

发现科学世界丛书

探险 未知领域

罗 菲 / 编著

吉林人民出版社

探险未知领域

罗 菲 编著

吉林人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

探险未知领域/罗菲编著.

长春:吉林人民出版社,2012.4

(发现科学世界丛书)

ISBN 978-7-206-08774-5

I. ① 探…

II. ① 罗…

III. ① 科学探索-青年读物 ② 科学探索-少年读物

IV. ① N49

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第068486号

探险未知领域

编 著:罗 菲

责任编辑:吴兰萍 封面设计:孙浩瀚

制 作:吉林人民出版社图文设计印务中心

吉林人民出版社出版 发行(长春市人民大街7548号 邮政编码:130022)

印 刷:北京一鑫印务有限责任公司

开 本:710mm×1000mm 1/16

印 张:13 字 数:150千字

标准书号:ISBN 978-7-206-08774-5

版 次:2012年5月第1版 印 次:2012年5月第1次印刷

定 价:25.80元

如发现印装质量问题,影响阅读,请与出版社联系调换。

CONTENTS

目录

首飞蓝天	001
世纪飞行	002
首次太空之旅	004
登月的惊险内幕	005
太空英雄历险记	007
首次飞越英吉利海峡	008
11 000 米深海之行	010
101 天乘筏横越太平洋	011
世界上第一个航海民族	013
神奇而诡秘的海底洞穴	014
泰坦尼克号的发现	015
太平洋怪兽之谜	017
冰海绝地中求生	018
达尔文环球旅行	020
首次征服北极	021
探索神秘的南极之陆	023
首登世界最高峰	024
111 天用双脚征服撒哈拉	025
荒岛求生	027
探寻尼斯湖怪兽	028
寻找亚马孙巨蟒	030
亚马孙河漂流	031
“绿色地狱”亚马孙森林	033
总统探秘未知河	034
塔齐耶夫火山口探险	036
巨鲸腹中历险	037
与雄狮对话	039
紧急追捕“金矛头”蛇	041
阿拉斯加探险	042
寻找西北航道	044
“魔鬼三角”百慕大	045
西地中海的“死亡三角区”	047
恐怖的“陆地百慕大”	048
神秘的美国“死亡谷”	050
勇闯“恶魔岛”	051
寻找雅利安地下城	052
“死亡之海”罗布泊	053

CONTENTS

目录

揭开恐怖湖之谜	055
“人类最后的秘境”雅鲁藏布大峡谷	056
唐古拉山无人区惊魂	058
诡异的“死亡谷”	059
走进神农架	061
梅里雪山之难	062
追踪活恐龙	064
探险食人部落	065
黄金帝国	067
古墓巨石上的神秘螺旋	068
马耳他的地下建筑	070
撒哈拉岩画	071
纳斯卡线条	072
复活节岛巨像	074
“麻雀脚印”中的文字	075
灵魂永驻的木乃伊	076
开启古埃及文明的钥匙	077
神秘“帝王谷”	079
“百门之都”底比斯	080
探寻玛雅文明	082
亚历山大灯塔	083
“艺术宝库”卫城	084
亚历山大陵墓的失踪	085
迈锡尼文明	087
米诺斯王宫	088
宙斯神庙	089
母狼与罗马城起源	091
古罗马圆形竞技场	092
石头城佩特拉	093
庞贝古城	095
古埃及飞机	096
古罗马女角斗士	098
探秘“裹尸布”	099
比萨古船	100
苏美尔文明	102
亚述都城尼尼微	103
巴比伦空中花园	105

CONTENTS

目录

3

印度“人骨湖”	106
离太阳最近的城市	107
冰冻少女	109
朗戈朗戈木板	110
阿兹特克的崛起	112
活人祭神	113
冥 街	115
“众神之城”特奥蒂瓦坎	116
十一颗石头脑袋	117
“太阳之石”历法石	119
玛雅最后的领地	120
玛雅纪年柱	121
玛雅金字塔	123
水晶头骨	124
玛雅人的消失	125
塞种“人畜殉葬”	127
“东方庞贝”尼雅	128
寻找公主堡	129
海上丝绸之路	130
吴哥遗迹群	132
婆罗浮屠寺庙群	133
阳关古塞	135
悬棺葬	136
东方“石棚”	137
夜郎古国	138
圆沙古城	140
日本陶器与绳纹“维纳斯”	141
喇家村史前大灾难	142
摩索拉斯陵墓	144
赫梯王国的都城	145
巨人族揭秘	147
巨石阵	148
阿克苏姆与“金约柜”	149
马里的杰内古城	151
苏丹努比亚人	152
沉沙之下的大莱波蒂斯	153
蒂华纳科古城	155

目录

CONTENT

4

昌昌古城	157
秘鲁查文	159
“失落的大陆”亚特兰蒂斯	160
走进泰姬陵	162
摩亨佐·达罗古城	163
张骞开拓丝绸之路	165
玄奘西游记	166
鉴真东渡	167
开辟新世界的北欧海盗	169
“航海王子”亨利	170
发现好望角	172
哥伦布发现新大陆	173
达·伽马开辟新航线	175
麦哲伦环球航行	176
库克船长与澳大利亚	178
布干维尔环球旅行	179
洪堡的美洲探险	181
利文斯敦的非洲之旅	182
刘易斯和克拉克的太平洋之路	184
探寻尼罗河源头	185
南森北极探险	187
两极探险家阿蒙森	188
斯科特的南极探险	189
20世纪著名探险家斯文·赫定	190
酈道元与《水经注》	192
马可·波罗与东方文明	193
郑和七次下西洋	195
徐霞客生平探险	196
寻找茶马古道	198
澜沧江探险	199
青藏高原无人区探秘	200

首飞蓝天

1903年12月17日，美国基蒂霍克海滨。

这一天，正值隆冬季节，天气阴沉，强劲的寒风吹到空旷的海滩上，让人瑟瑟发抖。美国的莱特兄弟将在这里试飞人类历史上的第一架动力飞机。或许是出于不信任的原因，前来观看试飞的人寥寥无几，尽管如此，莱特兄弟依旧决定今日试飞。

远方的沙滩上，停着一个外形古怪的大机器——这就是莱特兄弟的“雏鹰”号。此时，兄弟俩正在进行试飞前最后的准备工作，他们仔细地检查飞机的每一个部件，直至确认没有任何问题。然后，弟弟奥维尔·莱特率先登上飞机。

引擎发动，螺旋桨飞快地旋转起来。奥维尔打开刹车，强大的拉力开始带动飞机滑行。10、20、30，速度计的指针在不停变化，飞机越跑越快。突然，奥维尔感到一股强力使得机头抬起，随后，整个飞机完全脱离了地面。一切都像预料中那样，飞机飞行稳定，操纵性良好。12秒钟后，燃料用毕，飞机平隐地降落在沙地上。

兴奋的哥哥没等飞机停稳便挥动双臂欢呼着向弟弟跑去。莱特兄弟紧紧地拥抱在一起。在没有任何技术支持、没有任何外来资金援助的情况下，他们完全是靠自己的头脑和双手，设计并制造出了大量精密而又复杂的零件，如今，他们付出无数血汗造出的动力飞机终于成功地完成了试飞，他们怎能不高兴呢？也许他们没有想到，正是他们的创举改变了整个世界。现在，飞机被广泛地应用到人们生活的各个角落中，每天都有大量的飞机满载着物资、乘客，在空中走廊穿梭往来。

这之后，他们又进行了三次试飞，累计飞行59秒，要不是强风把飞机吹翻，他们可能还要不停地飞下去。

这是人类历史上第一次驾驶飞机飞行成功，莱特兄弟把这个消息告诉报社，可报社不相信有这种事，拒不发布消息。莱特兄弟并不在乎，

继续改进他们的飞机。不久，兄弟俩又制造出能乘坐两个人的飞机，并且，在空中飞了一个多小时。

消息传开后，人们奔走相告，美国政府非常重视，决定让莱特兄弟做一次试飞表演。1908年9月10日这天，天气异常晴朗，飞机飞行的场地上围满了观看的人群。人们兴致勃勃，等待着莱特兄弟的飞行。

上午10点左右，弟弟奥维尔驾驶着他们的飞机，在一片欢呼声中，自由自在地飞向天空，两支长长的机翼从空中划过，恰似一只展翅飞翔的雄鹰。

人们再也抑制不住他们的激动心情，昂首向天，呼唤着莱特兄弟的名字，多少人的梦想终于变为现实。

飞机终于到了实用阶段。1909年11月，兄弟俩在代顿镇创立了莱特飞机公司，他们孜孜不倦地埋头研究，一架架性能更为优异的飞机出厂了。到了第一次世界大战后期，莱特公司已生产出2 000多台飞机发动机在世界各个角落上空运转。

世纪飞行

1927年，美籍华人林白驾机用33小时30分飞越大西洋，轰动了世界，被美国人称为“世纪英雄”。为了打破林白创下的纪录，休斯开始致力于新型飞机的研制，在一个秘密的飞机制造厂里，休斯和他的设计师用了15个月的时间，终于制造出机身长8.2米、机翼长7.6米的H1型单翼飞机。

1935年9月12日，一切准备工作就绪时日已偏西。负责速度测试的裁判技师建议明天再飞，因为此时已接近黄昏，飞行逆光刺眼。休斯却等不及了，他早已穿上飞行服，跳进机舱，启动了飞机引擎，飞机升空了。

第一次测试速度达到556千米。裁判技师通过无线电告诉他：这一次不算，因为违反航空协会的规则，没有做水平飞行。于是，休斯在空

中绕了个圈，又作第二次水平飞行。“世界纪录，时速已达566千米！”耳机里传来裁判的叫声。

休斯兴奋极了，没有立刻降落，继续飞，还想创造新的世界纪录。第三次飞却只有542千米。他不甘心，再飞一次！“567千米。”又是一个新的世界纪录！

休斯兴奋地又飞第五次、第六次……突然引擎停止了工作，原来主油箱已经没有油了。他连忙去按瞬间补油的按钮，可是太迟了，发动机已经完全停下来。

休斯打算以滑翔的方式紧急着陆，但却控制不了飞机，H1正以垂直下落的速度向地面冲去。休斯竭尽全力，总算控制住飞机，在一片甜菜地里平安迫降了。当航空协会的人赶到那里时，休斯一手拿着笔记本，一手握着铅笔，正得意地从机舱里爬出来。他满面笑容：“我创下了世界纪录！”直到现在，那架飞机还被保存在华盛顿的斯密生航空博物馆里。

接着，休斯筹划着做横跨美国大陆的飞行，他将H1又做了一次较大的改进。更新的机型于1937年1月18日竣工，他将它称为“带翅的子弹”。当天下午，他驾驶着这颗“子弹”从洛杉矶机场起飞，开始了他的世纪之行。飞机很快地爬高到6000米高空，并以时速534千米的平均速度向西飞去。第二天凌晨零点42分，休斯终于平安到达纽约新华克机场，所用时间是7小时28分25秒。在当时，无论哪一种飞机，横跨美国大陆飞行都要9小时以上，有的甚至超过10小时。休斯的纪录是其他航空公司望尘莫及的。这项飞行纪录保持了7年之久。

然而，休斯并没有从此停止他的冒险飞行，为了向环球一周飞行纪录挑战，他从加拿大的纽芬兰上空跨越北大西洋，只用了当年林白所用时间的一半，即用16小时38分飞过了大西洋。经过3天零19小时17分的长途飞行，休斯的飞机终于飞回美利坚合众国，回到出发地布鲁克林的贝内特机场。那里早已聚集了2.5万名群众，他们来欢迎胜利归来的世纪英雄。

首次太空之旅

在这些我们必须记住的名字中，尤里·加加林要排在第一位，面对未知的风险，年轻的他登上飞船，成为世界上第一个进入太空的人，人类实现飞天的梦想从他开始。近半个世纪过去了，他的成就仍然被看作里程碑。

尤里·阿列克谢耶维奇·加加林1934年3月9日出生于前苏联莫斯科附近的一个村庄。小时候妈妈经常给他讲述一些美丽的故事哄他入睡，讲的最多的就是关于天上仙境的传说。小加加林常常望着布满星星的夜空发呆，“那上面到底有些什么？我长大了一定要到星星上去看看。”这个梦想支持长大的加加林逐渐成长为一名优秀的飞行员。

1961年4月12日，汽车载着加加林沿着“英雄大道”直奔拜科努尔航天发射场（位于今天的哈萨克斯坦共和国境内），登上宇宙飞船。加加林随身带着一张身份证，上面有他的名字和职业：尤里·阿列克谢耶维奇·加加林，1号宇航员。

莫斯科时间9时7分，碧空如洗，总功率为2 000万马力的6台发动机发出轰鸣，“东方1号”离开发射台徐徐升起，一条火龙直飞云天，载着加加林去为人类揭开太空神秘的面纱。

当加加林从窗口看到展现在下面的整个地球时，他情不自禁地欢呼起来：“真是太美了！”是的，从太空看来，我们的地球家园看起来像个大圆球，色调浓艳，五彩缤纷，一个蔚蓝色的光环套着地球。这条环带一点点加深，逐渐变成海蓝色、深蓝色、紫色，最后转变成浓墨般的黑色，非常悦目赏心。正当加加林陶醉在欣赏地球美妙的景色之中时，眼前突然一下子全黑了下来，飞船进入了地球的阴影带。从舷窗向外看去是黑暗的深渊，满天的星斗。加加林从小梦寐以求的星辰明亮极了，它们并不闪动，而是发出平稳的冷光。

10时25分，踏上返航之路的飞船开始减速进入稠密的大气层。加

加林透过舷窗，看见了包围着飞船的熊熊大火和惊心动魄的紫红色反光。但是，尽管他置身在一个迅速下降的大火球里，座舱内的温度却仍然只有20℃。

10时55分，加加林在绕地球飞行一圈后，回到了自己的国土上。当座舱下降到离地7 000米时，天外归来的宇航员弹射出舱，由降落伞着陆，落在伏尔加河左岸。后来，这里建起了一座尖塔式的纪念碑。人类历史上第一次载人航天飞行就这样顺利结束了。

过去和现在一直有人提出一个问题，即第一名航天员为什么单单选中了加加林？首批航天员队伍的领导之一卡尔诺夫回答这个问题时说，是由于“注意到了加加林具备如下无可争辩的品格：他勤劳、好学、勇敢、果断、认真、镇静、纯朴、谦逊和热忱，还具有坚定的爱国精神、对飞行成功的坚定信念、优秀的体质、乐观主义精神和随机应变的智能。”

登月的惊险内幕

1969年7月20日，阿波罗11号载着3名美国宇航员第一次成功登月。但鲜为人知的是，这次家喻户晓的登月行动并非一帆风顺，而是险象环生，几名宇航员甚至差点永远留在月球上。

1969年7月16日，一阵巨大的爆炸声打破了美国佛罗里达州的宁静，阿波罗11号巨大的一级火箭让飞船载着宇航员达到了6 200英里的时速，一跃飞上了35英里的高空，火箭载着宇航员直冲云霄，去月球上探秘。

飞船进入环月轨道后，宇航员开始为这次旅行中最关键也是最危险的登月环节做准备。阿波罗11号在月球上空80英里处盘旋。问题就在这个时候出现了。当时十分原始的计算机崩溃了，没有了通信或计算机数据监测，任务控制中心就无法监控舱体系统，也无法将它安全地降落在月球上。不管什么信息，无论速度还是对月运动，宇航员们都看不到

了。幸亏年仅24岁的后台计算机天才杰克·嘉门曾经在一次训练中遇到过这个警报，他把正确的操作程序写在了便条上，使下降行动继续。

登月继续。以往的训练过程中，宇航员们通常需要10分钟以上的时间降落。但此时人们意外地发现登月舱的燃料只剩下30秒。“着陆灯、引擎熄火、413着陆成功。”经过一系列紧张地操作，阿波罗11号平安着陆了，人们都松了一口气。

成功登陆月球，宇航员月球漫步的历史时刻即将来临，整个世界都在等待着阿姆斯特朗走下来，可他们迟迟没能如愿。很多人都不知道，这次耽搁是因为宇航员竟然无法打开舱门！绝望的宇航员进行最后一次尝试，扳回了薄薄的舱门从而平衡了压力，舱门奇迹般地打开了，月球就在脚下。阿姆斯特朗终于准备踏上月球，整个世界都听见了他那句著名的话：“这是我个人的一小步，却是人类的一大步。”

完成了两小时的月球行走后，宇航员在月球的尘埃里发现了一件完全不应该出现在那儿的的东西——一个电路开关断裂的一头。原来，在狭小的登月舱里，臃肿的宇航服刮断了启动引擎的极为关键的一个电路开关。没有开关，他们将真的“永远留在月球上”了！飞行控制中心根本无能为力，只能靠宇航员自己使用飞船上仅有的工具来想办法解决。

庆幸的是，最终奥尔德林在登月舱内找到了一支圆珠笔，由于笔头没有金属，他成功地用它接好电路，阿姆斯特朗启动登月舱，阿波罗11号启动了。奥尔德林的应变让他们避免了永远留在月球上的命运。奥尔德林称，他至今仍珍藏着挽救了他们生命的这支圆珠笔。

尽管经历了种种波折，九死一生的宇航员们终于成功地完成了人类首次登月的壮举。今天再回顾过去，这些充满激情、勇于进取的人感慨万千：“只有现在，我们才会真正了解到，阿波罗11号曾经面对过怎样的考验。”

太空英雄历险记

1965年3月18日，“上升”2号飞船载着航天员列昂诺夫及同伴别利亚耶夫飞向茫茫太空。11时34分51秒，地球上的人们从电视上看到了这样的景象：当“上升2号”飞越里海上空时，气闸舱的圆形舱盖开始移动并逐渐开启，接着，身穿航天服的列昂诺夫先从舱口伸出了他戴着头盔的脑袋和肩膀，然后是整个身体。出舱后的列昂诺夫，就像是母体里的婴儿，开始“自由飘荡”；他身上的安全带，像脐带一样为他提供氧气并保护他的安全。此时，列昂诺夫与“上升2号”飞船并列，以每小时28 000千米的速度绕地球运行。

面对茫茫太空，四周无依无靠，无声无息，列昂诺夫感到极不适应。飞船在旋转，身体也在旋转，没有什么东西能够让他抓住，有劲使不上。幸好，连接飞船和身体的安全带救了他，5米多长的绳子把他缠绕了起来，裹近舱口，才停止了旋转。突然出现的意外让列昂诺夫心率失常，紧张出汗，持续了10分钟的太空行走不得不匆匆结束。

可就在这个时候出现了麻烦。列昂诺夫只有一只脚伸进气闸室，身子却被卡在了舱门口，怎么也回不来。原来，由于太空是真空的，列昂诺夫身上的航天服鼓胀起来，气闸舱门口的断面直径只有120厘米，而膨胀的航天服直径竟然达到了190厘米。列昂诺夫拼命钻了几次，却无法进入舱门。

几番挣扎之后，列昂诺夫只觉得头昏眼花，呼吸的频率增加了一倍，体温上升超过了38℃，心率达到每分钟190次。由于大汗淋漓，头盔的面罩蒙上了一层水汽，眼前一片模糊。因过于紧张，加上全身过度疲劳，列昂诺夫的意识都出现了问题。正在这危急时刻，航天员平时艰苦枯燥的反复训练奇迹般地发生了作用。列昂诺夫事后回忆说：“我当时快要昏迷过去了，但突然有那么一瞬间，冥冥之中，就好像教练员在耳旁提醒我说：‘嗨，小伙子，航天服的腰部设有四个按钮，每一个按

钮都可以释放掉服内四分之一的空气。’ ”

列昂诺夫承受着难以想象的心理和生理压力，开始给航天服泄压。让气压从正常的40千帕降到25千帕，这个压力值已在允许的极限值以下。航天服终于瘪了下来，缩小了体积，列昂诺夫挤进了气闸舱。

人类第一次太空行走在惊险万分中结束了，但更加惊心动魄的险情还在后面。

就在飞船上的两位航天员准备向地球返航时，座舱内的氧气压力发生了异常，温度急剧升高，飞船随时可能发生爆炸。所有操作都没有产生作用，直到一声巨响后，舱内的氧气压力逐渐恢复正常。事后专家们对此奇怪现象的分析是：由于太空光辐射和热沉的缘故，飞船两个侧面温差达到近300℃，飞船因此而产生了轻微变形，使飞船内的空气开始向外泄漏。舱内的生命保障系统立即做出反应，挽救了飞船和宇航员。

真是天不绝人。别利亚耶夫和列昂诺夫稍稍松了口气，开始踏上归途。但他们却又发现新的危险正扑面而来——飞船自动驾驶定位系统也发生了故障。他们只好冒险采用手动方式着陆，结果飞船偏离预定落点3200千米，落到了大雪覆盖的原始森林深处。宇航员只好脚蹬滑雪板，走出森林，赶到了9千米外的临时停机坪。

列昂诺夫在今天依然受人爱戴，当他乘坐车牌号为0011的轿车从莫斯科街道穿过时，路边的警察会不约而同地举手行礼，向这位前苏联历史上第11位进入太空的航天员致敬。

首次飞越英吉利海峡

路易·布莱里奥出生于法国的康布雷，随后在巴黎中央理工学院学习工程学。强烈的飞行愿望促使他于1900年制造了一架扑翼式飞机（一种试图通过扇动机翼达到飞行目的的飞行器）。

在飞越英吉利海峡之前，他已是法国最著名的一位飞行家，曾于前一年获得过“法国飞行俱乐部奖章”。他早期的飞机设计有点儿古怪，

其中有一个样式是飞机尾部先起飞，还有一个与箱式风筝十分相像。到1909年他研制出历史上著名的“布莱里奥XI”型飞机时，他设计的飞机特点已经成熟，那就是带有一个用以驱动双翼推进器的三汽缸、28马力发动机的小单翼机。

1908年诺斯克里夫勋爵拿出1 000英镑通过伦敦《每日邮报》悬赏第一个驾驶飞机成功飞越英吉利海峡的人，但是此后一年多并无人尝试。在经过数年飞机驾驶技术的磨练后，路易·布莱里奥向这个奖项发起挑战。

1909年7月25日清晨5时，36岁的路易·布莱里奥驾驶着自己设计的“布莱里奥XI”型钢丝连接的木制单翼飞机，重量仅为20千克，从法国加来海岸附近的巴拉斯起飞，飞行跌跌撞撞，但他还是成功地在英国多佛尔城外的一块陆地上，由一位记者挥动一面法国国旗引导他安全着陆，欢呼的人群热烈地欢迎他。布莱里奥坦言，飞行器上没有指南针，他是照着下面的班轮确定航线的，他成为了人类历史上第一个驾驶完全没有导航设备和保护设备的飞机飞越英吉利海峡的人。

此次历史性的飞行跨越35千米（22英里），历时37分钟。有趣的是，当布莱里奥在英吉利海峡对岸的多佛尔降落的时候，第一个迎接他的是当地一名警察。

尽管事实上当时已经有人飞越过比英吉利海峡宽度更长的距离，但因大力宣传的奖金数额以及飞越英吉利海峡本身的意义，使这次飞行还是吸引了很多著名的飞行家。实际上，布莱里奥真可谓幸运，因为就在六天前，康特·德朗贝尔曾试图飞越英吉利海峡，眼看就要成功了，这时发动机出现了故障，他只得中途迫降。布莱里奥汲取了这一教训，他驾驶的飞机后部机身没有蒙皮，还安装有一个气囊。这次成功飞行带给布莱里奥的不仅是奖金，还有永存史册的地位。

这次成功是布莱里奥飞行事业的一个顶峰。1907年他开始飞行时仅仅能飞行600英尺远。第二年，他飞行了近半英里，获得法国飞行俱乐部授予的奖章。飞越海峡以前，他最显著的成绩是1909年7月3日在杜埃飞行中取得的：在47分钟多一点的时间里，飞行了40多千米。

11000 米深海之行

这么深的海底，压力大，水温低，没有光照，常年处于黑暗状态、缺氧、食物稀少，简直是荒蛮之地和生命禁区，会有生物存在吗？会有人类能够到达吗？答案是肯定的。他们是深海探测历史上英雄的瑞士父子，父亲是奥古斯德·皮卡尔，儿子是雅克·皮卡尔。

奥古斯德·皮卡尔是一名气象学家，早在1933年他就提出，要使深潜器下潜到2 000米以下，必须在深潜器上加一个压力舱加以保护。二战结束后，皮卡尔在比利时国家科研基金会的资助下，建成了第一艘“水下气球”式“弗恩斯”III号深潜器。

1951年，皮卡尔带领儿子雅克·皮卡尔来到意大利港口城市里雅斯特，在瑞典有关部门的支持下设计他的第二艘深海潜水器。这艘深潜器长15.1米，宽3.5米。皮卡尔父子将它命名为“的里雅斯特”号（di Trieste）。

经过反复修改、设计，“的里雅斯特”号日臻成熟。时光流淌到1960年1月23日，人类深海探险历史中最重要、最精彩的事件拉开了帷幕——“的里雅斯特”号深潜器从太平洋关岛海域下潜到马里亚纳海沟的最深渊10 916米处，从而为人类征服海洋揭开了最壮丽的一幕。

那天，正巧天公不作美，或许是苍天也在考验这艘已经被施放到太平洋马里亚纳海沟上方宽阔的洋面上的深潜器。洋面上掀起5米高的大浪，但小皮卡尔和同伴鼓着最大的勇气，一定要深潜到马里亚纳海沟的最深渊去探个究竟！

上午7时许开始缓缓下潜，不久深潜器就被黑暗笼罩。一路下潜都很顺利。但下潜到9 000米时，突然出现意外，舷窗外的玻璃“咔嚓”响了一下。也就是说，压力达到91兆帕斯卡时，玻璃出现了裂缝。但小皮卡尔对父亲的设计十分信赖。他们继续下潜。经过6个多小时的下潜，这艘重150吨的“的里雅斯特”号深潜器终于第一次把人类带到了