Revista Eletrônica

TAPERÁ AERODESIGN

Volume 3 – Número 1 - 2023

Amelia Earhart, a Pioneira da Aviação Americana

Luiz Eduardo Miranda José Rodrigues
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo
luizaerodesign@gmail.com

Resumo

O presente artigo apresenta a vida de Amelia Earhart, pioneira na aviação dos Estados Unidos - desde seu nascimento, infância, principais influências, suas experiências em voos, seus livros, honrarias, feitos históricos, até o seu desaparecimento em um voo sobre o oceano Pacífico, na tentativa de dar a volta ao redor do globo terrestre.

Palavras-Chave
História da Aviação, Mulheres Aviadoras, Amelia Earhart.

1 – Introdução

Amelia Earhart, uma mulher de fibra, corajosa, autêntica, de espírito aventureiro. Desde criança demonstrou interesse pela aviação e foi atrás de seus sonhos. Uma história de vida fascinante, com muita aventura que, infelizmente, terminou de forma trágica.

2 – Biografia

Amelia Mary Earhart, filha de Samuel "Edwin" Stanton Earhart (1868-1930) e Amelia Otis Earhart (1869-1962), nasceu em Atchison, Kansas, na casa de seu avô materno, Alfred Otis, em 24 de julho de 1897.

Recebeu seu nome de acordo com os costumes da família, como o de suas duas avós (Amelia Josephine Harres e Mary Wells Patton). Tinha apelido de Meeley, era a chefe enquanto sua irmã mais nova, Grace Muriel Earhart, era sempre sua seguidora e obediente.

Espírito aventureiro, passava os dias explorando a vizinhança procurando por coisas interessantes e excitantes. Quando criança, Amelia passava horas brincando com Pidge (irmã), escalando árvores, caçando ratos com seu rifle e descendo encostas com seu trenó. Em 1904, com a ajuda do tio, Earhart construiu, com materiais caseiros, uma rampa que simulava uma montanha-russa que descia do telhado da cabana de ferramentas. O primeiro voo documentado de Amelia acabou dramaticamente. Ela saiu de dentro da caixa de madeira quebrada que serviu de trenó, bem

animada, com um lábio sangrando e o vestido rasgado dizendo: “Oh, Pidge, é como se eu estivesse voando!”.

Aos 10 anos, Amelia viu, pela primeira vez, algo parecido com um avião na Feira Estadual de Iowa em Des Moines. Seu pai incentivou ela e sua irmã a voarem nele, porém uma olhada na velha sucata foi suficiente para Amelia perguntar se elas não poderiam voltar para o carrossel. Mais tarde, ela descreveu o biplano como "uma coisa de fios oxidados e madeira, sem nenhum atrativo".

Amelia foi pela primeira vez à escola, aos 12 anos, entrando na sétima série, até então era educada pela mãe e por uma governanta em casa, adorava ler e dizem que gastou incontáveis horas lendo na gigantesca biblioteca da família.

Ao mudar-se para Chicago com a mãe, Amelia examinou todas as escolas para encontrar o melhor programa de ciência. Rejeitou a escola mais próxima de sua casa e ingressou no Hyde Park High School, porém passou um semestre sofrível, onde a legenda no seu anuário daquele ano capturou seu íntimo naquele tempo, "A.E. – a garota de marrom que anda sozinha". Formou-se em 1916.

Amelia, mesmo com todas as dificuldades, aspirava sempre sua futura carreira. Manteve um álbum de recortes de mulheres de sucesso em carreiras predominantemente masculinas. Começou a faculdade na Ogontz School em Rydal, Pennsylvania, mas não terminou.

Durante as férias de Natal em 1917, visitou sua irmã em Toronto, Ontário. Amelia revoltava-se ao ver o retorno dos soldados feridos na Primeira Guerra Mundial e após receber treinamento como enfermeira na Cruz Vermelha, começou a trabalhar no Destacamento de Ajuda Voluntária no "Spadina Military Hospital" em Toronto, Ontário. Suas atribuições consistiam em preparar as refeições dos pacientes com dieta especial e retirar as medicações prescritas da farmácia do hospital.

Quando a pandemia da gripe espanhola chegou em Toronto, Amelia estava muito ocupada como enfermeira. Contraiu gripe, pneumonia e sinusite. Teve complicações e foi hospitalizada em novembro de 1918. Sua convalescência durou aproximadamente um ano, que passou na casa da irmã descansando. Passava o tempo lendo poesia, tocando banjo e estudando mecânica.

A primeira experiência com voo foi durante uma feira aérea que visitou com uma amiga - a Exposição Nacional do Canadá em Toronto. Um dos destaques do dia foi a exibição aérea de um "ás" da Primeira Guerra Mundial. O piloto avistou do ar Amelia e a amiga, que estavam observando de uma clareira isolada abaixo dele, e mergulhou na direção delas. “Estou certa que

ele disse para si mesmo, "Vejam como as faço correr"", disse ela. Earhart sentiu-se varrida por uma mistura de excitação e medo. Quando a aeronave se aproximou, algo dentro dela despertou. "Eu não entendia até aquele momento, mas acredito que aquele pequeno avião vermelho me disse algo quando se aproximou", diria Amelia mais tarde.

Em 1919, Earhart preparou-se para entrar no Smith College, mas mudou de ideia e foi para a Columbia University, inscrevendo-se em um curso de medicina, entre outras matérias. Desistiu um ano depois, reunindo-se com sua família na Califórnia.

Em Long Beach, 1920, ela e seu pai visitaram um campo de pouso onde Frank Hawks proporcionou-lhe uma viagem que mudaria a vida de Amelia para sempre. "No momento em que estava a duzentos ou trezentos pés acima do chão, eu descobri que precisava voar". Após o voo de dez minutos, ela imediatamente procurou aprender a voar. Trabalhando em vários empregos, como fotógrafa, motorista de caminhão e estenógrafa na companhia telefônica da cidade, conseguiu juntar US$1,000 para as lições de voo. Amelia começou seu aprendizado em Kinner Field, próximo a Long Beach, mas para chegar até a base aérea, Amelia pegava um ônibus até o ponto final e ainda andava cerca de 6,5 kms. Sua professora foi Anita "Neta" Snook, uma das mulheres pioneiras da aviação e que usava um pesado Curtiss JN-4 canadense para treinamento. Amelia aproximou-se de Neta e lhe perguntou: "Quero voar, você me ensina?".

Amelia teve que aceitar trabalho duro e as condições rudimentares no começo do treinamento. Seis meses depois, Amelia comprou "O Canário", um biplano Kinner amarelo brilhante de segunda-mão. Em 22 de outubro de 1922, Earhart voou a uma altitude de 14000 pés, batendo um recorde mundial para aviadoras. Em 15 de maio de 1923, Earhart torna-se a 16.ª mulher a conseguir uma licença de voo da Fédération Aéronautique Internationale (FAI).



Figura 1 - Anita Snook e Amelia Earhart em frente da Kinner Airster de Earhart, 1921.

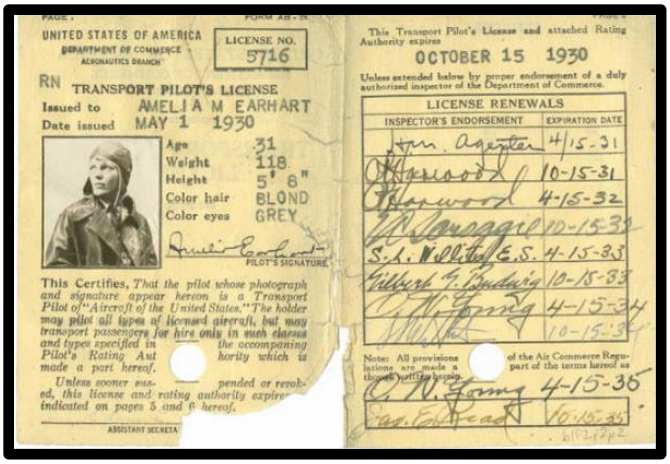


Figura 2 – Licença para pilotar.

Amelia acumulou quase 500 horas de voo solo. Por motivos financeiros, ela teve de vender seu “Canário” e comprou um automóvel "Speedster" para dois passageiros que batizou de "Yellow Peril" (Perigo Amarelo).

Em 1924, após o divórcio de seus pais, viajou com sua mãe no “Yellow Peril” pelo continente americano, partindo da Califórnia até Calgary, Alberta. Durante essa excursão, Amelia se submeteu a outra cirurgia em Boston, Massachusetts que foi mais bem sucedida. Após sua recuperação, retornou aos estudos na Columbia University, mas teve que abandonar seus estudos e quaisquer planos futuros para ingressar no MIT, pois sua mãe já não tinha como suprir suas despesas. Logo depois, conseguiu emprego como professora e, em seguida, como assistente social em 1925 no "Denison House", morando em Medford, Massachusetts.

Tornou-se membro da "American Aeronautical Society de Boston, sendo eleita vice-presidente posteriormente. Investiu uma pequena soma no aeroporto Dennison, atuando depois como representante de vendas dos aeroplanos Kinner em Boston. Escreveu para o jornal local promovendo a aviação e iniciando o projeto de uma organização para pilotos femininos. Amelia fez vários voos e atingiu recordes.

Casou-se com George Putnam em 7 de fevereiro de 1931. Earhart se refere ao seu casamento como uma "associação" com "controle duplo". Numa carta escrita para Putnam e entregue a ele em mãos no dia do casamento, ela escreveu: "Eu quero que você entenda que não o prenderei a nenhum código medieval de fidelidade a mim e que tão pouco me considerarei presa a si desse modo."

Embora eles não tivessem filho, Putnam tinha dois filhos do seu casamento anterior com Dorothy Binney, David Binney Putnam e George Palmer Putnam Jr.

Em junho de 1937, na segunda tentativa de dar a volta no globo terrestre, por falhas na comunicação, mecânica ou planejamento, não se sabe, o avião Electra com Amelia Earhart e Fred Noonan a bordo desapareceu. Uma hora depois do último contato com Earhart começaram as buscas sem sucesso. Em 5 de janeiro de 1939 foi declarada morta.

3 – Voo Transatlântico de 1928

Após o voo solo de Charles Lindbergh através do Atlântico em 1927, Amy Phipps Guest, uma socialite americana (1873-1959), gostaria de se tornar a primeira mulher a cruzar o Oceano Atlântico. Porém, ao perceber que a viagem seria muito perigosa, ela se ofereceu para patrocinar o projeto. Em abril de 1928, Earhart recebeu um telefonema do publicitário Hilton H. Railey que perguntou, "Você gostaria de voar sobre o Atlântico?"

Os coordenadores do projeto entrevistaram Amelia e informaram que ela teria a companhia do piloto Wilmer Stultz e do co-piloto/mecânico Louis Gordon no voo, portanto seria apenas passageira, mas manteria o registro de voo. A equipe partiu de Trepassey Harbor, Terra Nova, em um Fokker F.VIIb/3m em 17 de junho de 1928, aterrissando em Burry Port (próximo de Llanelli), País de Gales, Reino Unido, exatamente 20 horas e 40 minutos depois. Na entrevista após a aterrissagem, ela disse, "Stultz fez tudo o que foi necessário. Eu fui somente bagagem, como um saco de batatas. Talvez um dia eu tente fazê-lo sozinha."

Quando a tripulação (Stultz, Gordon e Earhart) retornou para os Estados Unidos, foi recebida por uma parada pública em Nova Iorque e depois recepcionada pelo Presidente dos Estados Unidos Calvin Coolidge na Casa Branca.

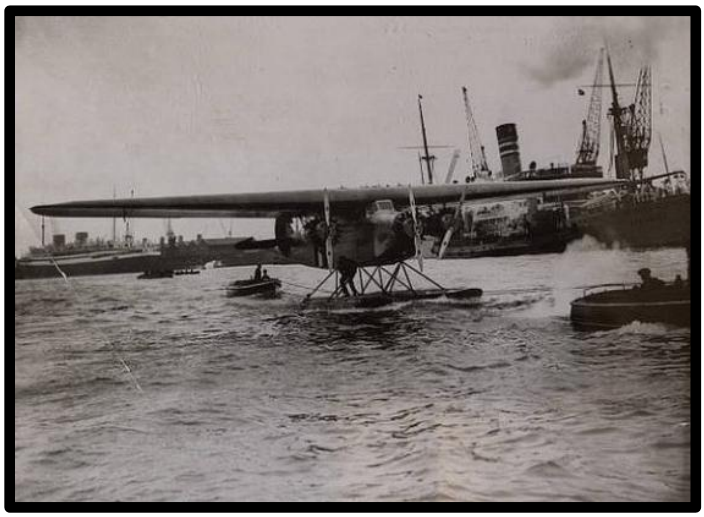


Figura 3 – Aterrissagem da tripulação do Fokker F.VIIb/3m, 20 horas e 40 minutos depois da decolagem de Trepassey Harbor.



Figura 4 – (Da esquerda para a Direita) Amy Guest (patrocinadora do projeto), Louis Gordon (mecânico/ co-piloto), Amelia Earhart, Wilmer Stultz (piloto) e a senhora Foster Welch (prefeita de Southampton).



Figura 5 - Amelia Earhart sendo cumprimentada pela Sra. Foster Welch, Prefeita de Southampton, 20 de junho de 1928.



Figura 6 – Amelia Earhart

4 – Voo Solo Transatlântico de 1932

Aos 34 anos, na manhã de 20 de maio de 1932, Earhart partiu de Harbour Grace, Terra Nova, com a cópia mais recente do jornal local. Ela pretendia voar para Paris no seu Lockheed Vega 5b replicando o voo solo de Charles Lindbergh. Seu conselheiro técnico de voo Bernt Balchen que ajudou a preparar sua aeronave, serviu de chamariz para a imprensa. Após um voo de 14 horas e 56 minutos durante o qual ela enfrentou fortes ventos do norte, gelo e problemas mecânicos, Earhart pousou num pasto em Culmore, norte de Derry, Irlanda do Norte. O local é hoje sede de um pequeno museu, o "Amelia Earhart Centre".

Como a primeira mulher a efetuar um voo solo sem escalas através do Atlântico, Earhart recebeu a "Distinguished Flying Cross" do Congresso dos Estados Unidos, a "Cruz de Cavaleiro" da Legião de Honra do governo francês e a "Medalha de Ouro" da National Geographic Society das mãos do presidente Herbert Hoover.



Figura 7 – Amelia com seu Lockheed Vega 5b, apelidado por ela de "velha Bessie"

5 – Outros Voos

Em 11 de janeiro de 1935, Earhart tornou-se a primeira pessoa a efetuar um voo solo de Honolulu, Hawaii a Oakland, Califórnia.

Nesse mesmo ano, novamente voando seu fiel Vega, que ela chamou "velha Bessie-o cavalo de fogo", Earhart voou sozinha de Los Angeles à Cidade do México em 19 de abril. O próximo recorde atingido foi um voo sem escalas da Cidade do México para Nova Iorque. Ela partiu em 8 de maio, em um voo calmo, mas na chegada houve uma preocupação pois, uma multidão a aguardava, e ela teve que ter cuidado para não aterrissar sobre as pessoas.

Earhart participou de corridas aéreas de longa distância, chegando ao quinto lugar, em 1935 na *Bendix Trophy Race*, o melhor resultado que ela conseguiu alcançar, considerando que seu Lockheed Vega alcançava, no máximo, 195 mph (314 km/h), bem abaixo dos outros competidores que poderiam chegar a mais de 300 mph (480 km/h). A corrida foi particularmente difícil para alguns competidores, como Cecil Allen, que morreu num incêndio durante a decolagem e sua rival Jacqueline Cochran, que foi forçada a desistir por problemas mecânicos, além do denso nevoeiro e trovoadas que acompanharam toda a corrida.

Entre 1930 e 1935, Amelia bateu sete recordes de velocidade e distância para mulheres em várias aeronaves: Kinner Airster, Lockheed Vega e Pitcairn Autogiro. Em 1935, reconhecendo as limitações de seu "amado Vega vermelho" em longos voos transoceânicos, gostaria muito de tentar a circunavegação do globo, mas para esta nova aventura ela precisaria de uma nova aeronave.

6 – Primeira Tentativa da Volta ao Mundo

No Dia de São Patrício, 17 de março de 1937, eles efetuaram a primeira parte do voo de Oakland, Califórnia até Honolulu, Hawaii. Juntamente com Earhart e Noonan, Harry Manning e Paul Mantz estavam a bordo. Por causa de problemas de lubrificação e com os propulsores, a aeronave necessitou de manutenção no Hawaii. O Electra acabou ficando na base naval de Luke Field em Ford Island ,Pearl Harbor. O voo foi retomado três dias depois de Luke Field com Earhart, Noonan e Manning a bordo e, durante a decolagem, Earhart rodopiou. As circunstâncias para o ocorrido permanecem controversas. Algumas testemunhas que estavam em Luke Field disseram que viram um pneu explodir. Earhart achou que o pneu direito pudesse ter explodido e/ou o trem de pouso direito quebrado. Algumas fontes, como Mantz, acham que houve falha do piloto. Como o avião ficou seriamente danificado, o voo foi cancelado e o avião foi enviado por mar para a fábrica da Lockheed em Burbank, Califórnia, para reparos.



Figura 8 – (da esquerda para a direita) Paul Mantz, Amelia Earhart, Harry Manning e Fred Noonan, Oakland, California, 17 de março de 1937.



Figura 9 - Earhart e Noonan ao lado do Lockheed L10 Electra em Darwin, Austrália, 28 de junho de 1937.



Figura 10 – Amelia e Fred, Maio de 1937.

7 – Segunda Tentativa da Volta ao Mundo

Enquanto o Electra estava sendo reparado, Earhart e Putnam conseguiram fundos adicionais e se prepararam para uma segunda tentativa. Agora voando de oeste para leste, a segunda tentativa começaria com um voo sem publicidade de Oakland para Miami, Florida e após a chegada, Earhart fez o anúncio público de seus planos de voar ao redor do globo. A alteração do direcionamento do voo foi provocada pelas mudanças meteorológicas e de vento ao longo da rota planejada desde a primeira tentativa. Fred Noonan foi o único membro da tripulação de Earhart no segundo voo. Eles partiram de Miami em 1 de junho e, após várias escalas na América do Sul, África, Índia e Sudoeste da Ásia, chegaram em Lae, Nova Guiné em 29 de junho de 1937. Nesse momento a viagem havia completado cerca de 22.000 milhas (35.000 km). Restavam 7.000 milhas (11.000 km) sobrevoando o Pacífico.

Em 2 de julho de 1937, Earhart e Noonan decolaram de Lae no Electra pesadamente carregado. Seu destino era a Ilha Howland, uma fina faixa de terra de 2.000 m de comprimento e

500 m de largura, 3 m de altura e a 4.113 km de distância. A última posição relatada deles foi próximo às Ilhas Nukumanu, cerca de 1.300 km depois da decolagem. O “cutter” *Itasca* da guarda costeira dos EUA estava na estação de Howland, onde se comunicaria com o Lockheed Electra 10E de Earhart guiando-os até a ilha, uma vez que estivessem próximos.

Por causa de uma série de mal-entendidos ou erros, a aproximação final à Ilha Howland usando a navegação por rádio não foi bem sucedida. Fred Noonan havia escrito anteriormente a respeito de problemas que afetavam a confiabilidade necessária para a navegação através do rádio. Algumas fontes notaram uma aparente dificuldade de Earhart em entender o funcionamento da antena Bendix, uma tecnologia moderna naquele tempo. Outra possível causa de confusão foi que o *cutter* “Itasca” e Earhart planejaram sua comunicação utilizando sistemas de tempo com meia hora de diferença (Earhart usando Greenwich (GCT) e o “Itasca”, um sistema de designação de zona de tempo naval).

Uma filmagem de Lae sugere que uma antena instalada debaixo da fuselagem do Electra, que estava pesado e cheio de combustível, pode ter se desconectado durante o taxiamento ou decolagem da pista de grama de Lae.



Figura 11 – Earhart na cabine do Electra.

Durante a aproximação de Earhart e Noonan à Ilha Howland, o *Itasca* recebeu alto e claro, transmissões de Earhart identificando-se como King How Able Queen Queen (KHAQQ), mas ela aparentemente não conseguiu ouvir as transmissões do navio. Às 07h42min a.m. Earhart modulou "Nós devemos estar sobre vocês, mas não conseguimos vê-los – o combustível está acabando. Não

estamos recebendo suas transmissões por rádio. Estamos voando a 1.000 pés." Sua transmissão às 07h58min a.m. dizia que ela não conseguia ouvir o *Itasca* e solicitava que eles enviassem sinais de voz, para que ela pudesse encontrar um rumo via rádio (essa transmissão foi reportada pelo *Itasca* como tendo o sinal mais forte possível, o que indicava que Earhart e Noonan estavam em área próxima). O “Itasca” não conseguiu enviar sinal de voz na frequência que ela indicou, então começou a transmitir em código Morse. Earhart recebeu o código, porém não conseguiu determinar sua direção.

Em sua última transmissão às 08h43min a.m., Earhart transmitiu "Estamos alinhados em 157 337. Repetiremos essa mensagem. Repetiremos essa mensagem em 6210 kilociclos. Aguardem." Porém, poucos momentos depois, ela retornou à mesma frequência (3105 kHz) com uma transmissão que foi percebida como “questionável”: "Estamos indo na linha norte e sul." As transmissões de Earhart parecem indicar que ela e Noonan acreditavam ter alcançado a posição da ilha Howland indicada nos mapas, o que estava incorreto por cerca de cinco milhas náuticas (10 km). O Itasca utilizou as suas caldeiras alimentadas a óleo para gerar fumaça por um tempo, porém aparentemente os pilotos não a viram. Muitas nuvens na área ao redor da ilha Howland podem ter ocasionado um erro de visualização: as sombras refletidas na superfície do oceano podiam ser indistinguíveis do perfil reduzido e muito plano da ilha.

Se algum sinal de rádio pós-perda foi recebido por Earhart e Noonan, ninguém sabe. Se as transmissões foram recebidas pelo Electra, a maioria terá sido fraca e truncada. As transmissões de Earhart para Howland foram em 3105 kHz, uma frequência restrita para uso aeronáutico nos EUA pelo FCC. Não se pensava que essa frequência fosse apropriada para transmissões a grandes distâncias. Quando Earhart estava em altitude de “cruzeiro” e a meio caminho entre Lae e Howland (a mais de 1.000 milhas (1600 km) de cada local) nenhuma estação ouviu sua transmissão às 08h15min GCT. Além disso, o transmissor de 50 watt, utilizado por Earhart, foi acoplado a uma antena tipo V menor que o tamanho ideal.

A última transmissão recebida de Earhart na Ilha Howland indicou que ela e Noonan estavam voando numa linha de posição e que Noonan deve ter calculado e desenhado numa carta passando por Howland. Após a perda de contato com a Ilha Howland, foram efetuadas tentativas de contato com os pilotos através de transmissões de rádio e código Morse. Operadores do Oceano Pacífico e dos Estados Unidos receberam sinais do Electra, porém eram incompreensíveis ou fracos.

Algumas dessas transmissões eram apenas ruídos, mas outras foram consideradas autênticas. Direções calculadas pelas estações da Pan American Airways sugerem que os sinais originaram-se em vários locais, incluindo Gardner Island. Notou-se, pela altura, que se esses sinais eram de Noonan e Earhart e que eles teriam que estar sobre terra juntamente com o avião, pois de outro modo a água teria provocado curtos-circuitos no sistema elétrico do Electra. Sinais esporádicos foram reportados por quatro ou cinco dias após o desaparecimento, mas nenhum com clareza de informações.



Figura 12 - Amelia Earhart e Lockheed Electra 10E NR 16020, 1937.



Figura 13 - Lockheed L-10E Electra de Amelia Earhart. A aeronave foi modificada, tendo a maioria das janelas da cabine escurecidas e tanques de combustível foram adaptados à fuselagem.

8 – Buscas

Aproximadamente uma hora após a última mensagem registrada de Earhart, o USCG *Itasca* empreendeu uma busca mal sucedida, ao norte e oeste da Ilha Howland, baseando-se na suposição

inicial acerca das transmissões da aeronave. A Marinha dos Estados Unidos logo se juntou à busca e, durante três dias, enviou os recursos disponíveis para a busca nas áreas próximas à Ilha Howland. Baseadas nos rumos de algumas supostas transmissões de Earhart, algumas das operações de busca foram direcionados para uma posição específica 281 graus a NW da Ilha Howland, sem encontrar terra ou o menor traço de evidência dos pilotos. Quatro dias depois da última transmissão verificada de Earhart, em 6 de julho de 1937, o capitão do navio de guerra USS Colorado (BB-45) recebeu ordens do comando do 14º Distrito Naval americano para utilizar todas as unidades navais e da guarda costeira a fim de coordenar as operações de busca.

Mais tarde, as buscas foram direcionadas para as ilhas Phoenix, ao sul da ilha Howland. Uma semana após o desaparecimento, uma aeronave partindo do Colorado sobrevoou um grupo de várias ilhas, incluindo ilha Gardner, que estava desabitada há mais de 40 anos. No relatório estava escrito: “A lagoa de Gardner parece suficientemente profunda e certamente larga o suficiente para que um hidroavião ou até mesmo um aerobarco possa aterrissar ou decolar em qualquer direção com um mínimo de dificuldade. Se a oportunidade surgisse, acreditamos que a Srta Earhart poderia aterrissar sua aeronave nessa lagoa e ter nadado e aportado em terra." Também foi verificado que o tamanho e dimensão da Gardner, conforme registrados nos mapas, eram totalmente imprecisos. Outras buscas da Marinha foram direcionadas novamente para o norte, oeste e sudoeste da Ilha Howland.

As buscas prosseguiram até 19 de julho de 1937. Cerca de 4 milhões de dólares foram gastos, mas as técnicas de busca e salvamento daquela época eram rudimentares e algumas das buscas se basearam em suposições erradas e informações imprecisas. Os relatórios oficiais sobre os trabalhos de busca foram influenciados por indivíduos preocupados com a forma como os seus papéis nos trabalhos de busca de um herói americano poderiam ser apresentados pela imprensa. Apesar da busca sem precedentes da Marinha dos Estados Unidos e da Guarda Costeira, nenhuma evidência física de Earhart, Noonan ou do Electra 10E foi encontrada. Procuraram por 67 dias, percorrendo 388.499,81 km².

Imediatamente após a finalização oficial das buscas, G.P. Putnam financiou uma busca particular pelas autoridades locais de ilhas e águas próximas do Pacífico, concentrando-se nas ilhas Gilbert. Finalmente em julho de 1937 Putnam alugou dois pequenos barcos e apesar de permanecer nos Estados Unidos, direcionou uma busca pelas ilhas Phoenix, ilha Christmas, Tabuaeran, ilhas Gilbert e ilhas Marshall, mas nenhum vestígio do Electra ou de seus ocupantes foi encontrado.

9 – Teorias do Desaparecimento

Muitos investigadores já analisaram toda a documentação existente de voo. Alguns afirmam que acabou o combustível, então o avião caiu em alto mar, outros dizem que a viagem foi mal planejada, pode ter sido erro no cálculo da linha de aproximação da ilha de Howland.

10 – Recordes

- Recorde mundial de altitude feminino: 14.000 ft. (1922);
- Primeira mulher a voar sobre o Atlântico (1928);
- Recorde de velocidade de 100 km, e com 226,80 kg de carga (1931);
- Primeira mulher a voar num autogiro (1931);
- Recorde de altitude em autogiros: 15. 000 pés (4,5 km) (1931);
- Primeira pessoa a cruzar os EUA num autogiro (1932);
- Primeira mulher a voar solo sobre o Atlântico (1932);
- Primeira pessoa a voar solo sobre o Atlântico duas vezes (1932).



Figura 14 - Amelia Earhart recebe a “Cruz de Cavaleiro da Legião de Honra” do governo francês em junho de 1932.

- Primeira mulher a receber a “Distinguished Flying Cross” (1932);
- Primeira mulher a efetuar um voo sem escalas, costa a costa através dos EUA. (1933);
- Recorde transcontinental de velocidade feminino. (1933);

- Primeira pessoa a voar solo através do Pacífico, entre Honolulu, Hawaii e Oakland, California (1937);
- Primeira pessoa a voar solo de Los Angeles, California a Cidade do México, México (1935);
- Primeira pessoa a voar solo, sem escalas da Cidade do México, México a Newark, Nova Jersei (1935);
- Recorde de velocidade de voo leste a oeste de Oakland, Califórnia a Honolulu, Hawaii (1937).

11 – Livros

Amelia Earhart teve sucesso como escritora e serviu como editora aeronáutica na revista Cosmopolitan de 1928 a 1930. Escreveu artigos, colunas de jornais, ensaios e publicou dois livros baseados nas experiências de vida como piloto:

- *20 h., 40 Min.* (1928) noticiário sobre sua experiência como primeira passageira num voo transatlântico.
- *The Fun of It* (1932) memórias sobre suas experiências de voo e ensaio sobre a mulher na aviação.
- *Last Flight* (1937) notícias periódicas que ela enviava para os Estados Unidos durante sua tentativa de voo ao redor do mundo, publicadas semanas antes até sua última decolagem de Nova Guiné.

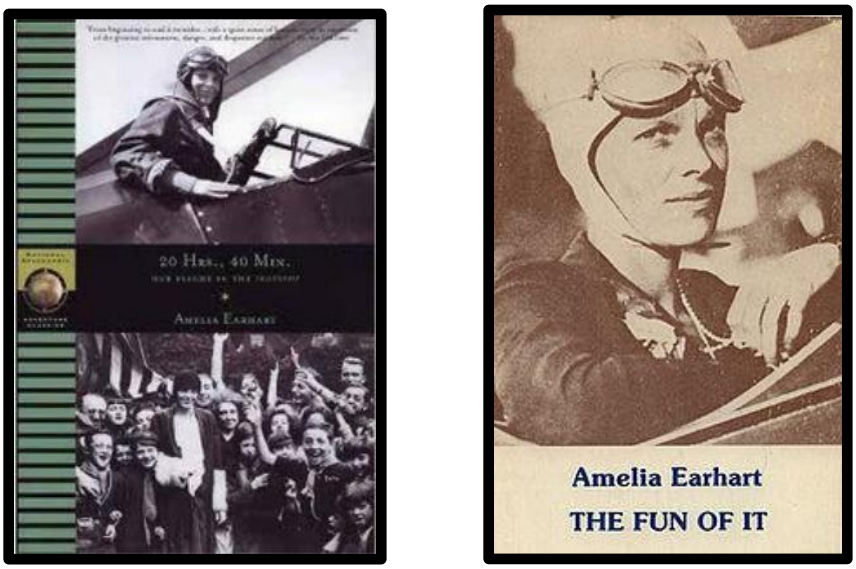


Figura 15 – Capa dos Livros “20h., 40 min” e “The Fun of it” de Amelia Earhart.

12 – Honrarias

- O Amelia Earhart Centre And Wildlife Sanctuary foi estabelecido no local de sua aterrissagem em 1932 na Irlanda do Norte, Ballyarnet Country Park, Derry;

- A Árvore Earhart foi plantada por ela, em Banyan Drive em Hilo, Hawaii em 1935;
- O Zonta International Amelia Earhart Fellowship Awards foi criado em 1938;
- O Amelia Earhart Memorial Scholarships, criado em 1939;
- Em 1942, foi lançado um navio americano nomeado SS *Amelia Earhart* (foi desmontado em 1948);
- Amelia Earhart Field (1947), anteriormente conhecido como Masters Field e o aeroporto municipal de Miami, após seu fechamento em 1959, o Amelia Earhart Regional Park foi criado em uma área de terras desocupadas do governo federal localizada ao norte e oeste do aeroporto municipal de Miami e ao sul de Opalocka Airport;



Figura 17 – Earhart Light, um farol para guia de navegação, em Howland Island.

- O Purdue University Amelia Earhart Scholarship se baseia no mérito e na condução de universitários e é aberto a calouros e veteranos inscritos em qualquer escola no campus de West Lafayette. Após ter acabado nos anos 1970, um doador reativou o prêmio em 1999;
- Selo Comemorativo Amelia Earhart, foi emitido em 1963 pelo Correio Geral dos Estados Unidos.
- O Prêmio Amelia Earhart de Patrulhamento Aéreo Civil;
- Membro do National Women's Hall of Fame (1973);
- O Local de nascimento de Amelia Earhart, Atchison, Kansas (um museu e sítio histórico nacional, pertencente e mantido pelas “The Ninety-Nines”);
- Aeroporto Amelia Earhart, localizado em Atchison, Kansas;
- Ponte Amelia Earhart, localizada em Atchison, Kansas;
- Escolas batizadas com o nome de Amelia Earhart;

- Amelia Earhart Hotel, localizado em Wiesbaden, Alemanha;
- Estrada Amelia Earhart, localizada em Oklahoma;
- UCI Irvine Amelia Earhart Award, 1990;
- Amelia Earhart Intermediate School, localizada na base aérea de Kadena, Okinawa, Japão;
- Membro do Hall da Fama de Esportes a motor da América (1992);
- Earhart Foundation, localizado em Ann Arbor, MI. Criado em 1995;
- Amelia Earhart Festival (evento anual desde 1996), localizado em Atchison, Kansas;
- Amelia Earhart Pioneering Achievement Award, Atchison, Kansas: Desde 1996, a fundação Cloud L. Cray provê uma bolsa de estudos de US$10, 000 a mulheres em instituições educacionais através de escolhas honorárias.



Figura 18 - Earhart Tribute at Portal of the Folded Wing.

13 – Considerações Finais

Amelia Earhart correu atrás de seus sonhos, procurou fazer o melhor por ela e pelas mulheres, defendia que todas as mulheres deveriam tentar o que os homens haviam tentado e que as falhas devem ser desafios para outros.

14 – Referências

[1] http://en.wikipedia.org/wiki/Amelia_Earhart

[2] http://www.ellensplace.net/eae_intr.html

[3] http://www.ameliaearhartmuseum.org/index. html