

中国管理科学研究院
新技术与新文化研究所组织编写

天 劫
——世界空难、海难之谜

秦臻 李杏 编著

中国劳动出版社

天劫
——世界空难、海难之谜

秦臻 李杏 编著

责任编辑：王玉君

中国劳动出版社出版发行
（北京地安门西大街教场胡同4号）

北京顺义振华印刷厂印刷

787×1092毫米 32开本 6.8125印张 160千字

1991年9月第一版 1991年9月第一次印刷

印数 0001—10000册

ISBN 7-5045-0775-X/Z·013 定价：3.50元

科学与文化之谜丛书

编委会名单

顾问	董光壁		
主编	高翔		
副主编	赵俊杰	任元彪	辛向阳
编委	王璐	徐祥运	陈劲松
	温乐群	郑斌祥	高翔
	赵俊杰	任元彪	徐兵
	辛向阳	张祖贵	朱晓亮

科学、文化与谜

——代总序

(一)

科学是一种解谜的活动。当代最有影响的科学哲学家波普尔明确地把这种解谜活动分为猜测和反驳两个过程。

天文学这门古老的学科起源于占星术，神秘的炼丹术孕育了化学……每一个科学真理都曾经被迷雾包围，今天成为科学常识的东西都曾经显得荒诞离奇。

(二)

大自然创造了人，人创造了文化。人的思维和行为模式构成了文化的本质。古往今来，思维跨越时空，行为倒转乾坤，文化域宇融天地之沧桑，含日月之玄机。

当大地遍洒智慧之光，当灵感的触角伸向莽原，奇迹便产生了。蓦然回首，人类在惊叹祖先伟业之际又为后人留下了无数千古疑谜。文化就是在不断造谜和释谜的过程中得到升华。

(三)

《科学与文化之谜》丛书研究的这些重大疑谜曾困惑了历代先哲，也迷惘着现代科学家。有关传说在历史上经久不衰，甚至成了一些民族的宗教基础和世代不变的信仰，支配和改变了它们演进的历史。

本丛书旨在用理性原则引导读者穿过迷雾去观赏科学王国边界地带的迷人风景。期望读者不仅能看到科学晴朗天空下的五光十色，也能欣赏到哲学王国的深邃广袤、神话世界的飘渺迷离和宗教圣殿的静穆幽深。

当然，除了介绍，我们所提供的主要还是些假说，或者说猜测。至于反驳，还要靠每一位读者和科学本身。

《科学与文化之谜》丛书编委会
一九九〇年三月

目 录

上篇：空难

第一章	空中劫难.....	(3)
	空中相撞.....	(6)
	空中爆炸.....	(8)
	超载飞行.....	(11)
	人为因素.....	(14)
第二章	总统专机失事之谜.....	(17)
	神秘的指令.....	(19)
	可疑的坠毁.....	(24)
第三章	空中谋杀.....	(31)
	KAL007坠毁之谜.....	(33)
	美舰击落伊朗客机之谜.....	(43)
	英国最惨重空难事故的真相.....	(50)
第四章	“西班牙折箭”始末.....	(57)

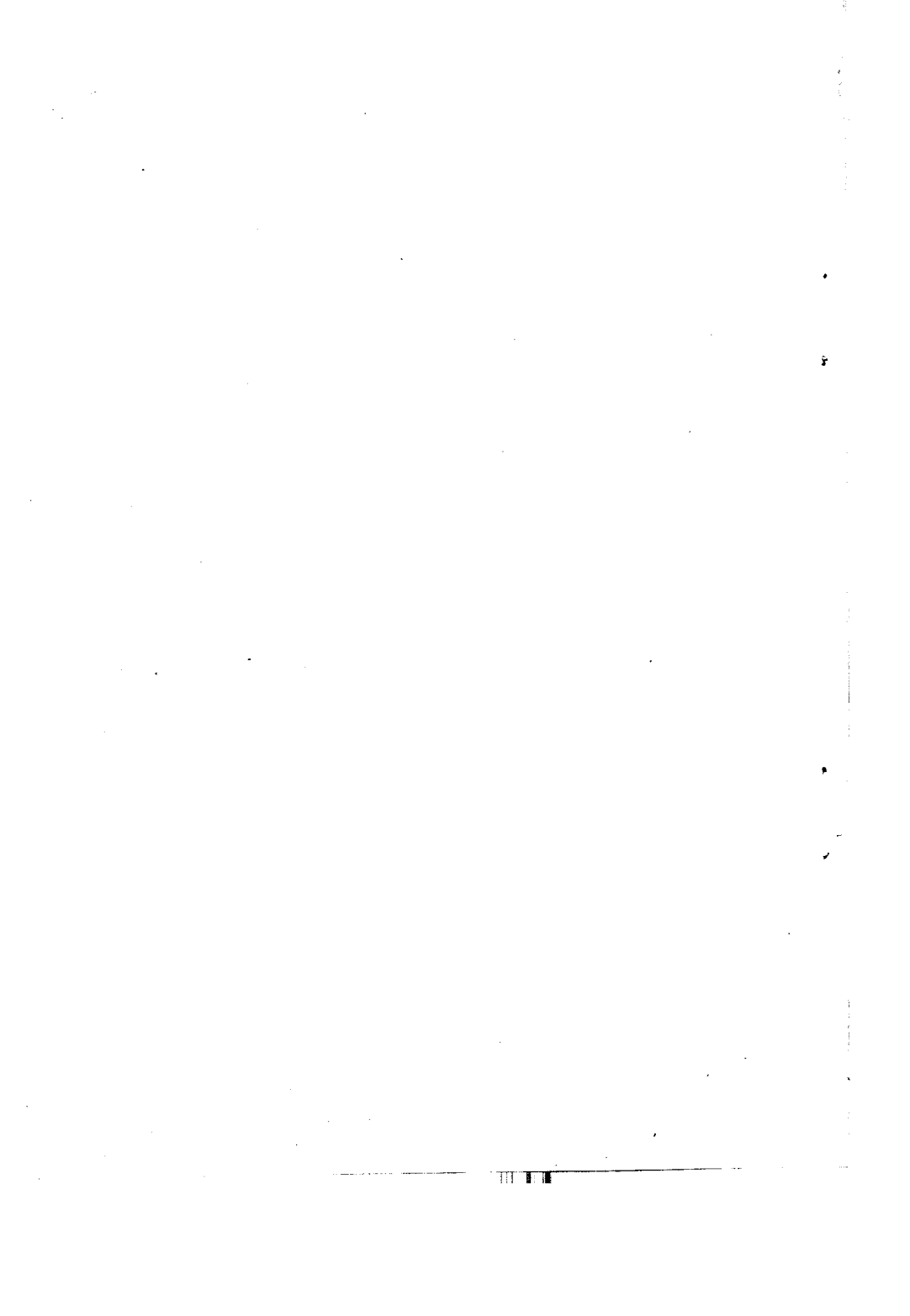
	空中加油出事故.....	(59)
	“西班牙折箭”.....	(63)
	陆空搜索.....	(66)
	清除核污染.....	(69)
	寻找第四颗氢弹.....	(71)
第五章	疏忽：航空之大敌	(81)
	“挑战者”号失事内幕.....	(83)
	血溅南极——新航客机撞南极冰山之谜	
		(90)

下篇：海难

第六章	魔鬼三角区谜中之谜	(109)
	接二连三的航空事故.....	(111)
	频繁的舰船失踪.....	(114)
	谜底：探索与假说.....	(117)
第七章	神秘的海中幽灵	(125)
	航船的坟场——塞布尔岛.....	(127)
	海底魔穴——魔鬼海.....	(132)
	海洞沉船之谜.....	(137)
	海底游魂.....	(140)
	泰坦与泰坦尼.....	(143)
	飘浮不定的“鬼船”.....	(145)
第八章	舰船碰撞与海难	(151)
	美苏军舰黑海相撞.....	(153)
	菲律宾夜海撞船.....	(155)

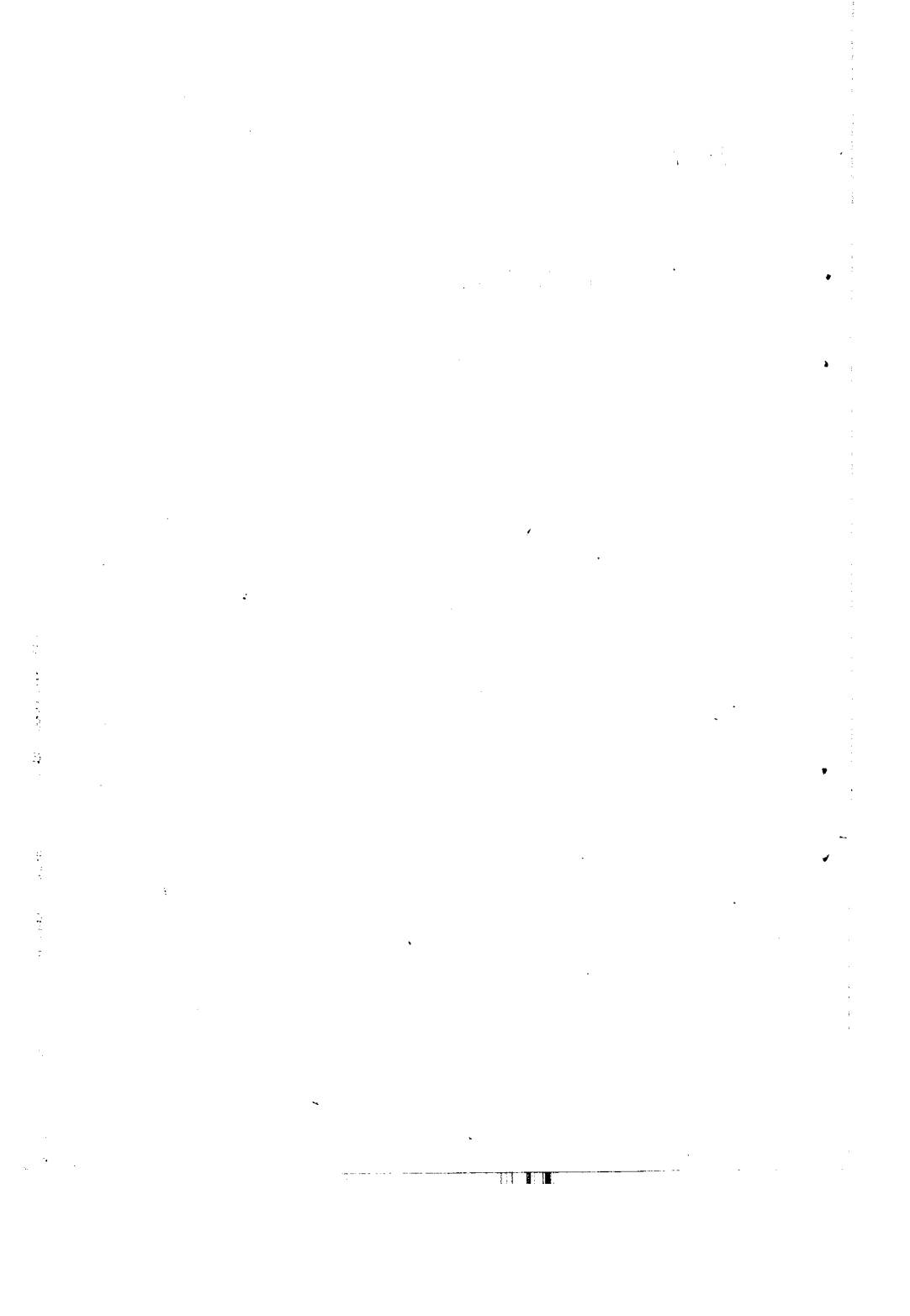
	“爱尔兰皇后”号的厄运.....	(158)
	“拉·布尔格尼”号惨剧.....	(164)
第九章	战争年代的海上悲剧.....	(171)
	“卢西塔尼亚”号惨案.....	(173)
	“达达尼”号之谜.....	(181)
第十章	北冰洋上失败的远征.....	(189)
	富兰克林探险队失踪之谜.....	(192)
	龙格探险队的悲剧.....	(201)
	编后语.....	(207)

上篇：空 难



第一章

空中劫难



现代航空运输依据日新月异的高新技术，已把它的安全系数提高到99.99%以上。但是，尽管如此，总还有0.01%的不安全。据国际民航组织统计，自60年代以来，定期航班运输中，虽然每亿客公里死亡率在明显下降，但民航飞行事故却屡有发生。从1970年到1982年，全世界共发生民航飞机失事事故9197起，死亡逾万人。仅1972年1月至7月的半年间，全世界的民航飞机就发生了28起机毁人亡事故，死亡近千人。1973年同期又发生了27次机毁人亡事故，死亡人数达1200多人。

空难！空难！一次又一次的空难！

人们在赞许航空运输惊人成就的同时，对于飞机失事颇为关注。由于空难发生的突然性，损失的严重性，原因的复杂性，救援的艰难性以及遇难者众多的残忍性，较之于汽车、火车等事故的影响大，使人们在心理上对空难尤其忌讳。

空难撞击着所有活着的人的心，也迫使航空界人士去寻找一个个空难之谜，进一步提高民航的安全系数。

空中相撞

在众多的民航客机失事事故中，原因是十分复杂的。其中，空中飞机相撞是一个不可忽视的原因。空中相撞事故多发生在机场上空和机场附近以及一些大的航空公司的主要航线上。

太平洋西南航空公司在美国加利福尼亚州经营着一条生意兴隆的航线：从加州首府萨克拉门托，沿着太平洋西岸向南飞行，经洛杉矶折向东南，抵达圣迭戈，全程不到1千公里，不过1个多小时。这是典型的地区性短途飞行，主要解决经常往返于这几个城市之间上班乘客的交通问题。然而就在这条航线上发生了一起损失惨重的空中相撞事件。

1978年9月25日晨，天气格外晴朗，赶7点20分起飞的182次航班的客人，匆匆登上一架波音727型客机。驾驶这架飞机的是具有一万多小时飞行经验的詹姆斯·麦克费伦。

上午8点半，飞机在洛杉矶作短暂停留，从起点站乘来的130名旅客，下了102人，他们幸运地逃脱了鬼门关，而中途上来的100人，要到终点站圣迭戈去，他们不幸成为死难者。

飞过一段时间，飞机进入圣迭戈附近的米拉马尔导航站的雷达监视范围，等到飞临圣迭戈市的林德伯格机场区域时，便由机场控制塔的雷达接替了跟踪任务。

已快9点了，机场控制塔命令它从东往西，降落在跑道上，并警告说，在波音飞机附近，有1架小型飞机飞行。机

长麦克费伦回答说已看见。

就在这时，在林德伯格机场上空有一架塞斯纳 172 型小飞机，机上有两个人，飞行教练马丁·卡齐，32岁；另一个是美国海军陆战队的中士大卫·李·博斯韦尔，35岁。由于后者的仪表着陆技术还不行，因此请卡齐帮助他练习仪表着陆。博斯韦尔戴了一副护目镜，这种眼镜不便看外面黑色，但有利于他观察飞机仪表板的情况。

这时，小飞机由博斯韦尔驾驶着，刚刚在机场跑道上练习了 1 次仪表着陆，马上拉起，准备再作 1 次。

8 时 58 分，准备降落的波音客机已经放下襟翼，速度下降到每小时 270 公里。它正往东飞，接着转一个弯，掉转机头，准备向西降落到跑道上。与此同时，小飞机从跑道上向东北方向爬升，准备转一圈，拐到机场的西边，以便自西向东降向跑道。

这样，两架飞机大体上都向东，大机下降，小机上升，9 点 01 分 45 秒，只听轰然一声，小飞机从右后方撞到大飞机的右翼上，两架飞机立即坠毁。相撞的高度，大约 8 百米。

飞机坠毁的地区恰恰是居民点。结果砸毁了 10 来所房屋，至少砸死了 13 个居民。大小飞机上的 137 人，全部罹难。大火烧了两个小时才被救火队扑灭。现场还发生了抢劫，有的人乘机掠夺了死者的手表和钱包，被警察当场逮捕了 28 个人。

这次事故是美国历史上第二大飞行事故，仅次于 1979 年一架 DC—10 型客机失事，当时死亡 273 人。

事故发生后，引起美国公众的强烈反应，一致的看法，是认为当今美国的空域，在一些大城市机场和主要航线上，

交通太拥挤了。空中交通管制系统跟不上飞机增长的需要，显得负担过重了。

有人坚决主张禁止私人飞机使用大型民用航班的机场，有人则认为这不合“机会均等”的原则；有人要求颁布法令在所有飞机上强迫安装防护设备（如防撞指示器、机载雷达等），有人则认为这些设备本身的价格将超过飞机而行不通。

总之，各个方面都有自己的小集团利益要维护。难怪有些飞行员气愤而又无可奈何地说：“看起来，要再来几次圣迭戈式的惨案，这个问题才有解决的希望。”

可悲的是，圣迭戈的空难事件过去已10多年了，问题非但未解决，反而愈来愈严重了。

空中爆炸

有很多空难是人为因素造成的，还有一些空难是驾驶员疏忽造成的。然而，在民航客机大部分失事事故中，飞机本身的质量问题却是一个主要原因。

下面几起民航客机空中爆炸事件就是因为飞机的质量问题而发生的。

10多年前的一个清晨，两名土耳其驾驶员完成了从土耳其伊斯坦布尔至法国巴黎的981次航班飞行，于11点02分到达奥利机场，这是他们到伦敦远程飞行的第1站。当50名旅客走下飞机时，为土耳其航空公司服务的萨莫尔公司雇员赶忙去开行李舱。他们没动前舱，只打开中间舱，卸下货物和邮袋，把从奥利机场登机的旅客的行李装上去。行李员马姆

迪在从工长那儿得知再没有行李要装时，便走出舱门，登上舷梯车，随手关上舱门，并用手去按闭锁电机开关，直到清晰地听到证明闭锁已扣上位的松扣机关的响声，确信舱门已关严实以后，马姆迪才离开飞机。

后舱门在11点35分关严。1年来，因舱门关不上已经造成12起脱班事故。但这一回很顺利，如果再脱班，那责任不在舱门，而在票房前拥挤买票的人群了。

12点19分，关上机身上最后一道门。对飞行来说，关这门意味着飞机构成一个整体。对工程人员来说，关这门意味着飞机结构重新完整，它又成为能在高空稀薄大气中飞行的、空气动力性能良好的“受压容器”了。12点32分飞机仰头升空。在奥利指挥塔的导航下，飞机穿过积云，很快升到2000米上空。伯科兹要进入18号通道。通道的3个控制台是：图尔南、库路米耶和蒙特迪迪耶。12点34分，981班机通知奥利指挥塔，它已到达2000米上空，奥利指挥塔便把它交给巴黎指挥塔负责。12点36分，巴黎塔命令981航班向7500米高度爬高，并令它向左——向蒙特迪迪耶指挥塔方向飞去。12点37分，981班机又一次呼叫，告诉地面已到2300米。这是指挥塔与飞机最后一次清晰的通话。

飞机继续爬高，2500米，3000米，速度达到500公里/时，驾驶舱内一切正常。客舱内，“禁止吸烟”的红灯灭了，人们开始谈笑起来，有的抽起香烟。

981次航班继续爬高，但舱内气压仍很适宜。旅客不知道，为保证舱内空气正常，需要极为复杂的结构才行。飞机每升高1米，舱内气压就随着升高，舱外气压则越来越低。这个气压差能达到很可观的数字。把旅客与空间隔开的金属

