοι κινούνται γύρω από το κέντρο της ύφεσης, κατά την ορθή φορά στο βόρειο και κατά την ανάδρομη στο νότιο ημισφαίριο, συγκλίνοντας προς το κέντρο το οποίο η έντασή τους αυξάνεται. Η συσσώρευση των αερίων μαζών στο κέντρο του χαμηλού τις εξαναγκάζει σε «ανοδικές κινήσεις» από την περιφέρεια προς το κέντρο του. Αντίθετα οι αέριες μάζες σε κάποιο ύψος αποκλίνουν από το κέντρο.

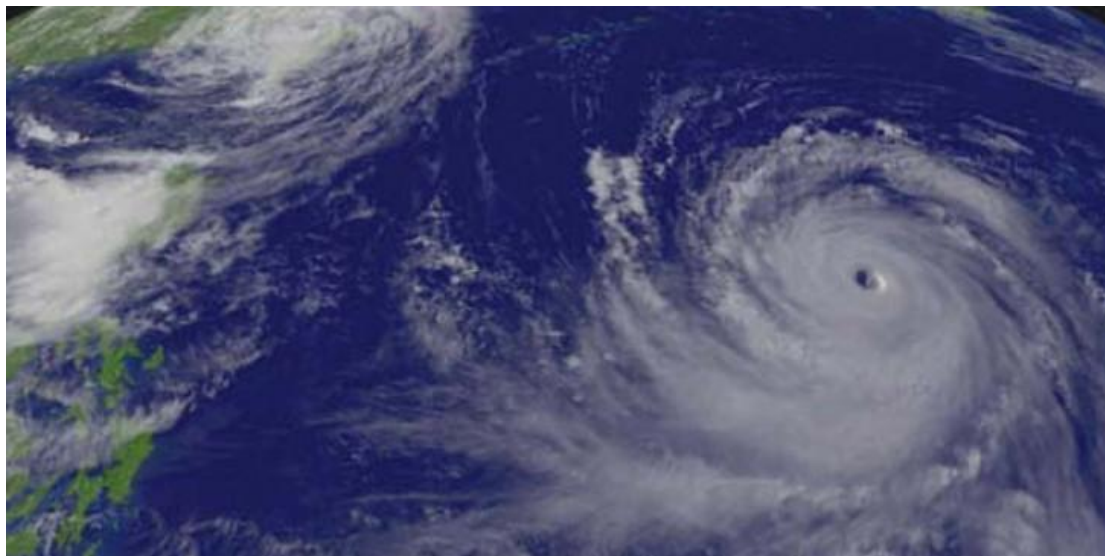
2. Τα «εξαγωγικά νέφη» όπως αναφέρομαι και παραπάνω, δημιουργούν τρομακτικές «εκρήξεις ανέμων» οι οποίες φτάνουν και τα 275 km/h. Πιο συγκεκριμένα όπως αναφέρει και η Daily Mail, οι επιστήμονες υποστηρίζουν πως ισχυρότατες «εκρήξεις» ανέμων είναι ικανές να αναποδογυρίσουν πλοία στην θάλασσα και να αναγκάσουν αεροσκάφη σε πτώση.

Σύμφωνα με όσα δήλωσε ο μετεωρολόγος Ράντι Σέρβενι στην Mirror, «Αυτοί οι σχηματισμοί νεφών πάνω από τον ωκεανό είναι στην ουσία βόμβες αέρα. Αυτό το φαινόμενο δημιουργεί έντονα καθοδικά ρεύματα αέρα. Είναι ουσιαστικά εκρήξεις καθοδικού ανέμου από την Βάση των νεφών και χτυπούν τον ωκεανό και κάποιες

φορές μπορεί να προκαλέσουν μεγάλα κύματα, τα οποία μπορεί να γίνουν τεράστια με την αλληλεπίδραση μεταξύ τους».

Οι ερευνητές προσθέτουν ότι τέτοιοι τεράστιοι σχηματισμοί νεφών εμφανίζονται στο δυτικό μέρος των Βερμούδων και εκτείνονται σε απόσταση από 20 έως 55 μίλια. «Γις περισσότερες φορές αυτοί οι σχηματισμοί δεν είναι ορατοί από την επιφάνεια της θάλασσας και σχηματίζονται τυχαία» είπε ο μετεωρολόγος του πανεπιστημίου του Colorado Steve Miller.

(NEWPOST, <http://newpost.gr/paraksena/5c125d3456dccb7e13e3c9e3/elysan-to-mysthrio-toy-trigwnoy-twn-bermoydwn-fwto>)



Εικόνα 3 <https://www.iefimerida.gr/news/374198/ipa-o-tropikos-kyklonas-rina-shimatistike-anatolika-tis-vermoydas>

Οι ανοδικές κινήσεις δημιουργούν νεφώσεις και υετό. Σε συνδυασμό με τους ισχυρούς ανέμους δημιουργούν κακοκαιρία.

- Το μέγεθος των υφέσεων κυμαίνεται από μερικές εκατοντάδες χιλιόμετρα μέχρι 3000 χιλιόμετρα ή και παραπάνω
- Η κίνησή τους στα μέσα γεωγραφικά πλάτη είναι συνήθως προς τα ανατολικά.
- Η ταχύτητά τους είναι διαφορετική κυμαίνεται από 10-30 km/h.

Οι υφέσεις διαιρούνται σε τέσσερις κύριες κατηγορίες :

- Μετωπικές: οι οποίες δημιουργούνται από δύο μετωπικές επιφάνειες, μια ψυχρή και μια θερμή.
- Θερμικές: οι οποίες οφείλονται σε υπερθέρμανση του εδάφους ή σε κατακόρυφη ατμοσφαιρική αστάθεια.
- Ορογραφικές: οι οποίες δημιουργούνται όταν ένα αέριο ρεύμα συναντά έναν ορεινό φραγμό.
- Αστάθειας: οι οποίες δημιουργούνται όταν υπάρχει αστάθεια στην ατμόσφαιρα, ανοδικές κινήσεις και συμπύκνωση υδρατμών.

(http://www.geo.auth.gr/courses/gmc/gmc318y/xf/pdf/Geo_Systems.pdf?fbclid=IwA

2.2.1 Μετωπικές υφέσεις (Frontal depression)

A. Ωριμη μετωπική ύφεση.

Δημιουργία: Οι μετωπικές υφέσεις δημιουργούνται κατά μήκος των μετωπικών επιφανειών (στο πολικό μέτωπο σύμφωνα με το Νορβηγικό μοντέλο)

Δομή: Μια ώριμη μετωπική ύφεση αποτελείται από δύο διαφορετικές αέριες μάζες, μια ψυχρή (πολική) και από μία θερμή (τροπική), με τη θερμή να εισχωρεί με την μορφή γλώσσας (θερμός τομέας της ύφεσης) μέσα στην ψυχρή (ψυχρός τομέας). Οι δύο αέριες μάζες χωρίζονται μεταξύ τους με μια μετωπική επιφάνεια ενώ στην επιφάνεια του εδάφους από ένα θερμό και ένα ψυχρό μέτωπο. Οι ισοβαρείς καμπύλες κάμπτονται όταν περνούν από το θερμό προ του ψυχρού αέρα ή και αντίστροφα, ενώ μέσα στον θερμό τομέα είναι σχεδόν παράλληλες. Το κύριο νεφικό σύστημα και η ζώνη της βροχής εκτείνεται κατά μήκος των μετώπων προς την ψυχρότερη πλευρά του αλλά και γύρω από το κέντρο του συστήματος. Οι κύριες καιρικές καταστάσεις που συνοδεύουν τη διάβαση μιας ώριμης ύφεσης:

- Σε μια περιοχή που βρίσκεται νότια του κέντρου της, είναι ίδιες με εκείνες που συνοδεύουν την διάβαση αρχικά ενός θερμού και κατόπιν ενός ψυχρού μετώπου.
- Βόρεια του κέντρου η νέφωση (κυρίως Ns) και η βροχόπτωση είναι εκτεταμένη.

B. Συνεσφιγμένη ύφεση (occluded depression)

Στο μεγαλύτερο μέρος της ζωής τους οι υφέσεις είναι συνεσφιγμένες. Την μεγαλύτερη ένταση τους την εμφανίζουν 12-24 ώρες μετά την σύσφιξή τους.

Γ. Δημιουργία και εξέλιξη των υφέσεων (12-24h)

Τα στάδια δημιουργίας και εξέλιξης των υφέσεων είναι τα εξής :

- Στάσιμο μέτωπο.
- Μετωπικό κύμα.
- Ωριμη ύφεση.
- Μερική σύσφιξη.
- Προχωρημένη σύσφιξη.
- Ψυχρός στρόβιλος.

Δ. Κυκλογένεση (Cyclogenesis)

Εννοούμε την γένεση και την ανάπτυξη ακόμα και την ενίσχυση μια ύφεσης στην επιφάνεια η οποία συνοδεύεται με περαιτέρω πτώση της ατμοσφαιρικής πίεσης. Η μορφή ροής στην ανώτερη ατμόσφαιρα σχετίζεται στενά με τις υφέσεις επιφανείας. Όταν π.χ. η ροή στην ανώτερη τροπόσφαιρα, είναι περισσότερο μεσημβρινή (με κατεύθυνση βορρά-νότου) δηλαδή εμφανίζονται «ridges» και «troughs» τότε στην επιφάνεια ενισχύεται συνήθως η κυκλωνική δραστηριότητα. Σε κάθε ύφεση παρατηρείται σύγκλιση των αέριων μαζών στην επιφάνεια προς το κέντρο, ανοδικές κινήσεις, πτώση της πίεσης, απόκλιση σε κάποιο ύψος. Η ανώτερη απόκλιση των μαζών αντισταθμίζει ή είναι μεγαλύτερη της επιφανειακής σύγκλισης (η ύφεση «βαθαίνει»).

http://www.geo.auth.gr/courses/gmc/gmc318y/xf/pdf/Geo_Systems.pdf?fbclid=IwAR1y-P8CJQ_rhnFxSsmn4TtTbCF2pD1iuSAVuc_7XdzcNqdV5Svtwxn1yms

2.2.2 Θερμικές Υφέσεις (Thermal depression)

Θερμικές υφέσεις είναι τα βαρομετρικά χαμηλά που δημιουργούνται εξαιτίας της ανομοιόμορφης θέρμανσης ξηρών – θαλασσών. Σχηματίζονται όταν ο αέρας που βρίσκεται πάνω από την ξηρά υπερθερμανθεί από την υποκείμενη επιφάνεια.

Μεγάλη είναι η σημασία της κατακόρυφης αστάθειας και γενικά των συνθηκών των ανώτερων στρωμάτων.

- Σημειώνονται μόνο ψυχρά μέτωπα.
- Παρατηρούνται κυρίως τοπικές βροχές. Όταν υπάρχει αυξημένη υγρασία και αστάθεια μπορεί να δημιουργηθούν και σποραδικές καταιγίδες.
- Παρατηρούνται κυρίως πάνω από ηπειρωτικές περιοχές τους θερινούς μήνες.

2.2.3 Ορογραφικές Υφέσεις

Οι Ορογραφικές υφέσεις είναι τα βαρομετρικά χαμηλά που σχηματίζονται από διαταραχές της ροής λόγω της ύπαρξης ενός ορεινού όγκου. Παρατηρούνται στην υπήνεμη πλευρά του ορεινού όγκου.

- Ορογραφικές υφέσεις σχηματίζονται όταν μια αέρια μάζα συναντήσει έναν ορεινό όγκο.
- Ο αέρας κοντά στο έδαφος τείνει να αποφύγει τον ορεινό όγκο είτε ανυψούμενος είτε παρακάμπτοντας.
- Η πίεση αυξάνει πάνω στην προσήνεμη πλευρά και μειώνεται στην υπήνεμη πλευρά οπότε σχηματίζεται μία ύφεση στην υπήνεμη πλευρά

Παράδειγμα μίας Ορογραφικής υφέσεως μπορούμε να εντοπίσουμε στην βόρεια Ιταλία όταν τα ψυχρά μέτωπα επιβραδύνονται από τις Άλπεις.

2.2.4 Υφέσεις αστάθειας

- Ο μηχανισμός σχηματισμού υφέσεων αστάθειας είναι ο ίδιος όπως στα θερμικά χαμηλά με την διαφορά ότι η θέρμανση τώρα δίνεται από την απελευθερωμένη λανθάνουσα θερμότητα συμπυκνώσεως και όχι από θέρμανση από κάτω.
- Σημαντική η ύπαρξη (ή η απουσία) σημαντικών τιμών απόλυτου στροβιλισμού στο περιβάλλον που εκδηλώνεται η αστάθεια.
- Οι υφέσεις αστάθειας είναι συχνές στις τροπικές περιοχές.

2.2.5 Τροπικός Κυκλώνας

Τροπικός κυκλώνας είναι ένα συνοπτικής κλίμακας βαρομετρικό χαμηλό χωρίς μέτωπα το οποίο σχηματίζεται σε τροπικές ή υποτροπικές θαλάσσιες περιοχές και εμφανίζει οργανωμένη κατακόρυφη μεταφορά – αστάθεια (convective activity) και καλά σχηματισμένη κυκλωνική κυκλοφορία στην επιφάνεια.

Σε πολύ ισχυρούς τροπικούς κυκλώνες η ελάχιστη πίεση μπορεί να φτάσει περίπου τα 900 mb και η μέγιστη μέση ταχύτητα ανέμου στα 10μ περίπου τα 80 m/s (around 290 km/h). Σε ορισμένους τροπικούς κυκλώνες η ελάχιστη πίεση και η μέγιστη ταχύτητα ανέμου έχουν πάρει ακόμα πιο ακραίες τιμές.

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Μετεωρολογικό Οργανισμό (Foley 1995), τροπικός κυκλώνας είναι ένας γενικός όρος για τα ακόλουθα τέσσερα στάδια μίας ύφεσης:

Τροπική Διαταραχή (Tropical disturbance): Μία περιοχή οργανωμένης αστάθειας με διάμετρο 200-600 χλμ η οποία έχει ένα μεταβατικό μη-μετωπικό χαρακτήρα.

Τροπική Ύφεση (Tropical depression): Ένας ασθενής τροπικός κυκλώνας με ξεκάθαρη κυκλωνική κυκλοφορία στην επιφάνεια και μέγιστη ένταση μέσου ανέμου (10-λέπτου) μικρότερη από 17 m/s (around 34 knots).

Τροπική Καταιγίδα (tropical storm): ένας τροπικός κυκλώνας με κλειστές ισοβαρείς και μέγιστη ένταση μέσου ανέμου (10-λέπτου) από 17 έως 32 m/s (34-63 knots).

Τυφώνας (Hurricane / Typhoon): ένας έντονος τροπικός κυκλώνας με μέγιστη ένταση ανέμου (10-λεπτου) μεγαλύτερη ή ίση των 33 m/s (64 knots)

“The use of the terms Hurricane and Typhoon that represent intense tropical cyclones depends on the basin of interest. The term Hurricane is used in the north Atlantic ocean, in the northeast Pacific ocean east of the dateline and the south Pacific ocean east of 142° E. The corresponding tropical cyclones of the northwest Pacific ocean west of the dateline are called Typhoons, while different names are used to call the hurricane strength tropical cyclones in other basins. The Hurricanes of the north Atlantic and the northeast Pacific are also categorized using the Saffir-Simpson hurricane intensity scale (Simpson and Riehl 1981). Table 1.1 shows how the hurricanes are ranked according to their observed or estimated characteristics. Category 3 or higher Hurricanes are referred to as intense (or major) hurricanes and the usually cause the largest damage at landfall (Landsea 1993)”

ΠΙΝΑΚΑΣ SAFFIR-SIMPSON SCALE

Category	Wind speeds			
	m/s	knots (kn)	mph	km/h
Five	≥ 70 m/s	≥ 137 kn	≥ 157 mph	≥ 252 km/h
Four	58–70 m/s	113–136 kn	130–156 mph	209–251 km/h
Three	50–58 m/s	96–112 kn	111–129 mph	178–208 km/h
Two	43–49 m/s	83–95 kn	96–110 mph	154–177 km/h
One	33–42 m/s	64–82 kn	74–95 mph	119–153 km/h

Εικόνα 4 <http://hurricaneharbor.blogspot.com/2018/09/tropics-today-and-how-do-we-repair.html>

Δομή Τροπικών Κυκλώνων:

- Είναι συστήματα θερμού πυρήνα, δηλαδή παρουσιάζουν θερμές θερμοκρασιακές ανωμαλίες στον Πυρήνα τους
- Παρουσιάζουν έντονη κυκλωνική κυκλοφορία και σύγκληση κοντά στο έδαφος (όπου ο στροβιλισμός παίρνει τις μέγιστες τιμές) και αντικυκλωνική κυκλοφορία και απόκλιση στα ανώτερα επίπεδα (κοντά στην τροπόπαυση).
- Στο μάτι όπου υπάρχουν καθοδικές κινήσεις και ασθενείς επιφανειακοί άνεμοι υπάρχει σχεδόν αίθριος καιρός.
- Οι ισχυρότεροι άνεμοι κοντά στο έδαφος και οι εντονότερες βροχοπτώσεις παρατηρούνται σε μια ακτίνα περίπου 40-50 km από το κέντρο τους, στο τείχος του ματιού (eyewall)
- Παρατηρούνται ανοδικές κινήσεις, ισχυροί άνεμοι και βροχόπτωση στην περιοχή των ζωνών βροχόπτωσης (rainbands) η οποία εκτείνεται πέρα από το τείχος του ματιού.

Γέννηση τροπικών κυκλώνων

Για την δημιουργία ενός τροπικού κυκλώνα θα πρέπει να επικρατούν ευνοϊκές συνθήκες στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον:

- Θερμά ωκεάνια ύδατα (τουλάχιστον 26-27° C) μέχρι βάθους 60m.
- Ύπαρξη σχετικά υγρών αερίων μαζών στη μέση τροπόσφαιρα (>50-60%).
- Ένα ατμοσφαιρικό περιβάλλον το οποίο να είναι αρκετά ασταθές ώστε να διευκολύνεται η ανύψωση των θερμών και υγρών επιφανειακών αερίων μαζών.
- Δημιουργούνται σε απόσταση από τον Ισημερινό (5°-20° N και S) λόγω της αναγκαιότητας της δύναμης Coriolis.
- Ύπαρξη θετικού σχετικού στροβιλισμού στα κατώτερα στρώματα της τροπόσφαιρας.
- Μικρές τιμές διατμητικού ανέμου (wind shear) από την επιφάνεια έως την ανώτερη τροπόσφαιρα (850-200 mb). Στον Ατλαντικό πρέπει να είναι λιγότερο από 7.5-10 m/s.

2.2.6 Το ρεύμα του κόλπου

Το Ρεύμα του Κόλπου, μαζί με τη βόρεια προέκτασή του, είναι ένα ισχυρό, θερμό και ταχύ ρεύμα του Ατλαντικού Ωκεανού που δημιουργείται στον Κόλπο του Μεξικού. Βγαίνει στον ωκεανό, από τα στενά της Φλόριντα και ακολουθεί τις ανατολικές ακτές των Ηνωμένων Πολιτειών και της Νέας Γής πριν διασχίσει τον Ατλαντικό Ωκεανό.

Σε συντεταγμένες περίπου 30° Δ, 40° Β, χωρίζεται στα δύο και το βόρειο τμήμα κατευθύνεται προς τη Βόρεια Ευρώπη, ενώ το νότιο προς τα ανοιχτά της Δυτικής Αφρικής. Το Ρεύμα του Κόλπου επηρεάζει το κλίμα της ανατολικής

ακτής των ΗΠΑ και του Καναδά, αλλά και αυτό της Δυτικής Ευρώπης, της Ιρλανδίας και της Νορβηγίας. Αυξάνει τη θερμοκρασία του νερού, την περιεκτικότητά του σε αλάτι κ.ά., με αποτέλεσμα να παίζει σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του κλίματος.

Ο Ατλαντικός ωκεανός επηρεάζει με τα θερμά του ρεύματα (Ρεύμα του Κόλπου) τις παραθαλάσσιες ευρωπαϊκές χώρες που βρέχονται από αυτόν (π.χ. Ιρλανδία, Γαλλία, Ισπανία κλπ) Το πιο σημαντικό είναι ότι σε αυτόν δημιουργούνται πλούσια σε υγρασία σύννεφα που δίνουν σημαντικές βροχές στην ΒΔ Ευρώπη. Ο Ατλαντικός δημιουργεί αυτό που ονομάζουμε Ωκεάνιο Κλίμα.

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A1%CE%B5%CF%8D%CE%BC%CE%B1_%CF%84%CE%BF%CF%85_%CE%9A%CF%8C%CE%BB%CF%80%CE%BF%CF%85

Γενικά στον πλανήτη υπάρχει πληθώρα θαλάσσιων ρευμάτων η κίνηση των οποίων προέρχεται από δύο ειδών κυκλοφορίες, α) Τη θερμόαλη κυκλοφορία, και β) Την ανεμογενή κυκλοφορία. Το ρεύμα του Κόλπου αποτελεί θαλάσσιο ρεύμα θερμόαλης κυκλοφορίας.

Η θερμόαλη κυκλοφορία δημιουργείται όταν υπάρχει αλλαγή στην πυκνότητα του θαλάσσιου νερού σε κάποια περιοχή, λόγω αλλαγής στην αλατότητα ή στην θερμοκρασία του.

« Όσο αφορά την μεταβολή της θερμοκρασίας ισχύει ο παρακάτω μηχανισμός:

Σε ένα οποιοδήποτε δοχείο με νερό, εάν υπάρξει θέρμανση στο πυθμένα του, ακολουθεί η άνοδος του θερμού νερού το οποίο με την μικρότερη πυκνότητα και η κάθοδος του ψυχρού. Στον ωκεανό, ωστόσο, η ροή θερμότητας ξεκινά από την επιφάνεια, με την επίδραση του Ηλίου, και όχι από το πυθμένα. Κατά συνέπεια δεν συμβαίνει η κατακόρυφη θερμική κυκλοφορία. Αυτό που συμβαίνει σε περίπτωση της θέρμανσης σε ένα σημείο της επιφάνειας του νερού είναι η ανύψωση της στάθμης του λόγω της θερμικής διαστολής και η δημιουργία επιφανειακής ροής από τη θερμότερη στην ψυχρότερη περιοχή.

Σε παγκόσμιο επίπεδο λόγω της κλίσης που εμφανίζει η Γή, οι περιοχές με μικρά γεωγραφικά πλάτη οι οποίες βρίσκονται κοντά στον Ισημερινό θερμαίνονται περισσότερο σε σχέση με όσες έχουν μεγάλα γεωγραφικά πλάτη. Με βάση τον μηχανισμό που αναφέρθηκε δημιουργείται ροή νερού από τα μικρά προς τα μεγάλα γεωγραφικά πλάτη, από τον Ισημερινό δηλαδή προς τους Πόλους.

Όσο αφορά την κυκλοφορία του νερού λόγω της μεταβολής της πυκνότητας του νερού ισχύει ο εξής μηχανισμός:

Στα μεγάλα γεωγραφικά πλάτη ο ωκεανός εμφανίζει απώλειες θερμότητας προς τον ατμοσφαιρικό αέρα, με αποτέλεσμα να ψύχεται και κατά συνέπεια να αυξάνεται η πυκνότητά του. Το ψυχρό επιφανειακό νερό με την μεγάλη πυκνότητα βυθίζεται και αντικαθίσταται με θερμότερο που ανέρχεται από μεγαλύτερα βάθη. Η Θερμόαλη κυκλοφορία προκύπτει λοιπόν όταν το επιφανειακό νερό μετατρέπεται σε πάγο οπότε και το επιφανειακό αλάτι αποβάλλεται με αποτέλεσμα την αύξηση της πυκνότητας

του νερού ή όταν απλά το επιφανειακό νερό ψύχεται.

Σε παγκόσμιο επίπεδο κατά τους ψυχρούς χειμερινούς μήνες το νερό στα μεσαία και μεγάλα γεωγραφικά πλάτη αποκτά μεγαλύτερη πυκνότητα, οπότε και δημιουργείται η κατακόρυφη κυκλοφορία από τον πυθμένα προς την επιφάνεια του ωκεανού η οποία παίζει βασικό ρόλο στην δημιουργία της θερμόαλης κυκλοφορίας» (Steele et al., 2006).



Εικόνα 5

<https://greenagenda.gr/%CE%BC%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%84%CE%B7-%CE%B7-%CE%BA%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CE%B3%CE%AE-%CE%B1%CF%80%CE%BF%CE%B4%CF%85%CE%BD%CE%B1%CE%BC%CF%8E%CE%BD/>

Κεφάλαιο 3^ο : Η πρόσφατη εξήγηση του μυστηρίου από Νορβηγούς επιστήμονες , βάση των υποβρυχίων εκρήξεων.

3.1 Η αποστολή που έδωσε νέα στοιχεία για την λύση του μυστηρίου

«Νορβηγοί επιστήμονες του Πανεπιστημίου της Αρκτικής έχουν βάσιμα στοιχεία, ώστε να πιστεύουν ότι πίσω από το μυστήριο του «Τριγώνου των Βερμούδων» κρύβονται μεγάλες υποθαλάσσιες εκρήξεις, εξαιτίας της ύπαρξης τεραστίων ποσοτήτων μεθανίου.

Αν ισχύει η ανωτέρω άποψη των Νορβηγών επιστημόνων, θα καταρριφθούν όλες οι θεωρίες που κατά καιρούς βγήκαν στη δημοσιότητα για το επονομαζόμενο Τρίγωνο του Διαβόλου.

Σύμφωνα με τους Νορβηγούς ερευνητές υπάρχουν στην περιοχή τεράστιοι υποθαλάσσιοι κρατήρες στα δυτικά της θάλασσας του Μπάρεντς και είναι πιθανότατα η αιτία γιγαντιαίων εκρήξεων μεθανίου, ικανών να βυθίσουν από μικρά έως μεγάλα πλοία.

Οι Νορβηγοί επιστήμονες παρουσίασαν τον Απρίλιο του 2016 την θεωρία τους στην ετήσια συνάντηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης Γεωεπιστημόνων.»

(πληροφορίες από σελίδα: <https://emvolos.gr> , όνομα άρθρου : Νορβηγοί επιστήμονες έλυσαν το μυστήριο του «Τριγώνου των Βερμούδων», 16/03/2016)

3.2 Το ένυδρο μεθάνιο ως ένοχος πίσω από τα ατυχήματα

Το ένυδρο μεθάνιο δημιουργείτε όταν νερό και αέριο μεθάνιο ενώνονται σε θερμοκρασίες κάτω από τους 10^ο C και πιέσεις μεγαλύτερες των 30 bar, ή 30 φορές μεγαλύτερες της ατμοσφαιρικής πίεσης. Το μεθάνιο περιβάλλετε από μόρια νερού και εγκλωβίζεται σε ένα «μοριακό κλουβί». Γι' αυτό και οι χημικοί αποκαλούν αυτό το είδος μοριακού δομήματος “clathrate (lat. Clatratus = with bars, caged)”. Το ένυδρο μεθάνιο δημιουργείται σε περιοχές που βρίσκονται μόνιμα σε κατάσταση παγώματος, επικρατούν δηλαδή συνεχώς θερμοκρασίες υπό του μηδενός, ή κάτω από τον βυθό της θάλασσας. Είναι συνήθως καλυμμένοι από στρώμα από κατάλοιπα άλλων ουσιών.

Η δημιουργία τους κάτω από τον βυθό απαιτεί ένα περιβάλλον με επάρκεια σε υψηλή πίεση και χαμηλές θερμοκρασίες. Όσο πιο θερμό είναι το νερό, τόσο υψηλότερη πρέπει να είναι η πίεση. Συνεπώς, στην Αρκτική ζώνη, ένυδρο μεθάνιο

μπορεί να βρεθεί κάτω από το νερό σε βάθη γύρω στα 300 μέτρα ενώ στην Τροπική ζώνη μπορεί μόνο να υπάρξει κάτω από τα 600 μέτρα. Το περισσότερο ένυδρο μεθάνιο που υπάρχει παγκοσμίως βρίσκεται σε βάθη ανάμεσα σε 500 – 3000 μέτρα. Οι υδρογονάνθρακες αυτοί είναι στέρεοι χρώματος άσπρου, παρόμοιοι σε εμφάνιση με φυσιολογικό πάγο από νερό. Όταν αναδύονται από τον βυθό της θαλάσσης αρχίζουν σιγά-σιγά να διαλύονται. Αυτό απελευθερώνει το αέριο μεθάνιο το οποίο μπορεί να αναφλεγεί.

Κάτω από φυσιολογικές συνθήκες, τα μόρια του μεθανίου και του νερού δεν προκαλούν κάποια χημική αντίδραση μεταξύ τους. Σε θερμοκρασίες δωματίου κινούνται με υπερβολικά υψηλές ταχύτητες ώστε να δημιουργήσουν χημικούς δεσμούς. Σε χαμηλότερες θερμοκρασίες ωστόσο, η κίνηση των μορίων επιβραδύνεται. Κάτω από υψηλότερες πιέσεις τα μόρια του μεθανίου και του νερού πλησιάζουν το ένα το άλλο τόσο πολύ που δημιουργούν ενώσεις τύπου «clathrate» . Όταν η θερμοκρασία ανεβεί και η πίεση κατέβει οι αδύναμοι δεσμοί μεταξύ των μορίων καταρρέουν. Η σύνδεση τότε διαλύεται και το μεθάνιο απελευθερώνεται. (Ελεύθερη μετάφραση από κείμενο για το ένυδρο μεθάνιο , <https://worldoceanreview.com/en/wor-3/methane-hydrate/formation/flammable-ice-made-of-methane-and-water/>)

Τα κοιτάσματα υδριτών μεθανίου (ένυδρου μεθανίου) θεωρούνται πολύ σημαντικά. Σήμερα εκτιμάται ότι αποτελούν μεγαλύτερη πηγή κοιτασμάτων υδρογονανθράκων από τα παγκόσμια αποθέματα πετρελαίου, φυσικού αερίου και άνθρακα από κοινού. Έχουν βρεθεί τεράστιες ποσότητες ένυδρου μεθανίου κάτω από την αρκτική πανίδα, κάτω από τον πάγο της Ανταρκτικής και σε ιζηματογενείς κοιλάτες κατά μήκος των ηπειρωτικών περιοχών παγκοσμίως. Σε ορισμένα μέρη του κόσμου είναι πολύ πιο κοντά στις περιοχές με υψηλό πληθυσμό από ότι οποιοδήποτε κοιτάσμα φυσικού αερίου. Συγκεκριμένα, τα παγκόσμια αποθέματα ένυδρου μεθανίου κυμαίνονται σήμερα μεταξύ 16.000 και 20.000 τρισεκατομμυρίων κυβικών μέτρων (TCM).

(Πηγή : <https://www.district-energy.gr/energy/energy-sources/fossil-fuels/methane-hydrates/methane-hydrates/>)

Υπάρχουν όμως ενδείξεις πως το αέριο μεθάνιο απελευθερώνεται μέσω των ιζημάτων που βρίσκονται στα κοιτάσματα των υδριτών μεθανίου, τα οποία βρίσκονται κάτω στον πυθμένα της θάλασσας, έχοντας σαν αποτέλεσμα την αύξηση της θερμοκρασίας των ωκεανών και την επιτάχυνση του φαινομένου λιωσίματος των πάγων στους πόλους του πλανήτη.

Η απελευθέρωση των υδρογονανθράκων αυτών μπορεί να προέρχεται από διάφορους παράγοντες:

1. Τα θερμά ρεύματα των ωκεανών μπορούν σε ορισμένες περιπτώσεις να δημιουργήσουν αποσταθεροποίηση στους σχηματισμούς των κοιτασμάτων, έχοντας ως αποτέλεσμα, τμήμα του κοιτάσματος που βρίσκεται κοντά στον ωκεάνιο πυθμένα να απελευθερώσει ποσότητα αερίου το οποίο περιέχει.

2. Υπάρχει ενδεχομένως και η περίπτωση ένας υποθαλάσσιος σεισμός να προκαλέσει αποσταθεροποίηση των υποθαλάσσιων ή υπόγειων κοιτασμάτων με αποτέλεσμα να ελευθερωθεί αέριο μεθάνιο, το οποίο μπορεί να εκραγεί υποθαλάσσια λόγω της υψηλής πίεσης που επικρατεί στα μεγάλα βάθη. Στην περίπτωση αυτή, η απελευθέρωση του αερίου μεθανίου θα συμβεί σε πολλά διαφορετικά μέρη του βυθού διαδοχικά με αλυσιδωτό τρόπο.

Η υποθαλάσσια απελευθέρωση του μεθανίου αέριας μορφής οδηγεί στην έκλυση από την επιφάνεια της θάλασσας και ως συνέπεια και στην ατμόσφαιρα, καθώς το ένυδρο μεθάνιο αποτελεί την κύρια πηγή αερίου μεθανίου στην ατμόσφαιρα της Γής. (kvennvolden, 1995).

Στην περιοχή του τριγώνου των Βερμούδων παρουσιάζεται μεγάλη συγκέντρωση κοιτασμάτων ένυδρου μεθανίου το οποίο όταν διαστέλλεται μετά την τήξη του απελευθερώνεται σε αέρια μορφή στην επιφάνεια της θάλασσας και στην συνέχεια στην ατμόσφαιρα. Οι τεράστιες ποσότητες αερίου μεθανίου που ανέρχονται μπορούν να προκαλέσουν τοπικά, αλλαγή στην πυκνότητα του νερού. Αυτή η αιφνίδια αλλαγή της πυκνότητας του νερού μπορεί να οδηγήσει ακόμα και σε βύθιση ενός υπερκείμενου πλοίου. Το φαινόμενο αυτό όμως δεν αποτελεί κίνδυνο μόνο για τα πλοία αλλά και για τα αεροσκάφη. Η φυσαλίδα του αερίου μεθανίου είναι πιθανόν να συγκρουστεί με το κάτω μέρος του αεροσκάφους με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί έλλειψη οξυγόνου για καύση από τον κινητήρα αλλά και απότομης διαφοροποίησης της πυκνότητας του αερίου στρώματος στο οποίο βρίσκεται το αεροσκάφος οδηγώντας το στην πτώση.

3.3 Ανθρώπινος παράγοντας στα περιστατικά ατυχημάτων

Οι εξαφανίσεις και τα ατυχήματα που λαμβάνουν χώρα στην περιοχή του Τριγώνου των Βερμούδων μπορούν να χαρακτηριστούν ως πολυάριθμα, μυστηριώδη, ανεξήγητα, και ενώ η ανακάλυψη της Νορβηγικής ομάδας έδωσε μια πιθανή και επιστημονικά τεκμηριωμένη εξήγηση σε πολλά από αυτά τα ατυχήματα, πρέπει να ληφθεί υπόψη και ο πολύ σοβαρός παράγοντας του ανθρώπινου λάθους. Είναι γνωστό σε όλους και ιδιαίτερα στον τομέα της ναυτιλίας πως οπουδήποτε εμπλέκεται ανθρώπινη εργασία, τα λάθη είναι αναπόφευκτα.

Τα ανθρώπινα λάθη χαρακτηρίζονται κυρίως από αμέλεια και αδυναμία αναγνώρισης της σοβαρότητας της κατάστασης. Είναι πολύ συχνό φαινόμενο, εργαζόμενοι στο ναυτικό επάγγελμα να γνωρίζουν τους κανόνες ασφαλούς εργασίας και ναυσιπλοΐας αλλά να λειτουργούν αγνοώντας τελείως την τήρησή τους. Σε ότι

αφορά το επονομαζόμενο «Τρίγωνο του Διαβόλου» υπάρχει καταγεγραμμένη περίπτωση εξαφάνισης μικρού πλοίου λόγω παραβίασης των ισχυόντων κανόνων ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Πρόκειται για τον επιχειρηματία Harvey Conover στις 01-01-1958 όπου επέλεξε να ταξιδέψει εντός ενός τροπικού κυκλώνα χωρίς να δώσει σημασία στο απαγορευτικό που είχε εκδοθεί.

Είναι σύνηθες να υπάρχουν περιστατικά εξαφανίσεως ή υλικών ζημιών έως και απώλειας ζωής λόγω ανθρωπίνου λάθους ή σκόπιμης παραβίασης των κανόνων από τους εργαζόμενους. Δεν είναι τυχαίο πως μία αναδρομή στα πιο γνωστά συμβάντα και ατυχήματα της ναυτιλίας δείχνει ότι ορισμένα από αυτά προκλήθηκαν από βλάβη συσκευών και μηχανημάτων που προκάλεσε κάποιο ανθρώπινο λάθος.

Κατά κύριο λόγο, τα λάθη οφείλονται σε έλλειψη και ανεπάρκεια γνώσεων από πλευράς του προσωπικού του πλοίου. Είναι όντως πιθανό λόγω χαμηλού επιπέδου ετοιμότητας και εκπαίδευσης η μνήμη και η αντίληψη των εργαζομένων που εμπλέκονται με την πλοήγηση του πλοίου να μην λειτουργήσει ή να βρεθούν σε καταστάσεις στις οποίες να μην δίνετε να επεξεργαστούν τις πληροφορίες που λαμβάνουν από το περιβάλλον τους.

Μία ματιά σε στατιστικές έρευνες είναι αρκετή καθώς έχει βρεθεί πως το 80% των παγκοσμίων ατυχημάτων προέρχονται από τον ανθρώπινο παράγοντα. Ένας από τους κύριους στόχους των εταιριών οι οποίες δραστηριοποιούνται στην ναυπηγηση πλοίων είναι η διαμόρφωση ενός περιβάλλοντος μέσα στα πλοία που να είναι εύχρηστο και διευκολυντικό για τους εργαζομένους ώστε να μειώνεται η πιθανότητα του να υπάρξει ανθρώπινο λάθος, όπως την παράλειψη απαραίτητων ενεργειών, την λανθασμένη μεταχείριση του εξοπλισμού και την παράβλεψη και υποβάθμιση των επικίνδυνων καταστάσεων (π.χ. σε σχέση με τα καιρικά φαινόμενα) (Πληροφορίες από Μαυράκης, 2009),

(Πληροφορίες από <http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/human-factor>

3.4 Συμπεράσματα για τον μύθο του τριγώνου των Βερμούδων

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, πέρα από τους μύθους που έχουν δημιουργηθεί για το Τρίγωνο των Βερμούδων οι οποίοι δίνουν μία μυθοπλαστική χροιά στα περιστατικά των εξαφανίσεων, κοιτάζοντας το θέμα με ψυχραιμία και επιστημονική ακεραιότητα μπορούμε να δούμε πως ένα πολύ μεγάλο ποσοστό αυτών προέρχεται από τα ακραία καιρικά φαινόμενα που δημιουργούνται στην περιοχή και αλλά και από τις βίαιες εκρήξεις του ένυδρου μεθανίου που είναι αρκετές να βουλιάζουν ακόμα και μεγάλα εμπορικά πλοία. Το ότι σε πολλές περιπτώσεις δεν καταφέρανε να βρουν συντρίμια ή θύματα πλοίων που πέσανε θύματα των περιστάσεων που επικρατούσαν στην περιοχή, ευθύνεται το ρεύμα του Κόλπου το οποίο είναι αρκετά ισχυρό.



Εικόνα 6 <https://www.protothema.gr/stories/article/681067/ttrigono-ton-vermoudon/>

3.5 Βιβλιογραφία

- 1) Χάρης Μαυράκης (2009). *Ο ρόλος του ανθρώπινου λάθους στην ναυτική βιομηχανία*. Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιά.
- 2) <http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/human-factor>
- 3) Keith A. Kvennvolden (1995). *A review of methane in natural gas hydrate*. Great Britain: Elsevier Science Ltd.
- 4) <https://www.district-energy.gr/energy/energy-sources/fossil-fuels/methane-hydrates/methane-hydrates/>
- 5) <https://worldoceanreview.com/en/wor-3/methane-hydrate/formation/flammable-ice-made-of-methane-and-water/>
- 6) : <https://emvolos.gr> , όνομα άρθρου : Νορβηγοί επιστήμονες έλυσαν το μυστήριο του «Τριγώνου των Βερμούδων», 16/03/2016)

- 7) John Steele, Steve Thorpe, Karl Tokerian. (2006) *Ocean Currents*. USA: Elsevier.
- 8) https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A1%CE%B5%CF%8D%CE%BC%CE%B1_%CF%84%CE%BF%CF%85_%CE%9A%CF%8C%CE%BB%CF%80%CE%BF%CF%85
- 9) http://www.geo.auth.gr/courses/gmc/gmc318y/xf/pdf/Geo_Systems.pdf?fbclid=IwAR1y-P8CJQ_rhnFxSsmn4TtTbCF2pD1iuSAVuc_7XdzcNqdV5Svtwxn1yms
- 10) NEWPOST, <http://newpost.gr/paraksena/5c125d3456dccb7e13e3c9e3/elysanto-mysthrio-toy-trigwnoy-twn-bermoydwn-fwto>
- 11) <http://www.thesun.co.uk>
- 12) Roger K. Smith (2006). *Lectures on Tropical Cyclones*. Munich: University of Munich.
- 13) <http://www.bermuda-online.org/climateweather.htm>
- 14) Tomas Jeffrey, *To Τρίγωνο των Βερμούδων*, εκδόσεις ΚΑΚΤΟΣ 1979.
- 15) https://www.pronews.gr/x-files/739391_oi-pio-gnostes-exafaniseis-sto-trigono-ton-vermoydon
- 16) US Department of Defense. (1998) *Frequently Asked Questions: Bermuda Triangle Fact Sheet*. USA Department of Defense.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα σε αυτό το σημείο να αφιερώσω λίγες γραμμές για να εκφράσω την βαθιά ευγνωμοσύνη μου προς όλους όσους με βοηθήσανε και με στήριξαν για να μπορέσω να ολοκληρώσω αυτήν εδώ την εργασία, η εκπόνηση της οποίας ήταν μια πρόκληση αλλά παράλληλα και ευχάριστη διαδικασία διότι μπόρεσα να ερευνήσω σε βάθος το θέμα της εργασίας μου και μέσω της δουλειάς αυτής έμαθα πράγματα που προηγουμένως δεν γνώριζα.

Πρώτα από όλα λοιπόν θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στην καθηγήτρια μου, για την στήριξη και εμπιστοσύνη που μου έδειξε καθ' όλη την διάρκεια δημιουργίας της πτυχιακής μου εργασίας. Θερμές ευχαριστίες οφείλω επίσης και στους καθηγητές της σχολής οι οποίοι εκτελούν λειτούργημα με το να προσπαθούν να μας κάνουν καλύτερους

επαγγελματίες αλλά και καλύτερους ανθρώπους. Πάνω από όλα όμως, χρωστώ τα πάντα στους γονείς μου οι οποίοι με βοηθάνε και με στηρίζουν στα εύκολα και στα δύσκολα και δίχως αυτούς ίσως να μην μου δινόταν η ευκαιρία να γράψω αυτήν εδώ την εργασία.