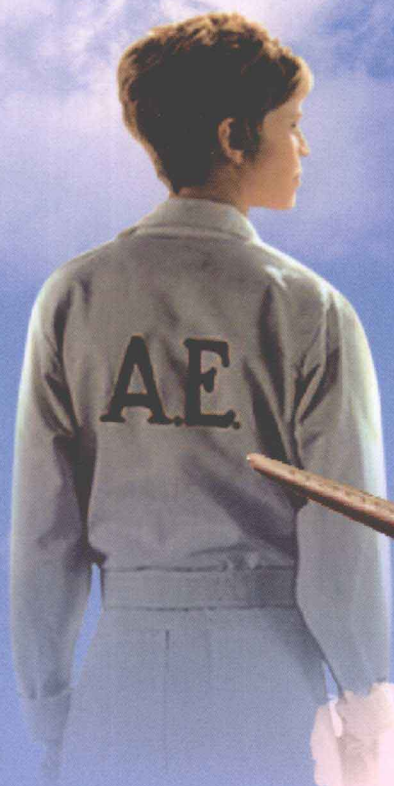


AMELIA EARHART
THE MYSTERY SOLVED
ELGEN M. LONG & MARIE K. LONG



艾米莉亚·埃尔哈特 解开尘封的秘密

〔美〕埃尔根·M. 朗 / 玛丽·K. 朗 著
刘小群 译

山东人民出版社

艾米莉亚·埃尔哈特 解开尘封的秘密

〔美〕埃尔根·M. 朗／玛丽·K. 朗 著
刘小群 译

AMELIA EARHART THE MYSTERY SOLVED
EUGEN M. LONG & MARIE K. LONG

山东人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

艾米利亚·埃尔哈特：解开尘封的秘密 / (美)朗
(Long, E. M.), (美)朗(Long, M. K.)著;刘小群译.
—济南：山东人民出版社, 2012. 1
ISBN 978-7-209-05958-9

I. ①艾… II. ①朗… ②朗… ③刘… III. ①埃尔哈
特, A(1897 ~ 1937) — 生平事迹 IV. ①K837. 126. 16

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 239342 号

AMELIA EARHART: THE MYSTERY SOLVED
by ELGEN M. LONG & MARIE K. LONG
Copyright: © 1999 BY ELGEN M. LONG AND MARIE K. LONG
This edition arranged with SIMON & SCHUSTER, INC.
through Big Apple Tuttle - Mori Agency, Inc., Labuan, Malaysia.
Simplified Chinese edition copyright:
2010 SHANDONG PEOPLE'S PUBLISHING HOUSE
All rights reserved.
山东省版权局著作权合同登记号 图字 15 - 2010 - 073

责任编辑:张智慧

封面设计:宋晓明

艾米利亚·埃尔哈特:解开尘封的秘密

(美)朗(Long, E. M.) (美)朗(Long, M. K.) 著 刘小群 译

山东出版集团

山东人民出版社出版发行

社 址:济南市经九路胜利大街 39 号 邮 编:250001

网 址: <http://www.sd-book.com.cn>

发行部: (0531) 82098027 82098028

新华书店经销

山东临沂新华印刷物流集团印装

规 格 16 开(160mm × 230mm)

印 张 16.5

字 数 220 千字

版 次 2012 年 1 月第 1 版

印 次 2012 年 1 月第 1 次

ISBN 978-7-209-05958-9

定 价 29.80 元

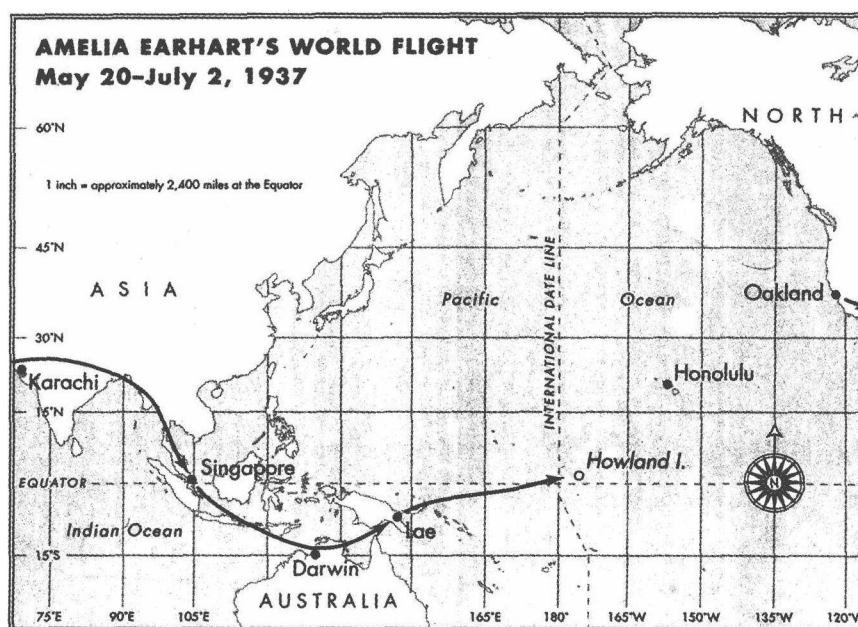
如有质量问题,请与印刷单位联系调换。电话:(0539) 2925659

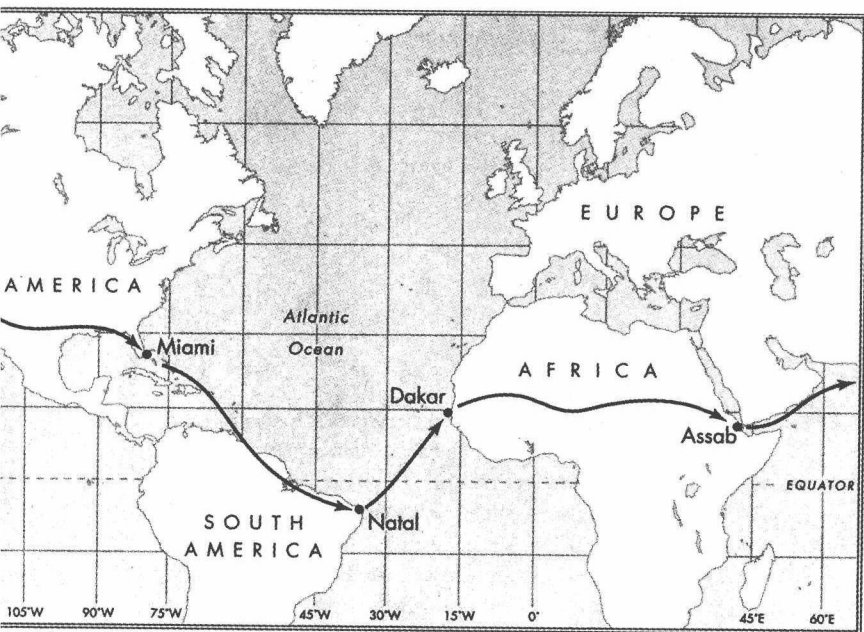


艾米莉亚·埃尔哈特:美国著名的女性飞行员,她是第一位获得十字飞行荣誉勋章的女飞行员、第一位独自飞越大西洋的女飞行员。从1928年至1935年,艾米莉亚使用不同飞机创造了多项女性飞行速度和距离的纪录。在以男性为主的社会中,她从未放弃飞翔的梦想,她的生平事迹鼓舞着西方女性追求独立自主,被认为是女权主义的代表人物。1937年,她尝试进行环球飞行,环绕大半个地球后,在飞越太平洋期间神秘失踪,留下了延续几十年的未解之谜。

艾米莉亚·埃尔哈特的环球飞行路线

1937年5月20日~7月2日





序

这是一个让人扼腕叹息的故事，它为我们揭开了艾米莉亚·埃尔哈特的失踪之谜。

最近，人们发现了一批失踪已久的文件。在这些文件的帮助下，作者把这次失踪事件的来龙去脉勾勒得十分清楚，并最终揭开了这个鲜为人知的秘密。如同所有人预料的那样，关于艾米莉亚最后一次飞行的故事十分耐人寻味。作者仿佛亲身经历过一般，把整个过程描绘得栩栩如生。然而，这一切并非是虚构而来，而是基于大量的真实史料。

原本枯燥乏味的无线电报被转换成通俗易懂的语言，但丝毫没有改变和歪曲原意。文中构建了事发场景，也使用了一些过渡语言，目的在于把零碎的材料流畅地串起来。当然，整体上看，作者为了避免影响主旨的传达，在文字上尽量避免过度渲染。为了确保整体性，文后附录了一些资料，有兴趣的读者可根据这些附录查阅完整的原始证明文件。

迄今为止，美国最令人引以为荣的女飞行员已经失踪了七十余年。20世纪30年代使用的一些语言、航空及电报术语现在读起来可能让人感到陌生，因此书中对这些术语都给出了解释或定义。

故事先以艾米莉亚的视角回顾了她的飞行过程，并且只是依据她所能获取的信息来叙述这一过程，然后再以那些等候在豪兰岛的人们的视角再现了这次飞行。两相比较，可以清楚地了解这场悲剧发生的全部经过。几乎是从一开始起，她的飞行就注定以悲剧收场。

故事从艾米莉亚离开新几内亚的莱城，冒着巨大的危险飞往豪兰岛开始。

目 录

序 / 1

1. 豪兰岛附近的悲剧 / 1
2. 历史的影子 / 21
3. 传奇开始 / 29
4. 准备环球飞行 / 48
5. 飞向檀香山 / 69
6. 坠机檀香山 / 85
7. 再次准备起飞 / 99
8. 重启环球飞行:奥克兰至迈阿密 / 110
9. 环球飞行:迈阿密至达喀尔 / 124
10. 环球飞行:达喀尔至新加坡 / 140
11. 环球飞行:新加坡至莱城 / 154
12. 飞行准备:莱城至豪兰岛 / 171
13. 伊塔斯卡号与豪兰岛 / 192
14. 搜寻艾米莉亚 / 212
15. 检视证据 / 230
16. 解开秘密 / 236

后记:关于作者及贡献者 / 249

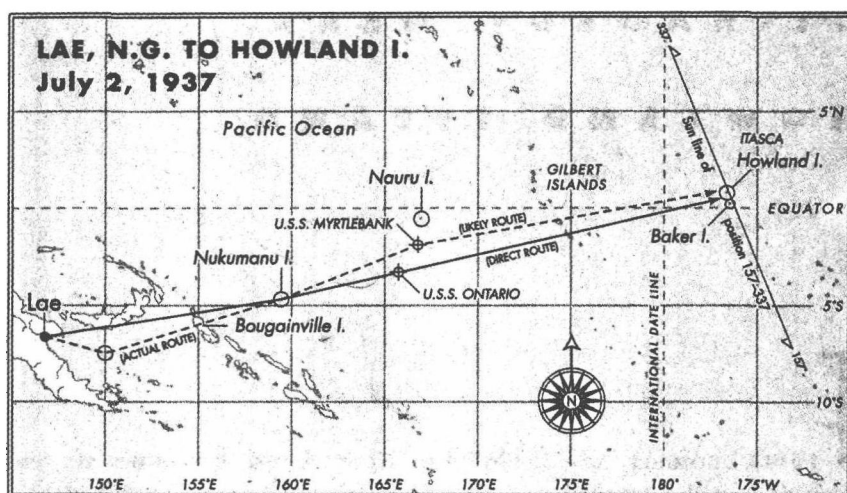
豪兰岛附近的悲剧

1937 年 7 月 2 日周五,清晨。新几内亚,莱城。

上午 10 时前,热带阳光已经在炫耀它的淫威,残酷地炙烤着一架洛克希德公司生产的伊莱克特牌双引擎飞机。飞机的驾驶舱密不透风,舱内坐着艾米莉亚·埃尔哈特和她的导航员弗里德·诺南。飞机一驶出几内亚航空公司的机库,滚滚热浪就向他们袭来。

这架满载的飞机缓缓滑过杂草掩蔽的跑道,驶入机场远端的西北角。再过一会儿,飞机将利用吹向海面的微风,从东南方向朝海岸飞去。当飞机到达灌木丛生的机场边缘后,艾米莉亚调转机头,让机身和跑道平行,准备正式起飞。这条荒凉的跑道仅有 3000 英尺长,跑道的尽头是万丈悬崖,崖下是波涛汹涌的休恩湾,鲨鱼时常在这里出没。

艾米莉亚最大限度地给飞机装满燃油,全面做好起飞准备。在刚刚过去的 6 个星期内,她和诺南已经飞行了 20000 英里。现在,他们只要再飞越 7000 英里宽的太平洋,就可以返回他们的出发地——加利福尼亚州。这架伊莱克特飞机超载达 50%,装载了 1100 加仑的燃料,可以连续飞行 18 小时。它的下一个目的地是豪兰岛。豪兰岛宽不足 1 英里,长不足 2 英里,距海面仅有 20 英尺,孤零零地坐落在浩瀚无际的太平洋的正中间。这的确是一次史无前例的飞行,因为在此之前从未有人尝试过这条航线。这座小岛上的机场是新修的,如果艾米莉亚和诺南能在这里着



1937年7月2日，新几内亚莱城至豪兰岛

陆，他们将是首次在这里降落的人；如果飞机能够顺利抵达加州，39 岁的艾米莉亚将会成为历史上首次完成环球飞行的女飞行员。因此，这次飞行即将创下两项新的世界纪录。

34 岁的弗里德·诺南当时已经很有名气。他是泛美航空公司的首席领航员，曾参加过泛美公司的远程客机在太平洋上进行的所有调查飞行。此刻，他和艾米莉亚都非常清楚：飞机在严重超载时起飞可能会让他们付出高昂的代价。

诺南密切注意着艾米莉亚的各种操作。她首先启动飞机上的两台引擎，然后检查它们能否正常运转。最后，她再次查看了一眼仪表盘。最让人紧张的时刻马上就要到了。

艾米莉亚把油门推至最大挡位，松开制动器。飞机咆哮着，似乎用尽全身的力气向前挪动，接着飞机逐渐加速，开始沿着跑道滑跑。然而，从远处看上去，整个机身显得十分笨重。艾米莉亚的双脚踩在飞机方向舵踏板上，不停地调整着飞机的方向，好使它沿跑道做直线运动。很快，他们越过了标志着跑道中点的烟雾弹，向海岸方向疾驰。这时候，飞机的尾轮已经离地，时速超过了 60 英里/小时。转眼之间，飞机已经到达跑道尽头的悬崖。现在，沉重的飞机再也无法停下来，他们要么飞上蓝天，要么摔下悬崖。艾米莉亚推了一把控制杆，试图让飞机完全离地。但推杆的力度并没有达到她的要求，起飞的一瞬间，机身有点儿向一侧倾斜。她又连忙松了一下控制杆，机头随之降低了高度。

虽然飞机已经离开地面，但空速太低，不利于它向上爬升。当飞机越过悬崖边缘后，大海扑面而来。艾米莉亚慢慢降低了飞机的高度，直至距海面仅有 5~6 英尺高。随后她指示诺南收回起落架。电动马达运转起来，机轮很快缩回短舱，飞行阻力顿时下降。尽管整个过程只有短暂的七秒钟，但它似乎比七分钟还长。为了增加空速，飞机上的两台引擎都在以最大功率运转。

又过了几秒钟，艾米莉亚发现，只有松开一点控制舵才能让飞机保持水平。这表明在这场引擎和重力之间的战斗中，引擎终于获得了胜利。空速增加了，他们快要成功了。当指示空速增加到理想的爬升速度后，艾

米莉亚拉起飞机，摆脱了过于紧贴海面飞行带来的落海危险。飞机很快爬升至数百英尺的安全高度，接着艾米莉亚轻柔地把航向调至罗盘航向 073°，向豪兰岛飞去。过了一会儿，她又降低了引擎转速，进一步增加爬升力，同时快速扫了一眼仪表盘，确保一切正常。当飞机逐渐升至最佳巡航高度 4000 英尺时，她和诺南终于长舒了一口气。

诺南记录了从莱城起飞的时间，把格林尼治标准时间 1937 年 7 月 2 日起飞那一刻定为 0 分 0 秒。他们需要精确计算飞行时间，这样才能保证第二天黎明到达豪兰岛。当然，在到达前弗雷德必须能够看见星空，因为他需要采用天文导航。

从莱城出发前，艾米莉亚已向豪兰岛的海岸警卫队巡逻艇“伊塔斯卡”号通报了自己的航程。这艘长 250 英尺的湖级巡逻艇在小岛附近等候他们，负责提供通讯、无线电定位、气象观测及地面支援服务。伊塔斯卡号的艇长还把他们飞行相关情况告知了其他站点，包括美国海军部的辅助拖轮“安大略号”。安大略号几乎处在莱城和豪兰岛中间的位置，除了为艾米莉亚提供天气预报外，还为她提供无线电信号传输服务。

哈里·巴尔弗是几内亚航空公司驻莱城的一名无线电操作员。艾米莉亚从机场起飞时，他刚收到风力预报。预报称豪兰岛的逆风速度高于早前预计的 15 英里/小时。飞机起飞前，弗雷德曾经计算过飞行时间：157 英里/小时的最佳真空速度中减去预计逆风风速，得到 142 英里/小时的实际航速，因此他们需要 18 个小时飞完这趟长达 2556 英里的航程。

艾米莉亚和莱城之间制订了通信计划。计划要求她在整点后第 18 分钟向莱城发送报告，两分钟后再接收返回报告。然而，巴尔弗分别在当地时间 10:20、11:20 以及 12:20 试图向艾米莉亚报告逆风增强的情况，但后者并未确认收到他的呼叫。此外，自从她离开莱城 4 个多小时后，飞机曾发出让人难以理解的本地抗干扰信号，并且一直持续到 GCT 4 时 18 分（GCT：格林尼治民用时间；当地时间下午 2:18）。

下午 2 时 18 分，巴尔弗终于收到艾米莉亚发来的无线电信息，频率为昼间频率 6210 千赫。她报告说：“高度 7000 英尺；速度 140 节”，随后还对莱城评价了一番，最后表示“一切正常”。

他们已经飞行了 4 小时 18 分,早就感受到逆风比预报的要强。风力增强以后,他们必须重新计算最佳航速。艾米莉亚发回的报告曾经提到飞机的航速改为 140 节(161 公里/小时)。

保持修正后的航速非常重要。然而,艾米莉亚的飞行高度还必须适当,只有这样,他们才能获得最佳燃油效率。飞机引擎把燃料消耗掉之后,飞机负重相应降低,而最佳高度则随即增加。任意一种重量的飞机都有特定的最佳燃油经济飞行高度。由于热带地区的气温更高,大气密度较低,对于最佳飞行高度而言,温度对大气密度的影响几乎等于把飞行高度增加 2000 英尺,相应的,燃料消耗也会大大增加。这架伊莱克特飞机的飞行高度如果低于最佳飞行高度,那么它的燃油效率就会丧失。当然,同更高的最佳飞行高度相比,燃油消耗造成的下降速度略慢一些。伊莱克特飞机在热带地区飞行时,高度必须比推荐的气压高度低 2000 英尺才能获得最高效率。

1 小时 01 分之后,即 GCT 5 时 19 分,巴尔弗再次接到艾米莉亚的报告:“高度 10000 英尺——方位东经 150.7°;南纬 7.3°——积云——一切正常。”

或许是因为积云,或许是因为 9000 英尺高的布干维尔岛上的山脉,他们被迫选择了极不经济的 10000 英尺飞行高度。最糟糕的情况已经发生,即他们正在类似于 12000 英尺的大气密度的高度上飞行。因为飞机总重太大,飞机只有大量消耗额外燃油后,才能真正到达 12000 英尺的巡航高度。这种情况造成飞行效率降低,他们将会消耗大量的燃油储备。

报告中指示的地理坐标为东经 150.7°,南纬 7.3°,距莱城不足 220 英里,但这一方位距离这架飞机在 GCT 5 时 19 分应该到达的地点超过 450 英里。按照惯例,海上的航行的船舶每天中午都会报告它们的方位。因此,上述方位可能是当地时间 12 点时他们的实际位置。当艾米莉亚发送这一信息时,她在的位置一定不是他们在 5 时 19 分应处的方位。

莱城在 GCT 6 时 18 分没有收到艾米莉亚的任何信号,但巴尔弗在 GCT 7 时 18 分清晰地收到她用 6210 千赫的频率发送的报告:“方位南纬 4.33°,东经 159.7°——高度 8000 英尺,高于积云——风力 23 节。”

这一方位距莱城大约 850 英里，正处在他们飞往豪兰岛的预定航线上。显然，他们此时正位于诺库马诺岛以西，而海岛的轮廓已经历历可见。到目前为止，诺南的导航堪称完美，他利用正视导航把飞机的航线控制得非常精准。由于 161 英里/小时的实际飞行速度受到 26.5 英里/小时的风速阻滞，他们的地面速度是 134.5 英里/小时。同样，他们报告的地理方位并不是哈里·巴尔弗在莱城接收报告时应处的方位。实际上，艾米莉亚大约在一小时前就应当到达诺库马诺岛附近。而现在他们才看见诺库马诺岛，这就解释了为什么莱城的巴尔弗在 GCT 6 时 18 分通讯时段没有收到艾米莉亚的报告。她的频率为 6210 千赫，GCT 6 时 18 分左右，她的信号较强，如果当时她的确和外界通过信，他应该能够收到她的信息。（为什么艾米莉亚发往莱城的无线电方位报告和她发送时的实际位置不相一致？这仍然是个难解之谜。）

抵达诺库马诺岛之后，艾米莉亚和诺南几乎已经完成了三分之一的航程，眼看着就要飞抵豪兰岛了。现在他们已经飞行了六个半小时，一直采用正视导航法确定方位。他们应该对飞机的地面速度和燃油消耗率十分了解。对于他们来说，这两样数据都不是什么好消息。他们必须审慎地重新评估余下的飞行航程。

所有导航员们都害怕强逆风，因为它会使飞行进程后延。除了强逆风，艾米莉亚还缺少燃料，这对她来说真是雪上加霜。逆风风速高达 26.5 英里/小时，这就要求她必须以 161 英里/小时的速度飞行，才能获得最大航程。这样的航速比零风速下的 150 英里/小时要快 11 英里/小时。耗油量每小时大约增加 9%，但地面飞行距离也增加 9%（对于每一等级风速而言，都有获得最大航程的推荐航速。逆风越强，飞机航速必须越快。这听上去似乎矛盾，但假设一种逆风风速为 155 英里/小时的极端情形：当飞机以无风航速 150 英里/小时飞行时，它会被逆风吹转回来。而当速度高于 155 英里/小时时，飞机燃油消耗更快，但此时航程更远。）

无论艾米莉亚是否收到莱城关于逆风增强的信息，她早已经遭遇了实际高空风速。她早就意识到了风速的重要性。7 时 18 分，她报告说，风速 23 节（26.5 英里/小时）。显然，她没有再像以前那样，在报告后面

来上一句“一切 OK”。

迄今为止，艾米莉亚一直保持着最佳航速，但是如果额外耗油的情况继续下去，他们到达豪兰岛时即使还有燃油，也将所剩无几。情况已经相当严重。如果他们打算返航，就必须在抵达安全返航点之前调转航向。

是续航还是返航？艾米莉亚的决定必须权衡多种因素。从莱城起飞时的过度超载对飞机是一种折磨：安全性太低了，没有必要的情况下，她可不想再次冒险。况且飞机遭遇逆风之后，为了使引擎动力发挥到极致，已经把 100 号辛烷汽油消耗掉了，莱城已经没有这种燃料。艾米莉亚没有把握仅用辛烷值 87 的燃料再次尝试起飞。如果把 100 号辛烷燃料送到莱城，时间上要耽误很久。

飞行员和导航员必须权衡续航和返航的风险。一两个小时之后，夜幕就要降临，而 24 日的下弦月要到凌晨一点才会升起。诺库马诺岛和豪兰岛之间没有高山阻隔，但是他们和莱城之间的布干维尔岛上却有 9000 英尺高的山峰。飞机太重了，只要有一侧引擎出了故障，他们就无法飞越那些山峰。莱城三面环山，海拔全都超过 12000 英尺，机场周边地形的海拔也超过一千英尺。机场既没有着陆导航灯也没有障碍物标识灯，如果想要安全降落，只能等到天亮。莱城日出时间大概在 GCT 20 时 20 分，距他们飞抵豪兰岛的预定时间晚一个半小时。现在前面已经没有了高山，如果天公作美，他们应该能够以最佳状态飞完余下的旅程。现在他们消耗了足够多的燃料，飞机重量已变得适合飞行。

现在，艾米莉亚仍在继续飞向豪兰岛。飞机下降至 8000 英尺，以接近最佳高度飞行。然而，飞行高度依然过高，不过如果稍后返回，他们就不必再次爬升到这样的高度，所以这种选择无可厚非。随着燃油经济性好转，加上顺风取代迎头风，他们可以在 10 小时后安全返回莱城。然而，鉴于他们无论如何也无法赶在 GCT 20 时前在莱城降落，她可能把是否返航的决定推迟至 10 时整。

太阳在一小时前已经落下。这架伊莱克特飞机在夜幕中继续向东航行，向豪兰岛飞去。根据地图，诺南可以推算他们将在 GCT 8 时 10 分到达海岸警卫队巡逻艇安大略号以西大约 200 英里处。这艘船已在中点附

近游弋了一周，专门等候艾米莉亚的到来。

这艘海军辅助燃煤拖船没有安装高频无线电设备，无法接收艾米莉亚在 3105 或 6210 千赫上传送的信号。船上的低频无线电只能在夜晚和美国萨摩亚群岛上的基地取得联系。起飞前，艾米莉亚曾经通过海底电报请求安大略号在整点后十分钟以 400 千赫的频率发送莫尔斯电码 N 信号。她希望能在飞机飞近时，利用无线电测向仪测出船只的无线电方位。不过，如果她当时的确开启了本迪克斯测向仪，在规定时刻收听 N 信号，她肯定会一无所获。

8 时 15 分，艾米莉亚按照计划，采用夜间频率 3105 千赫向海岸警卫队快艇伊塔斯卡号发送整点一刻钟报告。然而，伊塔斯卡号未能收到信息，莱城的巴尔弗也没有收到任何信息。这种情况并不令人惊讶，因为他们都远在一千英里之外，除此之外，飞机上的西电发射机功率较小，仅有 50 瓦。

9 时 10 分，她可能再次尝试接收 400 千赫频率的 N 信号，此时飞机地面速度为 134.5 英里/小时，她将于 9 时 40 分前飞越这艘巡逻艇。然而，她并未接收到安大略号在规定时间内发送的信号，可以想象，当时她一定非常失望。现在，她无法从莱城方面知晓她的起飞报告已经延误了，安大略号在航海日志上从未记录它在 400 千赫频率上发射过 N 信号，当时时间推移至 15 时整，它立即起航向萨摩亚群基地驶去。因为船上的燃煤马上就要用光了。

GCT 10 时整，艾米莉亚和诺南飞越安大略号，这意味着飞往豪兰岛的航程已经过半。他们正在迅速接近安全返回点，现在应该评估一下他们的航程。最终，他们决定不再返回莱城，而是选择继续前进。豪兰岛周围一千英里范围内，没有一座已知机场。从那一刻起，如果艾米莉亚要成功完成这次环球飞行，她必然要在豪兰岛机场降落，没有第二种选择。

GCT 10 时 30 分，艾米莉亚看见前方海面上有灯光闪烁。灯光渐渐靠近，她发现那是一艘轮船，于是报告了这一事件。10 时 30 分，她报告说“前方出现一艘船”。

这是 SS 桃金娘海岸号货船，船长是科特·J. 豪布鲁克。这艘货船从

新西兰奥克兰港口出发,准备驶往瑙鲁岛。这艘长达 434 英尺的货船属于班克斯航运公司,当时正被英国一家磷酸盐公司包租,即将在黎明时分达到瑙鲁岛。据估算,桃金娘海岸号处于瑙鲁岛南部 80 英里处。瑙鲁岛上的无线电联络官,哈罗德·J. 巴内斯,监听并记录了艾米莉亚发出的无线电信息。他通过瑙鲁岛上的 VKT 无线电台,以 3105 千赫的频率呼叫她。伊塔斯卡号听到了 VKT 电台的呼叫,但艾米莉亚显然没有听见。

莱城和桃金娘海岸号在 10 时 30 分所处的方位之间大约相距 1414 英里。艾米莉亚用了 10 个半小时飞抵该位置,平均地面速度为 134.5 英里/小时。现在,他们距离目的地还有 1142 英里。如果继续以同样的速度飞行,再过 8 个半小时他们即可到达豪兰岛。他们最新预计的到达时间大约是 19 时整,也就是天空中的星辰消失后的一个小时。

飞机继续向东飞行。机翼下方除了一望无际的大海和云层外,什么也没有。这种情况一直持续到 13 时 15 分。当正前方天际线上露出尖尖的月牙儿时,不难想象,艾米莉亚一定非常高兴。(在积云遮蔽的天空中,即便是下弦月也对飞行十分有益。如果飞行员能够看见眼前景象,他就可以躲开积雨云和湍流,而且他的疲惫和紧张感也会减轻。)

当他们接近吉尔伯特群岛时,天气转阴了。14 时 15 分,艾米莉亚发送了她的整点一刻钟报告,频率为 3105 千赫。飞机穿越乌云密布天空的那段时间,是英属吉尔伯特当地时间凌晨 2 点。

艾米莉亚和诺南只要再继续飞行 4 个小时,就可以到达豪兰岛。强劲的逆风一直没有停歇,因此他们必须把耗油量尽可能控制在合理范围内。逆风时速 26.5 英里/小时,这必然会对可获得最大航程的 160.5 英里/小时的真实航速造成障碍,而且显然会大大增加耗油量。然而,他们仍然以这种可获得最佳地面航速的速度向前飞行。现在飞机每小时多消耗 8.5% 的燃油,但同时每小时也会向目的地多前进 8.5% 英里。

到目前为止,他们只剩下 4 个小时的航程,因此他们不太担心飞机抵达豪兰岛之前会耗尽燃油。况且一位飞行员在美国目视飞行 4 小时后,在仅余 45 分钟燃油的情况下降落并不罕见,而且也没有任何不当之处。他们显然认为这是合情合理的,但是,他们这次飞行并不是一次内陆目视