

人类大灾难记载

(二)

创洁 编著



目 录

1974 年土耳其 981 次航班灾难.....	1
1977 年美国与荷兰两飞机相撞惨案	4
1983 年南朝鲜客机被歼惨案	6
1985 年日本航空公司“8.12”空难	10
太平洋百慕大地区神秘灾难	13
1588 年西班牙无敌舰队覆没	17
1715 年西班牙运宝舰队海难	21
1782 年英国“肯陶洛斯人”号军舰海难	24
1872 年美国“少女玛丽亚”号船员失踪案.....	28
1912 年英国“泰坦尼克”号沉没惨案	31
1964 年美国“长尾鲨”核潜艇罹难	35
1987 年菲律宾“多纳·帕兹”客轮遇难.....	39
1853 年美国南诺沃克火车车祸.....	43
1856 年美国两客车迎头相撞灾难	47
1887 年美国火车坠桥灾难	51
1958 年新西兰火车坠河灾难	55
1415 年中国故宫的火灾	58
1666 年英国伦敦大火灾难	61
1865 年美国沙尔塔娜号船大火.....	65
1871 年美国芝加哥大火	69
1872 年美国波士顿大火灾	73
1881 年奥地利维也纳环形剧院火灾	77
1900 年霍博肯码头大火灾	80
1985 年波多黎各的普拉兹饭店大火	83
1986 年英国伦敦地铁大火灾	86
1987 年中国大兴安岭特大森林火灾	89

1917 年加拿大哈利法克斯海港大爆炸	93
1944 年印度孟买港大爆炸	97
1986 年美国“挑战者”号航天飞机爆炸	101
1993 年美国纽约世贸中心爆炸案	105
1950 年日本流行的水俣病	109
1952 年英国伦敦雾都惨案	111
1954 年美国比基尼岛放射性污染	115
1983 年的计算机病毒的世界性蔓延	117
1984 年印度博帕尔市毒气泄漏事件	121
1986 年前苏联切尔诺贝利核电站大爆炸	124
20 世纪 90 年代墨西哥的空气污染	127
1282 年以来的意大利黑手党之祸	130
1900 年沙俄制造的中国六十四屯惨案	134
1934 ~ 1939 年前苏联政治大清洗	137
1937 年侵华日军的南京大屠杀	141
1939 ~ 1945 年德国纳粹大屠犹太人	146
1945 年美国对日本使用原子弹	150
1969 年美、澳两国军舰相撞	154
1980 ~ 1988 年两伊战争灾难	157
1982 年以色列对贝鲁特实行大屠杀	161
1987 年沙特麦加惨案	164
1987 年海地大选惨案	168
1995 年东京地铁毒气事件	172

1974 年土耳其 981 次航班灾难

1974 年 3 月 3 日下午 12 时 31 分，土耳其航空公司的 981 次航班——一架 DC-10 型大型喷气客机从巴黎的奥利机场升空，飞机在刚刚起飞一分钟后，由于飞机下层货舱的门被风吹开，空气进入，导致发动机和飞行操纵装置受到破坏；起飞 9 分钟后，飞机完全失去控制，导致坠毁，346 人死亡，造成世界飞行史上最严重的空难。土耳其航空公司的 981 次航班是架美国麦克唐纳·道格拉斯公司生产的 DC-10 型大型喷气客机。这种飞机长 55.2 米，可容纳旅客 300 余人，价值 2000 万美元。

1974 年 3 月 3 日，土耳其航空公司 981 次航班依时于中午 12 时 31 分从奥尔利机场起飞，很快上升到 12500 英尺高度。9 分钟后（12 时 40 分），飞机底部货舱门被风吹开，一阵疾风吹得货舱内行李跌落。由于突然减压，上边客舱地板变形，客机机头朝下，栽向地面，机上乘客处境十分危险，死亡马上就要降临。

不管驾驶员作出什么样的努力，也无法阻止飞机坠落。门被货舱疾风吹开，造成上边客舱地板变形、断裂的同时，所有操纵尾部，引擎和控制飞机飞行的路线均被切断。客机坠毁在莫尔特方丹森林里。机上 346 人全部遇难。

在布尔日机场地面指挥塔上工作的莫里斯·罗德和妻子于午饭时间牵着狗在艾尔蒙维尔森林里散步。他听见“轰隆隆的声音”后，朝天空一看，发现一架喷气“客

机迅速地跌落”，莫里斯·罗德回忆道，“我被这一庞然大物发出的怪声吸引住。我看见它垂直地迅速往下掉，掉在一片林子后边就看不见了。接着只见升起一团大火。……”

警察和消防人员陆续赶到。一位消防人员看了一眼飞机坠毁现场，就直摇头。“我们一到就开始寻找幸存者。忘掉这一切吧，我对自己说，片刻之间你就明白过来，除了碎片，什么都没有了。”

一位警官走到站在仍在燃烧的飞机残骸附近的部下身边，命令他们上前收捡死者遗物。他让他们把毛毯和纸袋都收集起来，一名警察晕了过去。一名警察在叹气，“唉，圣母玛丽亚。”他牙齿咬得咯咯响，弯腰去拾人血凝块。

“透过火烟，我只看见血。血，到处是血。”一位目击者喋喋不休地说。这时警察们在有条不紊地工作着，不时俯身拾起乘客和机组人员的遗物。

200 多英国旅游者乘坐这架遭到厄运的客机。其中有位叫埃丝特·科琳的小姐。她 21 岁芳龄，即将结婚。噩耗传来，她的双亲和其他遇难者的亲属一样，痛苦万分。在痛苦的折磨下过了数星期，他们才忍悲含痛将女儿的身高、体重和牙齿等具体情况告诉土耳其官员。土耳其官员最后打电话通知他们，找到了他们女儿的半个脑袋。

飞机坠毁后数小时，一位佛教长老率领 49 名日本遇难者家属一行 50 人赶到现场。亲属们为死者祷告，把花瓣洒在四周，然后取上一杯带血的泥土。

人们在距离坠毁现场 3 英里的地方找到了 4 具完整的尸体。其他任何东西都是支离破碎的。人体碎夫挂在

树上，雨衣、上衣、袜子的碎片也同样挂在树上。人们用了几个星期的时间，把找到的东西作了分类，同时进行似乎是无完没了的识别工作。但比起识别这次空难中遇难者的遗体的工作来说，弄清飞机失事原因则是更为复杂的事了。

有关人士开始调查货舱门发生故障的原因。值得指出的是，1972年6月6日——距这次空难还不到两年，在加拿大安大略温莎机场美国航空公司的一架DC-10同样由于货舱门问题险些机毁人亡，多亏驾驶员在自控线路被切断前一刹那间，强行着陆成功。可是，有关当局很少或几乎没有采取什么措施来改进货舱门。在温莎事故之后两年中，麦克唐纳·道格拉斯公司也竟然没对飞机舱门作出任何安全改进，又生产销售了两架DC-10，其中一架就是这架失事的土耳其航空公司981次班机。

土耳其981次客机坠毁致使机上346名乘客和机组人员全部遇难，无一人幸免。飞机在坠落时，金属碎片、残缺不全的人尸、衣服布条散落在周围大片地区，其状惨不忍睹。

该惨案发生后，经有关专家对失事原因进行调查，发现问题出在货舱门上。早在18个月前，就有一架美国航空公司的DC-10型飞机因其货舱门被风吹开而差点失事。而因为有关方面并未对这一问题引起注意才导致了土耳其981次航班的惨重空难。所幸的是，该次空中惨剧终于引起了美国联邦航空局的注意，1975年7月14日，联邦航空局下令，所有DC-10型飞机一律停飞，进行彻底检修和必要的改造。在采取了相关措施之后，相信该类惨案不会再发生了。但面对灾难，人类是应该有所反省：为什么非要到惨剧发生之后才会采取措施？

1977 年美国与荷兰两飞机相撞惨案

1977 年 5 月 27 日，荷兰皇家航空公司-波音 747 飞机起飞时与美国泛美航空-波音 747 飞机猛烈相撞，造成特大空难惨案。荷兰皇家航空公司飞机上 234 名乘客及 14 名机组人员全部遇难，泛美航空公司飞机上 381 名乘客及 14 名机组人员中有 328 人遇难。1977 年 5 月 27 日，荷兰皇家航空公司的一波音 747 飞机在西班牙起飞时与美国泛美航空公司的一架波音 747 飞机猛然相撞，造成世界民航史上的特大空难惨案。出事当天，荷兰皇家航空公司的一架波音 747 旅游包机载着 234 名从荷兰到西班牙旅游的荷兰游客飞往西班牙。同日，美国泛美航空公司一架波音 747 包机也载着到西班牙 14 天地中海航海巡游的 381 名游客从洛杉矶飞往西班牙。这两架飞机本来都应飞往西班牙加那利群岛的拉斯帕尔马斯机场，但因为当天加那利群岛独立主义分子的拉斯帕尔马斯机场爆炸了一枚炸弹，并声称候机楼内还有一枚炸弹，机场当局紧急关闭了机场。因而这两架飞机改为在附近的洛斯罗德奥斯机场降落待命。飞机起飞时本应沿着与跑道平等的滑行道滑行到跑道起飞点起飞，但因当时部分滑行道被另外一些飞机占据，因而这两飞机需借用跑道滑行一段，然后再转入滑行道。荷兰皇家航空公司的波音 747 先接到起飞命令，沿跑道进入滑行道到达起飞点，然后机头调转 180° 对准跑道准备起飞，这时泛美航空公司的波音 747 飞机也接到起飞命令沿跑道向起飞点方向滑行。这时，由于荷兰皇家航空公司飞机驾驶员对机

场塔台管制人员的命令理解有误，未经允许便开始起飞滑跑，加上当时机场有雾，能见度不好，因而这架飞机的驾驶员未发现跑道正前方有另一架飞机正迎头驶来。当两架飞机相距很近时，泛美航空公司飞机驾驶员透过雾气发现有一架波音 747 飞机正全速从对面冲过来，他急忙向左侧转向以避免相撞，但为时已晚。荷兰皇家航空公司的飞机直撞到泛美航空公司的飞机上，该机的机头起落架骑在泛美航空公司飞机的顶部，一台发动机将泛美航空公司飞机的上层客舱顶部掀掉。巨大的惯性在两机相撞后仍使荷兰皇家航空公司的飞机冲出 1500 米。跑道上到处散布着飞机的碎片及死伤人员。这次事故中荷兰皇家航空公司飞机上 234 名乘客及 14 名机组人员全部罹难。泛美航空公司飞机上 381 名乘客及 14 名机组人员中有 328 人罹难。这次惨案震惊了全球空运业，也成为世界民航史上最大的一次空难。

1977 年 5 月 27 日是个黑色的日子，这一天，由于美国与荷兰航空公司飞机相撞致使西客机上的共 576 名乘客不幸遇难，这场灾难是世界民航史上最大的一次空难，它震惊了全球空运业。

惨案发生的原因是多方面的，既因为荷兰皇家航空公司飞机驾驶员对机场塔台管理人员的命令理解有误，也有天气上的原因：当时机场有雾，能见度不好，但这些都是表面原因。这场惨案的罪魁祸首却是加那利群岛的独立主义分子，他们的恐怖活动致使当局不得不关闭了机场，致使美荷两航空公司的飞机改在附近的洛斯罗德奥斯机场降落待命，这些恐怖分子才是这场惨案的元凶。

二十世纪以来，恐怖分子像致命的瘟疫一样在世界

各地肆意蔓延，给人类社会带来了无以言尽的苦难。这些恐怖分子一天不消失，人类社会就一天不会太平，灾难也就没有穷尽。

1983 年南朝鲜客机被歼惨案

被苏导弹击落 1983 年 9 月 1 日，东半球的人们还在酣睡之中。突然，在北太平洋上空，一架正在航行的南朝鲜波音 747 客机被一枚苏联导弹击中。一声巨响，飞机在 9000 米高空爆炸，残骸伴随着火光消失在茫茫夜空之中，机上 269 人全部罹难，造成了国际民航史上空前的惨剧。晚上 11 点差 5 分，29 名机组人员各就各位。持有机票的 240 名旅客全部登上了飞机。他们来自 16 个国家和地区，其中有 85 名南朝鲜人，42 名居住在台湾和香港的中国人，27 名日本人，21 名美国人（其中包括国会议员劳伦斯·麦克唐纳），14 名英国人，10 名加拿大人，8 名菲律宾人，还有 33 名其他国籍的人。这些乘客对号入了座，一个个吃饱喝足，系上了安全带，准备美美地睡上一觉。

说也凑巧，KE007 飞了两个小时以后，真的开始偏离航道了，据报道，KE007 向西偏行，进入了苏联勘察加半岛以东的科曼多尔群岛上空。苏联雷达立即发现了它。正在苏联远东防空系统的一个指挥所值勤的飞行员瓦西里·康斯坦丁诺维奇·卡兹明少校奉命起飞拦截。这时客机偏离已近 500 公里。卡兹明少校试图与越境的 KE007 建立无线电联系，并摆动机翼，意思是说：“跟我来！”示意 007 跟他的飞机去降落在附近的苏联机场。但

007 没有跟苏联战斗机走，而是我行我素，旁若无人地继续往前飞行，直至飞到公海上空。一个小时以后，007 通过短波无线电告诉东京航空交通管制部，说它已飞过尼皮检测站(勘察加半岛南端东南大约 300 公里处)，航空汽油还剩 6 万公升，飞行高度为 33000 英尺(10060 米)。不久，KE007 就到了苏联萨哈林岛(库页岛)上空。这里有苏联的核战略基地。苏联防空部队马上出动两架战斗机(一架 SU-15 和一架米格-23)进行拦截。苏联飞行员向 KE007 发出警告信号，企图迫其降落，但对方没有反应。苏联飞行员向地面指挥站报告：“目标没有发现我们。”这时，KE007 在萨哈林以东 70 公里的上空。几分钟以后，它向东京航空交通管制部报告，请求将飞行高度调为 35000 英尺。

9 月 1 日凌晨 3 点 20 分，即东京航空交通管制部表示同意 KE007 把高度调到 35000 英尺以后 5 分钟，日本自卫队的雷达在萨哈林海岸上空发现了苏联战斗机。3 点 25 分 11 秒，苏联飞行员向地面指挥站报告：“距离目标 8 公里。”地面指挥站当即命令 SU-15 歼击机的飞行员奥西波维奇：“准备射击！”奥西波维奇随后向 KE007 连发两枚“纳布”式寻热导弹。这种时速相当于音速 5 倍、重达 125 磅的自动寻热导弹，一下子就摧毁了 KE007 的发动机。3 点 26 分，SU-15 飞行员接连向地面报告：“发射”、“击中目标”。4 分钟以后，KE007 在高空爆炸，发出了强烈的火光。苏联飞行员兴奋地向地面报告：“目标已被彻底击落。”

机上载有 269 人，他们的下落如何呢？

一个半小时以后，日本海上保安厅派出 9 艘巡逻艇和 4 架飞机开始进行搜寻和营救活动。随后，美国也派

出了两架飞机到出事地点寻找客机残骸和幸存者。结果在苏联萨哈林岛(库页岛)以西 60 公里处的莫涅龙岛附近发现海面上漂着一层油，此外别无所获。一个星期以后，日本渔民在鄂霍次克海海面发现了一具漂流的小孩尸体。北海道警察署法医从尸体内取出了一块不大的金属片和 4 小粒玻璃碴子，经鉴定，确认这是波音 747 客机上的乘客。然而，这是迄今惟一找到的小乘客尸体，尸体的下半身和头部早就被炸飞了，连性别也无法辨认。据查，在遇难的 240 名乘客中，有 27 名是 2 至 14 岁的男女孩童。

这架客机，预定当天早晨 5 点 53 分抵达南朝鲜汉城金浦国际机场，也就是说，再往前飞行两个半小时便可到达目的地。热望早些同亲友见面的人们已摸黑赶到机场等候。当机毁人亡的噩耗传来时，人们呼天号地，捶胸顿足，金浦机场上一片嚎啕和饮泣之声。

据报道，所有乘客中，只有 110 人的最后目的地是汉城，其余 130 人都是过境旅客，他们原定在汉城稍作停留后即飞赴各自的目的地，他们在各地的亲友也早已在翘首盼望。然而，他们的亲友再也见不到他们了。

从 1 日凌晨出事起到 9 日的记者招待会，苏联有关方面考虑再三，最后由奥尔加科夫元帅出来对事情的经过作了这样的概括：在 KE007 越境之前，美国一架 RC-135 侦察机正在苏联边境附近进行侦察活动。因为是深夜，天上又有云，能见度很低，加上 RC-135 是波音 707 改装的，外形和几何尺寸以及飞行速度同波音 747 一样，所以一开始就没想到它是客机。尤其是当越境飞机飞越苏联极其重要的导弹基地上空时，竟不理睬苏联截击机的一切迫降信号，不仅如此，它还变换航向，改变飞行高

度和速度，企图逃之夭夭。因此，苏联防空部队得出结论：毫无疑问，空中是侦察机。把侵入领空的外国侦察机揍下来，这是维护神圣领空不受侵略的合法行动。

这是国际民航史上空前的惨剧。但是，客机遭炮火击落并非第一次。1955年，保加利亚击落过以色列的一架班机，致使58人丧生，这在当时已是破天荒的严重事件。1973年2月，利比亚一架波音727客机被以色列击落，机上113人有104人丧生，本来就很紧张的中东政局因此变得更加令人不安。1978年，南朝鲜的一架客机在卡累利阿地区上空被苏联巡逻机打了一个大窟窿，被迫在冰冻的湖面上紧急降落，虽然只死了两个人，但在国际上也引起一场风波。如今这架客机被击落，269人全部罹难，实在是闻所未闻。消息传开，立即在全世界掀起了轩然大波，人们震惊，愤慨，咒骂；各国接连发表声明，纷纷进行谴责和提出最强烈抗议。南朝鲜当局发表声明，指责苏联击落它的客机是“一种不可原谅的和非常野蛮的行径”，是“世界航空史上从未发生过的最惨的悲剧”，要求苏联就此事件向南朝鲜正式道歉，并给予赔偿和惩罚有关人员。

萨哈林夜空惨剧在国际民航史上是空前的，它造成了客机上269名乘客及机组人员全部罹难，并且尸骨无存，给受害人的亲人带来了巨大的悲痛。噩耗传来，立即在全世界掀起了轩然大波，各国接连发表声明，谴责苏联这一不道德的野蛮行径。

然而深究隐藏于萨哈林夜空惨剧之后的深层原因，它不仅仅是一场简单的误炸事件。惨案发生后美苏之间各执一词，互相指责对方是这一惨案的元凶。一切善良和正直的人们根本没有想到客机上遇难的269名乘客与

机组人员在这一惨剧中成为美苏争霸的无辜受害者。究竟谁对 KE007 号机毁人亡负责?至今尚无定论,成为航空史上的一桩悬案。但这一场人为制造的惨案应该引起人类对战争与和平的重新思考。

1985 年日本航空公司“8.12”空难

1985 年 8 月 12 日,日本航空公司的一架波音 747-100SR 班机从东京羽田机场飞往大阪,当飞到长野县上空时突然在空中破损坠落在一个山坡上,机上 509 名乘客和 15 名机组人员中有 520 人遇难,4 人获救。1985 年 8 月 12 日下午 6 时 12 分,一架满载旅客的波音-747 客机在日本东京羽田机场离陆,向大阪方向飞去。

被称作“空中公共汽车”的波音-747 飞机共有 550 个席位。这架刚刚离开羽田机场的日航 123 班机上,载有 505 名乘客和 19 名机组人员,共 524 人。

26 岁的空中小姐落合由美坐在机尾部 56-C 的位子上,突然听到头顶上一声震耳欲聋的巨响,她惊恐地抬头一看,机尾顶部出现了一个直径约 1.5 米的大洞,机尾部洗手间的天花板也跟着飞落,随后一大股白雾从洞口涌进机舱。与此同时,乘客座位上方的氧气罩自动垂落下来,广播中出现要求乘客戴好氧气罩的播音。当飞机发生意外事故时,这些程序是自动进行的。

这一巨响发生在下午 6 时 25 分,飞机从东京羽田机场升空后刚刚过了 13 分钟。飞机飞到了大岛以西,并已爬到 2.4 万英尺的高空。东京航空交通控制中心也同时听到 123 班机驾驶员用英语说:“哎呀!出问题了。”两分

钟后，东京航空交通控制中心的雷达显示屏上，出现了表明发生紧急情况的密码信号“7700”。航空控制中心立即问：“收到了紧急信号，是正确的吗？”123班机回答：“正确。”高滨机长要求降低飞行高度，立即返回羽田机场。

东京航空交通中心接到123班机要求返回羽田机场的请求后，指示该机调头向东返回。但其后两分钟的雷达记录却表明该机并没有向东，而是朝西北方向飞去。高滨机长说要降低飞行高度，而实际上飞机反倒由2.4万英尺升到2.49万英尺。东京航空控制中心再次指示123班机90°转向，但高滨机长说：“飞机已不受控制。”

事实上，在落合由美听到那声巨响时，包括飞机方向舵在内的飞机垂直尾翼的大部分已在空中分解脱落，发生严重事故。但在机舱内的高滨机长并不知道是尾翼已失去，以为是后机舱门脱落或是液压系统出了毛病，因而使飞机失控。

高滨和佐佐木用了十几分钟的时间，即到了下午6时31分才好不容易把飞机由2.49万英尺下降到1.19万英尺。又过了3分钟后，航空交通控制中心通知123班机说该机距名古屋机场72英里，问是否愿在名古屋机场降落。高滨机长仍要求在东京羽田机场降落。高滨机长的选择是有道理的，名古屋机场虽近，但羽田机场跑道长，而且安全设施完备，有利于应付出现的紧急事态。

高滨和佐佐木冷静、沉着，拼命地用飞机的辅助翼和升降舵控制飞机，看来当时他们还有信心把123班机开回东京羽田机场。

机舱内虽没有出现骚乱，但人们的神情极度紧张。根据飞机颠簸的剧烈程度及机内种种危急情况，不少乘

客已感到凶多吉少。

下午 6 时 54 分，东京空中交通控制中心通知 123 班机，其方位在羽田机场西北 55 英里，东京羽田和横田机场都已作好准备，班机随时可以着陆。但因飞机发动机的声响太大，听不到控制中心的指示。飞机完全失去了控制。

6 时 57 分，123 班机从雷达屏幕上消失。控制中心仍能听到高滨机长同佐佐木副驾驶员的对话，高滨机长不断指示佐佐木“抬高机头”，一会儿喊“向左”，一会儿又喊“向右”。显然飞机在急剧下降，高滨和佐佐木在极力避免飞机同山峰相撞。他们的对话越来越惊恐，接着是“轰”的一声……

日本航空自卫队百里救难队的飞机接到 123 班机失踪的报告后，从百里基地紧急起飞前往搜寻。下午 7 时 47 分报告说，发现了 123 班机坠落的现场，即北纬 36 度 2 分，东经 138 度 41 分，在群馬县多野村的御巢鷹山附近。

13 日上午 11 时 27 分，正在现场搜寻的长野县警察机动队的柳泽贤二和深泽达行发现严重残损的机体内夹着一个人，两只脚在动，这令他们十分惊喜。他们用了 20 分钟时间才把那个人救出，她就是川上庆子。接着又发现了其他三位幸存者。他们很快被吊上直升飞机，送往附近医院抢救。

在这次空难中死里逃生的 4 人都是女性，年龄分别为 34 岁、26 岁、12 岁和 8 岁。在飞机失事 17 个小时之后，她们仍能生存下来，这可以说是奇迹。值得注意的是，这 4 个人的座席都在飞机客舱的尾部。据认为飞机是头朝下栽落的，尾部没有直接接触地，它被抛出后又受

到树木等遮挡,得到了缓冲,因此能使机尾部保持完整。这些是4人能奇迹般生还的重要原因。

520条生命在飞机起飞后45分钟便销声匿迹。同归于尽,其教训是惨痛的。究其事故原因,一是驾驶者不查明真相而盲目自信,因舍近求远,不在较近的名古屋机场着陆而要选择羽田机场,从而因小失大;二是事故发生之后,救援措施采取迟缓,以至于有些伤员没有得到及时救援而死亡。

据幸存者陈述,班机上在紧急关头,人们能够互相帮助,在临死时仍牵挂着家人,这种富有爱心和责任心的精神,是值得世人敬仰的。

太平洋百慕大地区神秘灾难

百慕大三角区,系指美国东部佛罗里达半岛南端,与加勒比海的波多黎各岛和大西洋上的百慕大岛相构成的一个三角区。这片广阔的区域是海空交通频繁的通道,但这里发生的船只和飞机失踪事件,却可以追溯到几百年前。据统计,自1840年至1945年间,这片海域上空就有100余架飞机失踪,而从这里消失的船只则更多。这片被飞行员和航海家们称作“海上墓地”的地方,引起了全世界许多科学家的关注。世界上的一些地域因其发生的种种离奇的事件而倍加神秘,有的至今在科学上仍无法作出解释。大西洋东部从美国迈阿密到百慕大群岛及到波多黎各的三角形范围(各边长约为2000公里)面积达50万平方英里的海域因其多发的舰船、飞机及人员的神秘失踪事件而显得扑朔迷离,从而成为世界上最

神秘的地区之一。

1502年的一天，哥伦布航海到达这一区域，他们正在欣赏风和日丽的海上美景时，风暴骤起，船员们开始头昏目眩无法自制，不过他们还算幸运，几经拼搏，终于逃离了这一海域，但52年后西班牙将军安琪尔·维拉凡的舰队的3艘大船却在此神秘失踪，成为有记载的首批遇难者。此后，不幸的海事就接连不断地发生了。

到了14世纪，百慕大地区吞噬的船只就更多了，仅先进的大型航船就不下10余艘，这样，这个神秘的海域引发了人们的种种猜测。有人根据当时仪器设备对海洋风暴的测算结果，猜想到可能是捉摸不定的飓风突然发作时把经过的船只吞没了，但这种解释显然不能让人信服，于是就有另外一种说法解释说，有一只巨兽出没于这一海域，有人说巨兽是章鱼，有的说是鲸，甚至有人说古是古希腊神话中的海神波塞冬。

1918年3月，装备着当时最先进的无线电设备的美国海军“独眼巨人”号载着307名船员和旅客从巴巴多斯起航开往巴尔的摩，但在途经该海域时未来得及发出一点信息便踪迹皆无，事的连一片船体残骸或一具死尸也没有找到，航海界无不为之哗然，从此百慕大三角区域被广泛地认为是一个神秘的坟墓，1921年“卡罗尔、迪林”号海轮在北加罗林群岛出事，但只是船员失踪，其他则毫发无损。

1926年美国“苏多福口”号货船在此失踪。

1931年，挪威的斯塔万格号海轮失踪于同一海区。

1932年，“约翰·玛丽”号在百慕大群岛被发现，但其上空无一人。1944年，佛罗里达半岛附近出现一条古罗船“鲁比康”号，甲板上只有一只小狗，1945年美