

FOCUS TEMATICI

IL MISTERO DELLA SCOMPARSA DI  
**AMELIA EARHART**

**L'ultimo volo  
e novant'anni di ricerche**

**intra**



**COLLANA FOCUS TEMATICI  
SERIE DELITTI E MISTERI**



Edizioni Intra®  
[www.intraedizioni.it](http://www.intraedizioni.it)  
[info@intra.pro](mailto:info@intra.pro)

Tutti i diritti riservati.  
Copyright © 2026 Intra S.r.l.s. – Pesaro, Marche, Italia

ISBN 979-12-5991-952-6

# Indice

|                                                       |     |
|-------------------------------------------------------|-----|
| Indice                                                | 3   |
| Nota introduttiva                                     | 5   |
| Prologo. «We are on the line 157 337»                 | 7   |
| Capitolo 1 – Una ragazza del Kansas (1897-1928)       | 9   |
| Capitolo 2 – La donna che vola da sola (1929-1935)    | 20  |
| Capitolo 3 – Il laboratorio volante (1936-marzo 1937) | 30  |
| Capitolo 4 – Verso est (maggio-giugno 1937)           | 40  |
| Capitolo 5 – Le ultime ore (2 luglio 1937)            | 54  |
| Capitolo 6 – La ricerca (1937-1939)                   | 68  |
| Capitolo 7 – L'ipotesi dell'ammarraggio               | 83  |
| Capitolo 8 – L'ipotesi Nikumaroro                     | 94  |
| Capitolo 9 – L'ipotesi della cattura                  | 112 |
| Capitolo 10 – Il fascicolo riaperto (2025-2026)       | 121 |
| Capitolo 11 – Il navigatore e il mito                 | 128 |
| Capitolo 12 – Lo stato delle ricerche                 | 135 |
| Cronologia                                            | 142 |
| Indicazioni bibliografiche                            | 147 |



## Nota introduttiva

La mattina del 2 luglio 1937 un bimotore Lockheed Electra, con a bordo Amelia Earhart e il navigatore Fred Noonan, scomparve nel Pacifico centrale mentre cercava l'isolotto di Howland, dove la motovedetta Itasca della Guardia costiera lo aspettava. Earhart, nata ad Atchison, nel Kansas, il 24 luglio 1897, stava per compiere quarant'anni ed era da tempo una celebrità: nel maggio 1932 era diventata la prima donna ad attraversare da sola l'Atlantico in volo. Quell'ultimo viaggio doveva portarla intorno al mondo seguendo all'incirca l'equatore. Quando lasciò Lae, in Nuova Guinea, aveva già percorso circa 35.400 chilometri; gliene restavano circa 11.300.

Dopo l'ultima trasmissione ricevuta dall'Itasca cominciò una ricerca che durò dal 2 al 18 luglio e mobilitò la stessa Itasca, il dragamine Swan, la corazzata Colorado con i suoi idrovolanti, la portaerei Lexington e tre cacciatorpediniere. Alla fine la Marina calcolò che navi e aerei avessero esplorato 262.281 miglia quadrate di oceano, circa 680.000 chilometri quadrati. Non fu trovato nulla. Il 5 gennaio 1939, su istanza del marito, l'editore George Palmer Putnam, un tribunale di Los Angeles dichiarò Earhart morta.

Da allora le risposte proposte si possono ricondurre a tre. Per la Marina, nel 1937, l'aereo finì il carburante e scese in mare non lontano da Howland, ed è la stessa idea che ha guidato le ricerche sul fondale condotte dal 1999 in poi. Per l'associazione statunitense TIGHAR, che dal 1989 ha organizzato o sostenuto più di una

dozzina di spedizioni, l'Electra raggiunse invece l'atollo di Gardner, oggi Nikumaroro, circa 650 chilometri a sud-est. Per altri ancora, a partire dalle prime testimonianze raccolte a Saipan nel 1960 e dal libro del giornalista Fred Goerner del 1966, Earhart e Noonan finirono nelle mani dei giapponesi. Ciascuna ha i suoi indizi e i suoi critici; nessuna, finora, ha portato a ritrovare l'aereo o resti umani identificati.

Negli ultimi mesi il caso è tornato in movimento. Dopo una direttiva del 26 settembre 2025, gli Archivi nazionali degli Stati Uniti hanno messo in rete in cinque riprese, fra il novembre 2025 e il gennaio 2026, 10.196 pagine di carte federali sulla scomparsa e sulle ricerche. Nell'ottobre 2026 una spedizione della Purdue University e dell'Archaeological Legacy Institute è sbarcata a Nikumaroro per esaminare un oggetto che, nelle immagini satellitari, sembrava giacere nella laguna con la sagoma di un aereo; il 19 ottobre ha annunciato che l'Electra non era lì.

I capitoli che seguono raccontano la vita di Earhart fino alla vigilia del volo, l'ultimo viaggio e le ultime ore, la ricerca del 1937, le tre ipotesi, esposte una dopo l'altra con lo stesso ordine, il fascicolo riaperto nel 2025, la figura di Noonan e il mito che è cresciuto intorno alla scomparsa. L'ultimo capitolo dà conto dello stato delle ricerche alla fine di ottobre 2026. Le trasmissioni radio sono riportate in inglese, come le annotarono gli operatori, seguite dalla traduzione; gli orari del 2 luglio sono quelli di bordo dell'Itasca.

## Prologo. «We are on the line 157 337»

Howland è una striscia di sabbia e corallo lunga circa tre chilometri e larga meno di due, appena a nord dell'equatore, in mezzo al Pacifico. All'alba del 2 luglio 1937 vi si stendeva una pista preparata apposta per un solo aereo, e lungo i suoi bordi aspettavano gli uomini sbarcati dall'Itasca alle 6:10, ora di bordo della motovedetta. Il sole sorse alle 6:15. Al largo, la nave stendeva sul mare una cortina di fumo denso, perché la si potesse vedere da lontano.

Nella sala radio la voce di Amelia Earhart arrivava a tratti dalle 2:45, prima soffocata dal rumore atmosferico, poi sempre più distinta. Richard Black, il rappresentante del Dipartimento dell'Interno a bordo, la ricordò chiara e a piena intensità dalle 7:30 in avanti. Alle 7:42 disse che dovevano trovarsi sopra la nave ma non la vedevano, e che «gas is running low», la benzina stava finendo. Gli operatori le rispondevano, le chiedevano di trasmettere su un'altra frequenza, ripetevano le stesse domande quasi ogni minuto. Più volte, accanto alle loro chiamate, il registro annota la stessa parola: «unanswered», senza risposta.

Alle 8:43 l'operatore di guardia batté a macchina l'ultimo messaggio: «KHAQQ to Itasca we are on the line 157 337 we will repeat message we will repeat this on 6210 kcs wait», «KHAQQ all'Itasca, siamo sulla linea 157 337, ripeteremo il messaggio, lo ripeteremo sui 6210 kHz, attendete». La nave passò subito in ascolto sulla nuova frequenza. Nella colonna del registro, riga dopo riga, comparve una sola parola: «nil», nulla.

Quella frase è tutto ciò che resta delle intenzioni dell'equipaggio nell'ultima parte del volo. Contiene una direzione, la linea che corre da 157 a 337 gradi, ma non dice da quale punto partisse né in quale senso l'aereo la stesse percorrendo. Da quella linea senza un punto sono partite, in quasi novant'anni, strade che finiscono in luoghi molto lontani fra loro: il fondale a migliaia di metri di profondità intorno a Howland, la laguna di un atollo corallino a sud-est, le isole controllate dal Giappone nel Pacifico occidentale. Su ciascuna si sono mossi marinai, archeologi, antropologi, giornalisti, cacciatori di relitti e semplici appassionati. Nessuno, finora, ha trovato l'aereo.

L'ultima parola del messaggio delle 8:43 era «wait», attendete. L'Itasca attese fino alle 10:40, poi partì a tutta forza verso il mare aperto. La ricerca di Amelia Earhart cominciò in quel momento, e non si è più fermata.



Amelia Earhart nella cabina dell'Electra, 1937.  
Library of Congress, Prints and Photographs Division.

# Capitolo 1 – Una ragazza del Kansas (1897-1928)

## 1.1 Atchison, gli Otis, il padre

Quando, nell'estate del 1928, rilesse il manoscritto del suo primo libro, Amelia Earhart si accorse di non essersi lasciata nascere: nella premessa se ne scusò con il lettore, come di una svista poco ortodossa. Il racconto che aveva scritto cominciava infatti a Toronto, a vent'anni, davanti a un campo d'aviazione coperto di neve. Ciò che lei saltò si può ricostruire altrove. Amelia Mary Earhart era nata il 24 luglio 1897 ad Atchison, nel Kansas, sulla riva del Missouri, figlia di Amy Otis e di Edwin Stanton Earhart. Venne al mondo nella casa dei nonni materni, una costruzione in legno che il giudice Alfred G. Otis aveva fatto edificare nel 1861 e a cui nel 1873 era stato aggiunto sul retro un corpo in mattoni. Due anni e mezzo dopo nacque la sorella, Muriel.

Edwin Earhart era un avvocato che lavorava come rappresentante legale di diverse compagnie ferroviarie, e il mestiere lo costringeva a spostarsi di continuo. Nel 1928 la figlia lo riassunse con una battuta: le pietre, scrisse, sono di due specie, e una delle due rotola; poiché si era scelta un padre ferroviere, a lei era toccato rotolare. Per ridurre i danni, le bambine furono affidate ai nonni, Alfred e Amelia Otis: Amelia passava ad Atchison l'anno scolastico e d'estate raggiungeva i genitori a Kansas City. Fino all'ottava classe frequentò ad Atchison una scuola privata di preparazione al college.

Nel 1908 la famiglia si riunì a Des Moines, nell'Iowa, e quell'anno, alla fiera dello Stato, Amelia vide per la

prima volta un aeroplano, senza che la cosa la impressionasse. Seguirono anni difficili: l'alcolismo del padre, insieme all'incapacità dei genitori di amministrare il denaro, avrebbe portato la famiglia a dividersi. I nonni Otis morirono entrambi nel 1912 e la casa di Atchison passò ad altri proprietari. Gli Earhart vissero a Kansas City, a Des Moines, a St. Paul e a Chicago; Amelia cambiò sei scuole superiori in quattro anni e si diplomò nel giugno del 1915 alla Hyde Park High School di Chicago. Cambiare ambiente, scrisse, le aveva insegnato ad apprezzare le esperienze nuove quanto le vecchie amicizie.

## **1.2 Trasferimenti, Toronto 1917–18**

Nel 1916 Earhart entrò alla Ogontz School, un collegio femminile nei pressi di Filadelfia. Quando gli Stati Uniti entrarono in guerra era ancora lì, e per le vacanze di Natale andò a trovare la sorella, che studiava al St. Margaret's College di Toronto. Il Canada combatteva da quattro anni. Una sera d'inverno, in King Street, Amelia vide passare quattro uomini che camminavano insieme con le stampelle, e quella scena, scrisse, cambiò il corso della sua vita: la guerra non era fare la maglia, vendere titoli del prestito nazionale e ballare con le uniformi, e tornare a scuola le parve impossibile se c'era un lavoro di guerra da fare. Nel febbraio del 1918 lasciò la Ogontz senza diplomarsi e si trasferì a Toronto.

Seguì il corso di primo soccorso della Croce Rossa canadese e prese servizio come aiuto infermiera volontaria allo Spadina Military Hospital, un ospedale militare ricavato in un vecchio edificio universitario: turni dalle sette del mattino alle sette di sera, letti da rifare, vassoi da portare, schiene da massaggiare. Fu destinata anche al

dispensario, perché conosceva un po' di chimica e perché, a quanto pareva, era una delle poche persone che non si sarebbero bevute il whisky della farmacia.

Di tanto in tanto la invitavano a un campo d'aviazione alla periferia della città, Armour Heights, dove si addestravano piloti giovanissimi; lei stessa, annotò, aveva vent'anni. Gli aerei scivolavano sulla neve battuta e si alzavano con un rombo che rimbalzava sugli abeti ai margini del campo, e fu quando la neve sollevata dalle eliche le punse il viso che sentì per la prima volta il desiderio di volare. Chiese di salire, ma il regolamento lo vietava a qualunque civile. Visse a Toronto il giorno dell'armistizio. Poco dopo si ammalò: il lavoro nel reparto dei malati di polmonite le lasciò un'infezione che richiese alcuni piccoli interventi e una lunga convalescenza.

Il servizio al dispensario le aveva fatto pensare alla medicina. Dopo un periodo a Northampton, nel Massachusetts, dove seguì con alcune studentesse dello Smith College un corso di riparazione di automobili, nell'autunno del 1919 si iscrisse ai corsi propedeutici di medicina della Columbia University, a New York. Dopo un anno concluse che alcune delle sue attitudini non erano quelle che riteneva necessarie a un medico. Nel 1920 lasciò la Columbia per raggiungere i genitori a Los Angeles, anche nella speranza di aiutarli a tenere insieme il matrimonio.

### **1.3 Primo volo, brevetto, record**

La California meridionale era terra di sport all'aria aperta, e Amelia amava le automobili, il tennis, l'equitazione. Con il padre andò a un raduno aereo a Daugherty Field, presso Long Beach, dove la maggior parte

degli apparecchi erano residuati di guerra; a un certo punto gli disse che le sarebbe piaciuto volare, e Edwin, forse convinto che un solo giro sarebbe bastato a guarirla, le fissò un volo di prova per il giorno dopo al Rogers Airport. Il pilota volle con sé un secondo aviatore, pronto ad afferrarla per una caviglia se la «signora nervosa» avesse tentato di gettarsi fuori. L'aereo salì sopra le torri petrolifere, a duemila piedi apparve il mare, e quando tornò a terra Amelia era pronta a pagare qualunque cifra pur di imparare. Era il dicembre del 1920 e il pilota era Frank Hawks.

Dieci o dodici ore di lezione costavano allora cinquecento dollari. Amelia cercò un'istruttrice per sentirsi meno in soggezione e la trovò in Neta Snook, diplomata alla scuola di aviazione Curtiss, che possedeva un Canuck e accettò di essere pagata a rate; le lezioni cominciarono nel gennaio del 1921. Proprio con Snook a bordo conobbe il primo incidente: per una dimenticanza nel rifornimento il motore si spense al decollo, a una quindicina di metri d'altezza, e l'aereo finì in un campo di cavoli, con elica e carrello danneggiati e una lingua morsicata. Passata a un ex istruttore dell'esercito, John Montijo, rifiutò di volare da sola finché non avesse imparato le acrobazie, perché le pareva un'imprudenza salire senza saper uscire da qualunque assetto. Al primo decollo in solitaria si ruppe un ammortizzatore e l'ala sinistra si abbassò mentre l'aereo si staccava da terra; lei riuscì a fermarlo, e quando tornò in volo salì a cinquemila piedi per poi atterrare, nelle sue parole, in modo pessimo. Era il 1921.

Dopo appena due ore e mezza di istruzione decise che la vita era incompleta senza un aereo proprio. Sul campo dove volava, W.G. Kinner stava sviluppando uno

dei primi aerei sportivi, leggero, con un motore Lawrence raffreddato ad aria di 60 cavalli: piloti più esperti la misero in guardia, ma lei firmò il contratto da duemila dollari prima ancora di sapere che il padre non l'avrebbe aiutata a pagare. Per far fronte al debito trovò il suo primo impiego, allo smistamento della posta in una compagnia telefonica; alla fine fu la madre a saldare il conto. Il Kinner Airster fu suo nel 1922. Con quell'aereo, sotto il controllo dell'Aero Club of Southern California, che sigillò il barografo, salì oltre i quattordicimila piedi: un primato femminile non ufficiale. Un secondo tentativo finì nella nebbia a dodicimila piedi, da cui uscì con una vite fino a tremila, e ne trasse la lezione che si deve saper volare con gli strumenti.

Nel maggio del 1923 ottenne il brevetto della *Fédération aéronautique internationale*. L'anno seguente i genitori divorziarono. Earhart, che aveva venduto il primo aereo e ne aveva messo insieme un secondo, vide tornare la vecchia infezione di Toronto, che la costrinse a rinunciare al progetto di tornare a est in volo: cambiò l'aereo con un'automobile, una roadster Kissel gialla che chiamava «Yellow Peril».