

失 踪

——神秘的百慕大三角区

〔美〕查尔斯·伯里兹 著

佟富、王婷、黄登培 译

丁克刚 校

海 洋 出 版 社

1982年·北京

内 容 简 介

百慕大三角区是一个阳光明媚,碧水澄澄的美丽海域。然而,长期以来,无数船只、飞机和人员却在此莫名其妙地失踪了。在失踪事件发生的同时,常伴随有许多自然界的奇异现象。这对该地区的航海、航空事业都构成了严重威胁,成了“谈虎色变”的恐怖地区,引起了世界各国的密切关注,都想解开这个谜。本书作者根据失踪事件遇难幸存者和奇异现象目击者所提供的大量第一手材料,运用考古、地质、海洋、生物、物理、宇航等方面的渊博知识,进行了深入的分析研究,提出了新颖的论断。书中附有大量实物照片,更有丰富的实况描绘,对人类探索海洋和宇宙富有启发性,对促进我国的飞碟研究工作十分有益,对广大青少年和其他读者,也是一本饶有趣味的知识性读物。

失 踪 ——神秘的百慕大三角区

海洋出版社出版 (北京复兴门海贸大楼)

国防科委印刷厂印刷 新华书店北京发行所发行

开本: 787×1092 1/32 印张: 6 1/4, 字数: 130,000

1982年5月第1版 1982年5月第1次印刷

印数: 1 — 35,000

统一书号: 12193·0109 定价: 0.67元

一、深奥的隐谜

在七十年代以前，尽管关于百慕大三角的报导是支离破碎和神奇莫测的，但是，有不少人早已对它有所了解。这些人当中包括民用和军用飞机的飞行员、海军和民船的水手、渔民、记者、研究人员，以及北起百慕大，西起佛罗里达，东至西经四十五度附近，这一广大地区的一部分公众。在这些当中，特别是经常在这一地区飞行或航行的人，有不少人对于自己在三角区内的经历不是严守秘密，就是闪烁其辞。他们之所以如此，是因为怕说出来被人认为荒诞不经而失去信任。用一个在佛罗里达大西洋海岸长大，至今不愿披露姓名的年轻人的话说：我们经常通过各种方法，从老人嘴里套出一些有关三角区只鳞片爪的议论，但是都不愿外传。

多年以来，载有旅客和乘员的飞机和船只，不断地在这一地区不留痕迹地失踪，而且这些飞机和船只通常是在良好的飞行和航行条件下失踪的。有关这一异常地区的消息，一般都登在新闻报导中，或者在书籍中轻描淡写地一带而过。这样就更引起读者的好奇了。

报导百慕大三角的某些情节往往是既恐怖而又有些离奇。在大西洋上，在百慕大、佛罗里达和西经四十度之间，这一三角形地区，近三十年间就有数以百计的船只和飞机失踪。但搞不清究竟是什么原因，因为既没有找到残骸也没有找到幸存者。有的飞机或船只上的人，眼睁睁看着另一些船只和

飞机开进了一片集中的、有时发光的云雾中，再³也没有出来。大大小小的船只，就这么不明不白地失踪了。至于飞机，不管是军用的还是商用的，正在准备着陆时，突然就不见了。英国南美航空公司损失过三架飞机，包括全部旅客在内。其中两架在三角区内发出正常报告后，就失踪了。另一架在穿过三角区并发出断断续续的报警信号以后丢失了。在好天气里，由经验丰富的飞行员驾驶的陆军飞机和海军飞机来不及发呼救信号或告急信号就消失了。1945年12月发生了一次著名事件。一整队海军轰炸机，在训练飞行中全部失踪。事情发生时，虽然飞行员们不能听到佛罗里达劳德代尔堡基地的信号，但是，基地却能听到高空中飞机之间的对话。他们谈论着罗盘乱转，陀螺仪和方位仪失灵，但对自己的位置却茫无所知。另外还有关于白水和大海不是“原来的样子”的奇谈怪论。另外还有一架派去援救的飞机，在快要到达搜索区时，也失踪了。

如果这算不上是一个谜，可也和谜相差无几。

看起来，许多这类失踪都与风暴或飓风无关。因为绝大多数的失踪都是在好天气里发生的，所以这个谜就更加难解了。况且，几乎所有的失事，总是会留下一些东西的——漂浮的或者冲上海岸的残骸、救生艇或救生筏，或者漂在水上的油迹。尽管进行过多次广泛的搜索和援救，失踪飞机或船只却没有留下任何这类东西。一些飞机失踪之前的信号并没有说明发生了什么故障。实际上，它们在一分钟以前还是飞得好好的，后来，没发出任何警告就不见了。似乎有什么东西把它们从空中抓走了，或者什么意想不到的巨大涡流把它们拉入海底，要么就是某种不可言状的力量引起了它们的崩溃。

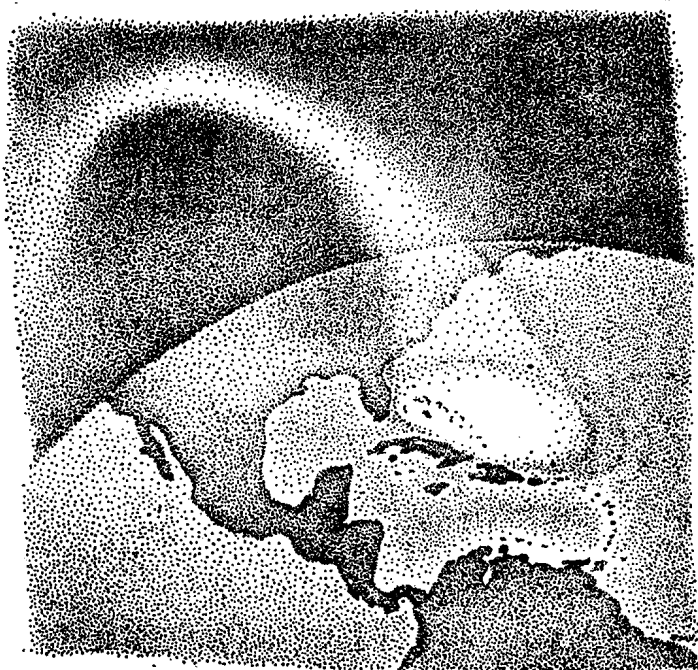


图1 某些关于百慕大三角的理论认为,百慕大三角是一个空间考察地或者出入口。这里的自然力可以使那些应用时空曲率理论的来访者在这里很方便地出入。

不管失踪的原因如何,可失踪的数量却给人留下了极其深刻的印象。一旦揭开沉默的帘幕,新的和以前尚未发表过的报导,就不断地出现了;如果说,有数以百计的船只、飞机以及上千人在三角区内不留痕迹地失踪了,这个估计是太低了。如果把这个数字加倍,恐怕会更精确些。1974年至1976年间,有六百多艘赛艇和游艇在美国沿海失踪,其中相当大

的比例是发生在百慕大三角内。

描写百慕大三角的书籍和文章一般都注重描绘船只、飞机和人的失踪细节，然后把损失归因于容易解释或未知的原因而“结案”。由于幸存者从来都不愿说出自己的经历。所以，对失踪的具体情况很少能够详研究或者作相互比较。一般人不会相信，有不少人在三角区经历过不寻常的事件，但他们并没有失踪。他们谨小慎微地保持着缄默，他们把自己的经历保留在心中，或者只让至亲好友知道。

从《百慕大三角》一书出版的头一个月起，这本书的出版商、播送过有关百慕大三角节目的广播电台和电视台，刊登过有关这本书的文章的报刊杂志的编辑们以及我本人就开始接到成千上万的信件和电话。这些信件和电话的主要来源，是那些想把自己在三角区内的经历告诉别人的人。在这以前，他们是不敢冒然采取这样的行动的，因为他们怕引起普遍的不信任，怕闹笑话或者怕影响自己的事业。有些人已经向有关当局提出过报告，可是，这样的报告却不受重视。他们对这些报告不是不屑一顾，就是干脆“存档”。这些“幸存者”（如果可以这样称呼他们的话）的报告，主要来自美国、加拿大、英国和百慕大三角内各个岛屿以及英语界的其它各地。这些信件和电话主要来自海员、船主、飞行员和旅客，特别是美国、加拿大、英国和其它英联邦的海、陆军退役人员。他们都亲眼目睹过三角区内的事件。有不少人拿出飞行报告或者航海日志的摘要来为自己的报告作证。（这里应当强调“退役”这两个字。因为目前海陆军现役人员都保持着可以理解的沉默，这样就无法把他们也包括在内。）还有些通讯是来自神秘的失踪者的家属。他们都希望作者能够提供一些从政府

方面得不到的消息。这就说明，由于某种原因，显然有人在封锁消息。

后来，当《百慕大三角》一书译成二十种文字之后，我开始到国外作巡回演讲。我得到许多外国材料，其中包括铁幕那边来的材料。这也可以算做是百慕大三角“缓和”吧。来自日本的报告把百慕大三角和日本沿海的“魔鬼海”相提并论，并提出其中可能的联系；来自德国天文学研究者的报告指出，百慕大三角可能是通往宇宙的敞开的窗户；有的报告来自印度尼西亚，在那里也象百慕大三角一样出现了许多莫明其妙的现象；有的报告来自澳大利亚和新西兰，在浩渺的太平洋上，也发生过时空异常现象；有的报告来自阿根廷和巴西，在这两个国家的沿海存在着一个反常地区。在这一地区好象有不寻常的飞行器从海中冒出来飞到空中去；有的报告来自西班牙，那里的一位权威考察者把加勒比海的飞碟景象与过去的奇迹及恶魔般的怪现象联系起来；还有的报告来自百慕大本地区。在这里，由于公众对这个谜感兴趣，这本书又唤醒了他们对其它未公布的失踪事件的回忆。

大部分报告都以异常的电磁活动为中心，诸如罗盘飞转，陀螺仪失灵，无线电、雷达和声纳中断，仪表失灵，电力枯竭和马达失灵等等。另外，有的报告描述在夜空和海下见到明亮和波动的光，突然出现的发光的雾，以及飞碟和海下飞碟等景象。还有的报告说，在飞行中出现时间时快时慢的怪现象。有的人清楚地看见，“鬼”船的出现，还有的飞机忽而出现了，忽而又消失了，或者无声无息地坠毁了，好象是在重复发生过的事件。有许多报告涉及到了以前未报导过的现象。虽然这些现象互无联系，但是对解开三角区整个的谜可能有

启发作用。

有些描述竟达到了超自然的境界。据活着的旅客报告，一架“塞斯纳 172”号飞机，被一块云“追逐”，引起仪表失灵，致使机毁人亡。一架“比奇克拉夫特·博南莎”飞机飞进安德罗斯沿海的一片巨大的积雨云后，失去无线电联系达 4 分钟之久。到达迈阿密上空时，比应该剩下的汽油多出 25 加仑，这几乎恰恰是安德罗斯至迈阿密航程中应当烧掉的汽油数量。国家航空公司的一架 727 飞机在雷达上消失达 10 分钟之久。当时，飞行员报告正在飞过一片薄雾。等到飞机着陆时，发现飞机上所有的人的表和飞机上的航行表都慢了 10 分钟。一架东方航空公司的飞机受到一次剧烈的颠簸后，高度降低，在一个非正规地点降落。飞机上所有的人都发现自己的表大约在颠簸时停了摆，机身上有高热或强电熔毁的痕迹。

还有的报告涉及到了时间偏差和过去事件的重演：有几百人在白天看见一架飞机，在一片经常有人来往的海边上坠毁，但是却找不到它的残骸。巴哈马群岛大特克岛机场指挥塔人员，看到一架“塞斯纳 172”号飞机，却没能与飞行员通话。然而他们听到女飞行员告诉她的乘客说，她一定是误飞在一座岛屿上空，因为下面什么也没有。此后，飞行员和乘客都无影无踪了。“伊丽莎白女王二世”号的一个水手，看到一架飞机向他的船直冲过来。这架飞机突然在离船 100 米远的海中消失了。海好象是张开了大口。当时的情景是没有水花飞溅，没有声音，也没有留下残骸油迹。船长们把自己所看到的船，记入航海日志，但是他们所看到的那些船，早已列入沉没或失踪的名单了。一艘美国导弹驱逐舰“约瑟

夫斯·丹尼尔斯”号上的人员看到了一个象“初升月亮”样的水柱从海上升起，于是这艘船就改变了航向。航海日志在港口受到检查，而且再也没有归还。

这些事件有些是最近发生的，这在以后的章节中还会谈到。这正好强调了百慕大三角各式各样的异常现象，再加上三十年的记录，也许能够说明三角区存在着什么力量，以及船只、飞机和人到底出了什么事情。

这些丰富的个人经验的积累，即使其中有些是幻觉或误解，但总的说来，或许能为这个谜的最后揭晓提供很好的资料。尽管这个谜遭到某些人的贬低，但还是应当把它解释清楚的。

那些百慕大三角概念的诋毁者提出的相反意见，在海洋学界、气象学界和航空界特别盛行。这些各界人士，一般都采取下面的某种立场或某几种立场：

1. 百慕大三角热只是博取公众兴趣的手段。
 2. 百慕大三角根本就不是一个神秘莫测的危险地区。
 3. 果真有一个磁异常地区存在，也不至于强大到足以让人们认真注意的程度。
 4. 在原因未找到之前，任何不可解释的沉船或失踪都可以自然而然地成为一个谜。
 5. 飞机在飞行中坠入海里或者爆炸，可能出于多种原因；因为找不到任何可靠的证据，只好用“海洋浩瀚无边”这句老生常谈来进行解释。
 6. 船只在骤起的风暴中丢失，可能因海下地震活动而沉没，也可能在被劫持以后改头换面，或者被大船“撞沉”。
- 上述各界人士对百慕大三角这一概念的种种评论，是可

以理解的。特别是商业航空公司和海运公司的批评，更是可以理解的。值得注意的是，有些人同在这一地区有过亲身经历的航空公司职员的想法相反，他们激烈地反对百慕大三角存在着“谜”的说法。这些人不是没有亲自光顾过这一地区，而是认为没有必要进行实地考察，或是有意回避这一问题。

至于熟悉这一地区的海洋学家、地质学家和气象学家，除了承认奇特的风暴和不稳定的气象条件之外，并不愿意承认在许多失踪事件中可能存在着一个谜，这同样是可以理解的。然而，这样现成的解释并不能说明为什么在每次失踪之后，都没有留下任何残骸，而且只有在这一地区才有这种现象。也就是没有幸存者，没有小艇，没有救生筏，没有救生衣，没有残骸，没有油迹，甚至连鲨鱼群都没有。在刚发生过飞机坠毁或沉船事件的海面上，一般都有鲨鱼群麋集在一起。另一方面，按照许多相信三角区内有不可知的力量起作用的人的解释，没有任何幸存者或残骸，那是由于飞机和船只不一定是沉到海底了，可能由于引力倒置或地外实体的搜集而升上天空，甚至进入另一个空间，由于遇到强磁场或电离场而崩溃。这样的强磁场或电离场可能是由地外宇宙航行器的轨道造成的。

恰恰正是这些理论，使得科学机构和政府机构的成员否认百慕大三角的存在。尽管如此，飞机和船只失踪的数字还是惊人地继续增长。当然，否认一个现象的存在比硬着头皮去解释不可解释的现象，要容易得多，也保险得多。如果要提出尚未被科学所“接受”的动力和潜在力量的存在，至少也会受到诸如“危言耸听”、“迷信”和“想入非非”等各种指责。

负责搜索和救护在这地区海上丢失的船只和飞机的美国

第七海岸防卫区,对百慕大三角的情况知道得更清楚。因为有许多打算从空中或和海上穿过这一地区的旅客以及船主,都十分关切地向防卫区打听情况,要求保险。由于这些询问太多,不便一一答复,第七海岸防卫区就写了一份格式信。这封信的第一段向询问者保证“百慕大三角或魔鬼三角”只是一个想象的地区,接着就进一步描绘三角区的范围和特殊的磁性。

虽然除了人为的错误和气候变化之外,海岸保卫队不可能承认其它任何解释,但是,注意一下海岸保卫队司令部在回答百慕大三角的问题时的某些段落还是很有趣的。

……海军正在有计划地致力于揭晓谜底……他们正在按照计划考虑电磁引力和大气干扰。有些专家认为,可能正是这样的干扰使那群海军轰炸机在1945年碎裂……

最近,在旧金山举行的一次记者招待会上,有一位记者问我:最近有没有发生什么失踪。我回答说:上星期就有一架飞机失踪。并且指出,百慕大三角的失踪不是这片海洋过去的历史所能解释的。现在,平均每两周有一架飞机,每周近一艘船或赛艇在这个地区继续失踪。这是根据瓦伦丁博士及其同事的实地观察提出的。现在,他们仍然在迈阿密沿海、劳德代尔堡、佛罗里达海岸和佛罗里达群岛、百慕大和巴哈马群岛对百慕大三角进行研究。

有位记者听到这个令人不安的数字以后,打电话给第七海岸防卫区,问他们对这个“耸人听闻”的报告有什么想法。他得到的回答是出乎意料的。保卫队告诉他说,这些数字听上去“并不出格”。当然,这并不说明海岸保卫队认为失踪的人成了海怪、地外太空劫持者或磁崩的牺牲品。另外还有好多可能性,其中包括哗变、绑架和改头换面,无论如何,

失踪继续在旅客和乘务员不留踪影的情况下发生。

美国海军退役人员和现役人员似乎并不赞同百慕大三角神秘事件的看法。退休的美国海军上将莫里森简明扼要地说：“差不多都是胡说八道。”后来，他进而对哥伦布关于巴哈马地区“神秘闪光的白水”的报告提出怀疑。然而，无论哥伦布的报告是多么靠不住，他不仅提到闪光的水带，而且提到我们现在的所谓飞碟。哥伦布把它描绘为一支飞舞的“微弱的”（或者闪烁的）蜡烛或火把，后面拖着火花，围绕着他的船兜圈子，后来就一头扎入海中了。

一家《时代》杂志，引证过一位海军发言人的谈话。谈话以温和而绝妙的讽刺语气指出，如果要写三角的书，那就应该写座落在新斯科舍塞布尔岛的“塞布尔三角”，在那里有数以百计的船的残骸。这句俏皮话的要害是“残骸”。因为百慕大三角并不象其它危险区那样有很多的残骸，如哈特拉斯角、霍恩角、好望角、澳大利亚大海湾和塞布尔岛等。这里多的是船只、飞机和大批人不留痕迹的失踪，这就反映出其神秘程度。

在海军里，特别是在海航人员中，并不是所有的人对三角区的看法都同官方一致。第三海军防卫区司令部的一位高级情报官（不许披露他的姓名），说了下面的一段话：

“……海军里没有人耻笑这件事。我们一向知道，这个百慕大三角有些奇怪，但是从来没有人发现到底是怎么回事好象并没有什么站得住脚的合乎逻辑的解释。船只就好像是突然被某种电子伪装网盖住了。”负责调查1945年从劳德代尔堡海军航空站起飞的五架TBM鱼雷轰炸机和随后起飞的救援飞机“马丁·水手”号的损失的一位咨询局成员说得更

干脆：“我们不知道那里是他妈的怎么回事。”

具备飞行资格的人员对在百慕大三角起作用的力量也并不是那样不相信。在迈阿密的一次记者招待会上，作者接到一位海军少校的无线电话，他说：“我是在你们所谓的百慕大三角里飞行过三千小时的一个海军少校，”沉默了一会儿，他又说，“我很高兴，到底有人敢于站出来面对我们海军飞行员熟知多年的事实了。”

商业航空公司的董事们对百慕大三角的争论是不太热心的。1972年12月在迈阿密机场附近坠毁了一架东方401班机。洛克西德L-1011的东方航空公司最近发行的内部飞行杂志，其中有一篇文章的标题是：《百慕大三角大骗局》。航空公司的立场从商业观点出发，不但是可以理解的，而且也是为了避免回答旅客经常提出的问题。旅客们经常问道：“我们何时飞入百慕大三角？”或者问：“我们是穿过百慕大三角，还是绕着它飞？”相反地，有时飞机误点，机场的情报员就告诉旅客，“因为飞行员想绕过三角区飞行。”

有时，飞行员自己也会对旅客“妙语”横生。一架东方航空公司包机在1975年3月从新斯科舍飞往加勒比，当飞机飞近佛罗里达海岸时，飞行员通过内部通讯系统宣布：“坐在飞机左舷的旅客现在可以看到恶名昭彰的百慕大三角是从哪里开始的。谢天谢地，我们没有穿过它飞行！”人们经常以这种方式为百慕大三角之行增添某种气氛。这在百慕大人中间也引起了反响。他们为百慕大三角编了个即兴小调，在舞场演奏时总是得到喝采。

在航空公司中还出现过不少关于百慕大三角的黑色幽默。有这么一个故事：几位航空公司的董事从百慕大飞往佛

罗里达。其中有一人开了个玩笑。他用歪歪斜斜的字体给机长写了个纸条：“你知道我们到百慕大三角了吗？”机长回答道：“现在顾不上那个了，连我所有的机件都失灵了，我已经晕头转向了。”

在三角区水域行驶的海军水面船只和潜水船只，经常对船在三角区内的位置发生兴趣，并且议论纷纷。纽约怀特普莱恩斯的海斯曾在美国重型导弹巡洋舰“阿尔巴尼”号（CG-10）上当过锅炉技师。他记得，当该舰穿过三角区开往佛罗里达的梅波特时，水手们兴致勃勃地讨论过这个题目：

船一进入三角区，我们就知道了，因为在雷达上工作的人告诉了别的水手。在告示板上，我们有一张六、七英尺宽的大地图，图上标出了船的位置。有人在地图上画了一个三角。于是，全船的人都知道船已经到了三角区，并且纷纷议论起来，对那里所发生的许多事情迷惑不解。一个人先开口说：

“那是一种时间偏差——就在那里，可是你看不到。”另一个说：“嗨，我可不愿意咱们成为另一个统计数字。”

不管百慕大三角是否存在着威胁船只、飞机和人的神秘力量，但这里首先是一个磁异常地区。航空图和航海图，包括英国海军部的海空图，都是这么标示的。

在这一地区，飞行过或航行过的人都知道，罗盘乱转，陀螺仪失灵，无线电通讯中断，来路不明的光和令人难忘的磁暴是经常发生的事情。然而，任何想把这一现象与许多船只、飞机和人在这一地区失踪联系起来的企图，通通遭到有关局的否认和奚落，也遭到报社的嘲弄。这至少是为了迎合公众的心理。这种现象首先出现在美国。后来，随着百慕大三角名

声的日益扩大，这种现象又遍及到全世界。下面的大标题就说明了报社近乎玩世不恭的态度：

《外层空间有没有绑架者？》，《沉没的亚特兰梯斯仍旧安然无恙，并且在征集飞机和船只》。英国报纸刊登特写《QE 11 险些在空间博物馆里告终》。都柏林的报纸所登的大标题是《你的朋友可能在火星动物园里》。法国杂志反问道：《是什么东西使飞机和船只在百慕大三角崩毁？》。德国报纸社论讨论：《来自海底的激光光束》和《天空中是否有一个洞？》。

海洋学家和气象学家一般都把这些所谓的失踪归因于突然的天气变化，把找不到残骸和油迹解释为墨西哥湾流的水流的作用。这个湾流在佛罗里达和巴哈马之间，以大约 1.5 节到 4 节的速度向北流去。根据这一理论，飞机和船只的残骸会从失踪地点向北漂流。因此，在最后报告的地点及其附近，是不会找到残骸的。但是，既然墨西哥湾流的流速并不是什么秘密，那么海岸保卫队的搜索和救护部队就应该想到，除了在最后报告的地点寻找之外，还应该到把漂流计算在内的地区去寻找。一般来讲，这也是合乎标准救护程序的。更有趣的是气象学家通常是在一个叫做“魔鬼三角”的扇面形地区绘制天气发展和风暴气象图的。至少对于气象学家来说，这个地区确实是存在的。

对于解开百慕大三角这个谜能进一步做出贡献的，是来自一个意想不到的方面——气象卫星。弗吉尼亚朗伍德大学的物理学家米西简教授和他的助手，三年多来一直在绘制卫星图。他观察到最近两年以来，八百英里高空的国家海洋气象局极地轨道卫星只有在飞越百慕大三角时，才开始不断地失灵。在卫星拍摄的两张清晰的并录成磁带的照片中，显示出

当卫星进入百慕大三角时，磁带信号就停止传送。卫星播发的遥测和电子脉冲，也被抹掉。有趣的是，教授把这种现象归因于“水下某种外来能源”或者足以抹掉录象磁带的大磁场。但是，这个强大磁场足以抹掉距地球八百英里远的磁带，却并未影响卫星的轨道。用米西简自己的话来说，强大到足以抹掉磁带的磁场，“肯定会影响卫星在空间飞行的平稳性……这样强大的磁场会使卫星滑出轨道。而事实上并没有发生这类事情，可见我们是在谈论一种我们自己毫无所知的力量。”虽然米西简被政府科研机构指控为危言耸听，然而，后者并没有回答米西简提出的中肯问题：“问题为什么单单在地球的这一部分上空？”

既然水面船只、低空和高空飞机都发现罗盘和仪器反常，那么八百英里高空的卫星也可能会受到影响。这就使人不禁要问，反常区域（或通道）到底延伸多高，多远？

后来，政府有关部门和米西简教授交涉，并向他提出建议，如果他能否认自己的报告，那将对政府有益。因为这个报告引起许多询问，并且有人认为政府在封锁消息。米西简最后得到的官方解释认为“删除”是由重绕引起的。如果是这样，那么自动重绕系统的运转就无效得惊人了，从半分钟到几小时都在不断地变化。更值得注意的是，这个解释是在米西简的发现公布整整六个月之后才提出的。至于米西简教授，他仍然坚持“很可能有一个磁场在起作用”的观点。

果然不出所料，米西简教授的独立见解受到政府官员明显的冷遇。国家环境卫星局发言人在作保证时，采取了大而化小的手法：

“我敢担保，百慕大三角并不存在任何东西，这和北极

有一个洞的说法同样荒谬。”他又有意地补充一句，“象某些人所想象的那样。”

每当公众遇到三角区失踪事件和连带事件时，一种反复的反应促使官方发言人矢口否认百慕大三角的水中、水上或者水下存在着什么异常的东西。

另外，在三角区内观察到反常情况的飞行员、船长、水手、船主和旅客的报告（这在以前是不会提供的），现在收到的更多了。这为研究其相互关系和进行相互比较提供了基础。

即便船只、飞机和人的失踪纯属偶然，根据日益增多的事件报告仍然可以看出，三角区内存在着磁异常或引力的反常变异。这些变异影响过，而且正在影响着船只、飞机和上面的人。

大多数事件都发生在一个特定地区，这不禁使人想到，可能有什么东西就在海底，很可能是人造的。这可能是另一个时代遗留下来的。正是这种东西形成了异常的磁力。异常和失踪所发生的范围以及时间和地点的不同集中，说明有某种流动的现象存在。这种现象也可能是自然现象，也可能是人为的现象。检查一下现在被大大地修改过的船只和飞机的失踪数字，查阅一下失踪的时间和地点，看一看它们所运载的货物和它们所发出的最后信号（如果有的话），这样做即使不能得出什么解释，至少也可以为被湮没的航行提供一个可以使用的统计单。