

AMELIA EARHART

(SUS LARGOS VIAJES
POR EL MUNDO)

*“LAS ÁGUILAS
VOLARON
LEJOS”*

AMELIA EARHART

(1898 - 1937)

“Quiero que sepas que estoy muy consciente de los riesgos...!

...Y lo hago porque quiero hacerlo.

Las mujeres deben intentar de hacer las cosas como lo han hecho los hombres,

Y cuando fracasen...

No lloren, solo sonrían e inténtelo de nuevo!



PRIMERA PARTE

SUS PRIMEROS VUELOS

El matrimonio de Samuel Stanton Earhart y Amelia Otis tuvieron dos hijas Amelia “Millie” y Grace “Pidge” que usaron sus seudónimos hasta la adolescencia. Nacieron en Atchinson, Kansas. Fueron unidas desde pequeñas. Ambas eran rapaces y coleccionaban bichos, se encaramaban a los árboles y fabricaban trineos rústicos de cajones de madera y otras actividades más bien masculinas. Posteriormente Samuel cambió de trabajo varias veces por lo que vivieron en varias partes de Estados Unidos haciendo sus estudios en diversos colegios públicos. Amelia terminó su “high school” finalmente en Chicago en 1916. Tenía diversas inquietudes que finalizaron cuando estudió enfermería para atender a los soldados heridos en la Gran Guerra. En 1918 contrajo la pandemia española sufriendo neumonías y una sinusitis maxilar que la incomodó durante toda su vida, especialmente durante sus vuelos en los años venideros.



FOTOS DE AMELIA DURANTE SU NIÑEZ Y ADOLESCENCIA

Amalia se “topó” con sus primeros aviones en las Ferias circenses, después de la Primera guerra mundial, cuando los pilotos que la sobrevivieron alguno se dedicaron s a los “shows Aéreos” con exhibiciones temerarias cuando aún no se soñaba con la aviación comercial de ningún tipo. Los pilotos se ganaban la vida haciendo piruetas y tirabuzones con roles y loopings que mareaban hasta a los atónitos espectadores allá en el suelo. En esa oportunidad, uno de los pilotos haciendo piruetas en lo alto, allá arriba, vio una figura femenina que lo observaba desde abajo, usando las manos como viseras y que no se amedrentó cuando le hizo una furiosa picada tipo “kamikaze” A ella le gustó inclusive la racha ventosa y ruidosa cuando el avión la anduvo despeinando. Y no se olvidó de ello cuando intentó estudiar medicina y fue a otra exhibición acrobática en California donde un conocido piloto de aquellos tiempos, llamado Frank Hawks la convidó a volar.

PRIMEROS VUELOS

Allí cambió su destino y decidió aprender a volar. Ella cuenta que, “hice mi primer vuelo el 28 de Diciembre de 1920 en Long Beach y a los 500 pies después del despegue sentí una sensación muy sensual.. Allí me di cuenta que yo tendría que ser piloto!”

Su instrucción duró varios meses en 1921 y se la costeó trabajando como secretaria, chofer de camión, y telefonista y otros, Se compró una chaqueta de cuero de piloto usada y caminó largos trechos para llegar a la escuela de vuelo en las cercanías de Long Beach Su madre, que había recibido una herencia de la abuela, le compró su primer avioncito, bautizándolo como “el Canario” e intentó hacerlo volar comercialmente. En una oportunidad en 1922 ascendió hasta 14.000 pies (aproximadamente 4.300 mts.) estableciendo un record para

mujeres pilotos Amelia Earhart ya tenía 25 años y era una mujer alta, delgada de pelo rubio y rostro anglosajón bastante agraciado. Era de carácter firme pero femenino y de mucha tenacidad y que demostró durante toda su vida.

Su mente inquieta ya le soplaban al oído hacer travesías más largas. Practicó algunos vuelos en California con destinos lejanos, pero eso no era comercial y no ganaba dinero por lo que volvió a Boston – donde vivía – a trabajar como asistente social. Allí pasó varios años. Años buenos y años malos, donde tuvo diversos trabajos y actividades Pero ya se estaba haciendo conocida por ser una de las primeras pilotas de esa época y al poco tiempo le hicieron el gran ofrecimiento de que participara en el primer vuelo trasatlántico con una mujer a bordo

Charles Lindbergh había efectuado un vuelo solo a través del Atlántico en 1927 y esto había creado una efervescencia en el mundo aeronáutico de la época por emular dicha hazaña. Por eso, buscando el objetivo de que una mujer volara sola o acompañada fueron los antecedentes que buscaron los “sponsors” para efectuar una vez más dicho vuelo.

PRIMER VUELO TRASATLANTICO - BOSTON - TERRANOVA – GALES

El avión se llamaba “Friendship” y era un anfíbio monoplano. Su piloto se llamaba Bill Stulz y el mecánico Lou Gordon que también piloteaba. Entre los tres hicieron varios preparativos terrestres y aéreos – algunos frustrados - en las frías aguas de la bahía de Boston. Amelia, en sus memorias escribió: *“Finalmente se dieron las condiciones y se decidió hacer el intento. La espera se hizo más dura aún escuchando el petardeo de los motores al partir y el rugido posterior al hacer tres intentos frustrados tratando de despegar el Friendship... antes de salir finalmente a Terranova”* Anotó Amelia en su diario añadió. *“Porque las esperas largas se hacen más duras que el propio vuelo que ofrece en sí,*

la emoción del movimiento en el aire y de la aventura que está allí, al doblar la esquina...”



AMELIA ANTES DEL VUELO TRANSATLANTICO CUANDO VOLÓ “DE PAQUETE”

Distancia de Boston a San Juan en Terranova era 837 m.n. = 1550 kms (aprox)

Distancia San Juan a Londres en Gran Bretaña es 2050 m.n = 3.300 Kms (aprox)

Y las esperas siguieron luego en Saint John, Terranova donde estuvieron trece días comiendo cordero y conejo debido al mal tiempo. Finalmente despegaron con destino a Burryport en Gales, donde amarizaron después de 20 horas con 40 minutos. Amalia no voló el “Friendship” porque la intención era que volara “de paquete” como la primera mujer en atravesar el Atlántico en avión. Además, ella no tenía conocimientos

de vuelo instrumental. Pero sí estuvo a cargo de la bitácora y el plan de vuelo. *“Me sentí como un saco de papas”* , comentó ella, después del vuelo. *“Algún día lo haré sola”*.

De todos modos, la experiencia adquirida fue magnífica en todo aspecto y tuvo la oportunidad luego de conocer a Lady Mary Heath, la primera mujer en efectuar un vuelo record entre Londres a Ciudad del Cabo.

Cuando el trío regresó a Nueva York, fueron recibidos en Manhattan magníficamente con desfiles y aplausos, incluyendo una recepción del Presidente Calvin Coolidge en la Casa Blanca. Posteriormente Amelia recorrió Estados Unidos en una exhaustiva procesión de conferencias y discursos. Ya era famosa tanto por sus hazañas como por su personalidad y pelo corto.



VUELOS COMPETITIVOS

Amelia Earhart ya tenía un nombre famoso. A ella no le importaba eso, solo quería volar y lograr conquistar más travesías, más records, más experiencia.

El Agosto de 1928 ella voló en un prototipo Avian 7083 haciendo un vuelo transcontinental de ida y vuelta a través de los Estados Unidos, siendo la primera mujer en hacerlo..

Ese fue su record ese año

En el año 1929 se llevó a cabo el Derby Femenino de California a Cleveland, Amelia se entusiasmó y cambió de avión, comprándose un modelo más potente, que resultó ser un Lockheed Vega de "tercera mano". Después de los preparativos necesarios, voló hasta California en su "cacharro" viejo y en la fábrica de aviones Lockheed que ya la conocían, se lo cambiaron (regalaron) por uno nuevo. Allí supo que el origen del nombre Lockheed era que los dueños originarios de Europa, se apellidaban "Loughead" que era menos comercial por lo que lo transformaron a "Lockheed" que sonaba mejor. Ellos la ayudaron y patrocinaron durante los años venideros.

De esa experiencia del Derby que afortunadamente voló sin problemas y salió tercera,, Amelia narró:

"Mi competidora principal era Ruth Elder, una pilota famosa de la época. Durante la travesía le falló el motor y tuvo que aterrizar en un potrero de vacunos. El ganado curioso rodeó el avión y empezó a lamer las alas y a mugir. Como el avión era rojo, y había algunos toros en el

rebaño, Ruth no se atrevió a bajar de la carlinga. Gracias a ello, pude ganar el tercer puesto en ese Derby.”

Amelia realizó muchas actividades aéreas en los años siguientes. Entre ellas, muchas fueron carreras de aviones de diferentes maneras y requisitos difíciles, patrocinadas por compañías comerciales civiles y aéreas que buscaban el éxito publicitario, incluyendo la del empresario George P. Putnam dueño de librerías y editoriales de gran renombre. Entre ambos se creó un vínculo comercial-sentimental, romance “condicionado” que finalmente terminó en matrimonio en el año 1931. Amelia tenía normas liberales personales y mantuvo su nombre de soltera durante el resto de su vida. No tuvieron hijos

En esos años a principios de la década hizo su curso de vuelo instrumental y batió varios records nacionales. Con su afán e inquietudes feministas y sus derechos liberales que ella profesaba, sostenía y transmitía, volando en su avión Vega rojo y emblemático, bautizado como “Old Bessie” enarbolado como bandera de lucha en los cielos de varios estados de la Unión, transmitiendo sus pensamientos de lucha de igualdad genérica a las mujeres que querían o podían escucharla



SEGUNDO VUELO TRASATLANTICO-BOSTON TERRANOVA – IRLANDA

En 1932 después de pensar – dudar y volver a pensar, se decidió - después de preparar exhaustivamente su avión Lockheed - intentar el cruce “sola” del Atlántico. Cuando estuvo todo listo, estudiaron con su equipo, las condiciones meteorológicas en ruta que se encontraban erráticas. Después de algunos días de espera, le aseguraron que el tiempo estaba bueno para la primera etapa a Terranova y luego el cruce del Atlántico se pronosticaba sin mayores problemas. Como podía ser en aquellos tiempos donde abundaba la “Mentirología” no fue así porque en el cruce del “charco” tuvo impresionantes complicaciones. *“Yo observaba las llamadas que salían de los escapes, preguntándome que sería mejor...morir quemada o ahogada... tratando de controlar el avión mientras el viento y la turbulencia me zarandeaban como nunca lo había sentido antes...”*



El cruce oceánico fue duro, por las turbulencias y las derivas de los vientos huracanados, especialmente en un momento que el avión se cubrió de hielo y entró en barrena hasta que afortunadamente, a baja altura el hielo se derritió desprendiéndose al subir la temperatura.

El vuelo finalmente después de catorce horas con cincuenta y seis minutos aterrizó en un pastizal en Derry al norte de Irlanda. Un labriego le pregunto de dónde venía y ella le respondió simplemente...*"de AMERICA!"*

Su hazaña fue premiada por el congreso norteamericano con la DISTINGUISHED FLYING CROSS , además, recibió THE CROSS OF KNIGHT OF THE LEGION OF HONOR, del Gobierno Francés y finalmente la GOLDEN MEDAL de la National Geographic Society que le entregó personalmente el Presidente Herbert Hoover.

Estas heroicas actividades aéreas la relacionaron con gente importante y de la Alta Sociedad americana como la Señora Eleanor Roosevelt, esposa del futuro presidente de los EE.UU.

Durante varios años Amelia desarrolló un montón de actividades aéreas y sociales en su país. Ella era una ferviente apoyadora de TODOS los derechos humanos de la mujer para que la igualaran con las de los varones. Tema casi desconocido en todo el mundo de esa época. Ello también le dio una notable celebridad.

En 1934 el matrimonio Putnam-Earhart decidió cambiar su residencia a California después que un incendio quemó la Residencia de Putnam en Rye, próximo a Boston, estableciéndose en el valle de San Fernando,

cercano a Los Ángeles, donde ella prosiguió con sus diversas actividades tanto aéreas como sociales, mientras su marido era contratado para un alto puesto en la compañía de películas Paramount.

Pero el “bicho” del vuelo no la había abandonado y a principio de 1935 decidió hacer un vuelo desde Honolulu a Los Ángeles. En Honolulu fue recibida por militares americanos que le facilitaron la estadía y ayudaron en los preparativos del largo vuelo.

VUELO HAWAII . OAKLAND – CALIFORNIA

Ella en sus memorias cuenta la inolvidable travesía :

“Mis limitados conocimientos de meteorología me decían que en la región del Pacífico Norte los vientos alisios soplaban normalmente desde el nor-oeste (componente de cola)...pero cuanto quise hacer el vuelo cambiaron intensamente al sud-este (componente de nariz) que me afectaría en la deriva y velocidad de crucero.”

Amelia llegó en los días iniciales del Año 1935 a Honolulu, la Capital de Hawaii (que todavía no era Estado de la Unión) y fue atendida espléndidamente por el Ejército y la Marina que la hospedaron y ayudaron en los preparativos del vuelo Este-Oeste entre las Islas Hawaianas y el Estado de California. El vuelo estaba previsto para el 11 de enero del año 1935. Ese día amaneció lluvioso y ventoso. La pilota cuenta:

“La pista del despegue no estaba pavimentada. Medía solamente dos kilómetros y estaba mojada por los chubascos torrenciales. Los seis asientos de pasajeros de mi fiel Vega rojo los había remplazado por

estanques adecuados para dos mil litros de gasolina (eso... porque entre Hawaii y California no habían estaciones de Servicio...")

En sus memorias, luego agrega, cuando hizo partir el motor para el largo vuelo."

"Desde mi asiento en la carlinga de pilotaje, apenas se veía el motor adelante, mudo y expectante. Para divisarlo había colocado un cojín a mi medida para alcanzar a divisar la hélice que comenzó a girar ruidosamente al partir el motor para luego iniciar su canto ronco cuando lo aceleré para "taxear" por el pasto. Cuando decidí despegar al atardecer, llovía suavemente, pero los pronósticos eran adversos y los chubascos eran frecuentes. La pista al frente se veía embarrada y el avión aceleró con lentitud debido a su peso y el final de la pista se divisaba borroso por la lluvia. Cuando moví la palanca hacia atrás para sacar el avión del suelo, ya no se veía la pista...pero ya estaba en el aire!"

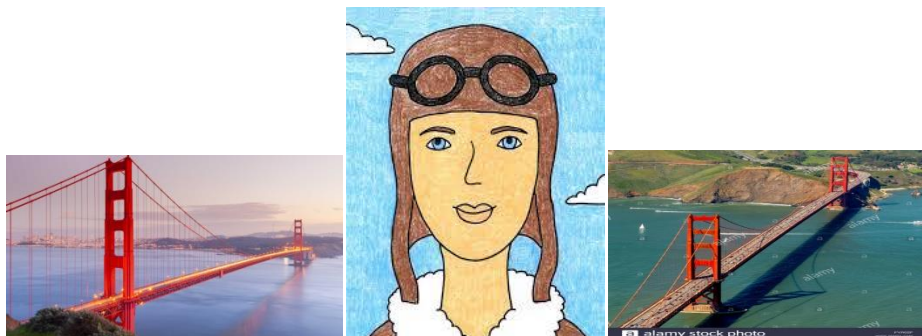


AMELIA EN SU LARGO VUELO DESDE HAWAII A CALIFORNIA

"A menudo me han preguntado que siento... o que pienso como piloto en el momento del despegue. El piloto no puede contar los latidos de su corazón ni sus pulsaciones y solo tiene que fundirse con la maquina aérea. Si no lo hace...probablemente va a tener problemas!"

"El vuelo sobre el Pacífico buscando California, fue largo y entretenido a través de las 2400 millas náuticas (como 4400 kilómetros), volando

primero al atardecer, y luego de noche, hasta el amanecer. La luna se había escondido atrás y me quedé sola con las estrellas, volando ocasionalmente sobre algunos barcos casi invisibles en la oscuridad con los que nos saludábamos con las luces desde el avión hacia abajo y sus focos náuticos hacia arriba. Eso era cuando nos podíamos ver entre las olas y las capas de nubes que escalaban o descendían vaporosamente- a diversas alturas sobre el mar- invisible por la noche o por la nubosidad baja de la mañana. El amanecer fue espectacular pero si no se llevan gafas es casi imposible mirar hacia adelante por el brillo del sol emergente. Gracias a Dios llevaba lentes oscuros. Mi avión rojo lo hice volar a diversas alturas pares hasta que al pasar sobre el último barco que tenía previamente anotado de la travesía. También intercambiamos señales de luces y nos pudimos comunicar por radio y por su posición y rumbo que marqué en el mapa de navegación, me di cuenta que estaba en la posición correcta. Para comprobar esto, sintonicé la frecuencia de una radio comercial de San Francisco y que casualmente transmitía una ópera de Puccini y siguiéndola la aguja direccional, volé directo, descendiendo y escuchando música, suavemente hacia San Francisco, pasando sobre el Golden Gate hacia el fondo de la bahía donde se encontraba Oakland.



Fotos del Golden Gate y caricatura de Amelia arribando a Oakland

No narraremos la llegada al Aeropuerto de Oakland, que por supuesto fue muy celebrada en California. En los meses siguiente de 1935 Amelia se dedicó a diversas actividades escolásticas y sociales, inclusive se asoció en la creación de una Academia de Vuelo Instrumental con equipos "Link Trainer" de práctica de vuelo a ciegas lo que era una novedad para esa época. Pero..."el tiempo pasa volando" y las inquietudes aéreas de Amelia Earhart no mermaron sino que aumentaron

VUELO LOS ANGELES A CIUDAD DE MEXICO

Al poco tiempo Amelia, la aviadora, recibió una invitación de parte del Gobierno Mexicano de volar de Los Ángeles a Ciudad de México y analizando el proyecto aéreo y sus rutas con su asesor técnico Wiley Post después análisis de las rutas y discusiones, decidió hacer un vuelo de dos etapas de Los Angeles a Ciudad de México y luego de Ciudad México a Nueva York.

El vuelo no tenía los desafíos de las travesías aéreas sobre el océano, sobretudo en la primera etapa pero...un vuelo es un vuelo y había que respetar sus preparaciones como en una operación coronaria! Amelia y su equipo prepararon cuidadosamente la operación aérea en términos del combustible, de la ruta a volar, los mapas geográficos necesarios, los aeródromos alternativos y principalmente los pronósticos meteorológicos. El aire y el cielo son una cosa y el mar y la tierra inhóspita son lo mismo. El peligro del mal tiempo existe siempre y había que tomar todas las consideraciones del caso.

Amelia despegó en su Vega Colorado, bautizado "Old Bessie" cuya matrícula era NR 965Y (november-romeo-nueve-seis-cinco-yanqui) minutos antes de media noche cuando aún era el 19 de abril de 1935 (nueve meses antes que yo naciera) desde Burbank, California. Ella cuenta:

"Desde mi punto de vista el vuelo no se vislumbraba complicado. Había luna casi llena que daba un barniz romántico nocturno a las colinas de la costa. El vuelo se calculaba más o menos en trece horas y tanto a mi destino que estaba como a 1700 millas náuticas hacia el sur (unos 3000 kms aproximadamente)"

"El panorama nocturno cambió cuando sobrevolé al Golfo de California y se levantó una neblina baja que complicó la navegación porque no se distinguía el mar y la costa. Apenas se vislumbraba ocasionalmente los destellos del mar y los contornos sombríos de la costa gracias a la luz de la luna."

"Seguí la línea de la costa este del Golfo bordeando Sonora y Sinaloa hasta Mazatlán, la luna se estaba escondiendo en el Oeste y ya casi no se veían las luces costeras de la Península de Baja California. En Mazatlán, a unas 1000 millas de mi salida, viré hacia Ciudad de México distante unas 700 millas adelante (cálculos aproximados). Ya no volaba por la costa, sino que continente adentro con rumbo Sur Este. Adelante se vislumbraban cadenas montañosas que eran como las cortinas del altiplano alto de Ciudad de México y algunos nubarrones altos ya se iluminaban con relámpagos ocasionales, anunciando el porvenir del destino Divisé a la derecha las luces de Guadalajara casi invisibles en el amanecer. Ya volaba a 10.000 de altura lo que no era cómodo en absoluto. Estaba mirando con los ojos puntudos hacia adelante buscando lo que venía cuando algo me entró en un ojo. No sé si era un mosquito o un grano de polvo o algo similar pero no lo pude extraer y

quedé media “tuerta”, situación muy incómoda para un piloto. Como ya estaba amaneciendo, busqué un lugar adecuado para aterrizar, eligiendo un potrero donde pastaban animales después de varios sobrevuelos precautorios. Las vacas me hicieron caso omiso y siguieron pastando y mugiendo llamando a sus terneros (Yo me acordé de mi amiga Ruth Elder),. Mirando luego alrededor, ví que estaba en un pastizal desértico rodeado de cactus y algunas higueras y que aparentemente no habían toros bravos”.

“Al poco rato aparecieron varios campesinos que se acercaron amistosamente y curiosamente no mostraron asombro al ver que el piloto... era una pilota!”

“Empezamos a hacernos señas, sonrisas y muecas porque mi castellano era nulo y ellos no entendían lo que yo les preguntaba y después de una escena de musarañas dignas de una película de Chaplin, apareció un muchacho moreno con un mapa arrugado y supe que estaba como a ochenta kilómetros al norte de mi destino, la capital de México. Decidí proseguir mi vuelo y después de otra larga escena de señales y morisquetas para que se apartaran de mi Vega Rojo, pude hacer partir el motor –que pienso que para ellos fue una novedad celestial – y luego taxear, rengueando por el pasto y haciendo señales a mis anfitriones para que se alejaran y apartaran el ganado para así poder despegar hacia el sur.”

“El despegue fue de carrera larga por la altura del lugar, pero finalmente abandoné el potrero y proseguí mi vuelo hacia mi destino, la Capital de México donde aterricé y fui recibida con elegantes honores.”

Amelía narra en su diario de viaje:

“El Presidenta de México, Lázaro Cárdenas fue muy cariñoso conmigo, dentro de los protocolos que corresponden, invitándome a recepciones oficiales y algunas diplomáticas, además de visitas a lugares folklóricos

como “Xochimilco”, una preciosa Venecia mexicana con barcas musicales que recorrían canales sinuosos y románticos, además de asistir a rodeos de charros con unos sombreros grandotes y decorativos, parecidos en el porte a los de nuestros cowboys tejanos. La música era rápida, a veces romántica y a veces rápida con valeses o corridos con trompeteos heráldicos. Todo fue espectacular y alegre, y solamente me sorprendió negativamente la posición o presencia “lamentablemente” tímida o secundaria de las mujeres mexicanas, en general, al compararla con la de otros países que he visitado.”

La visita a México duró poco y ya había que preocuparse de la segunda etapa desde allí hasta Nueva York “non stop.” La altura de la Ciudad de México era de 2400 metros, lo que complicaba enormemente el despegue del Vega por la carga pesadísima del combustible que debería llevar a bordo por la larga travesía del Golfo de México y luego otro tanto hasta su destino .En la alta meseta del antiguo lago azteca de Tenochtitlan, nombre original de la Ciudad de México solo habían dos aeródromos pero no eran lo suficientemente largos para ese efecto, así que después de varios “ IRES Y VENIRES ,” se decidió que el despegue se haría desde el llano seco del lago Texcoco, cercano a la Capital, donde se improvisó una pista de despegue de aproximadamente cinco kilómetros Los preparativos continuaron y se cargaron 1800 litros de gasolina. Vinieron las despedidas oficiales y Amelia durmió temprano para prepararse para largo vuelo en que el despegue sería muy de madrugada, así fue como despegó de amanecida el 9 de Mayo de 1935 y como luego ella lo escribió en su diario: Cómo fue el largo vuelo calculado en 3.348 millas

“Nos demoramos varios días esperando que mejorara el tiempo, especialmente en el Golfo de México. Finalmente el pronóstico que mandaron de Pan American en Nueva York era benigno para los dos

etapas del vuelo Despegué en la “Old Bessie” a las cuatro y media de la madrugada”

VUELO CIUDAD DE MEXICO . NUEVA YORK

“Desayuné en México y cené en Nueva York...”, algo insólito nunca soñado en esas épocas. Despegué a las 04:30 de la madrugada, aún estaba oscuro, con una iluminación de “chonchones” al borde de la pista improvisada. Aceleramos lentamente, viendo pasar las luminarias que terminaban allá al fondo.. Poco después de alcanzar 160 kms/hora mi “old Bessy” se elevó sorprendentemente en el aire mexicano, enrarecido de esa alta planicie, (ubicada a a 2400 metros) . Ascendimos despacito y en línea recta, mirando el cielo negro que ya se desteñía con el amanecer. Hacia la derecha, los Volcanes activos de nombres aztecas el “Popocatépetl “ y su mellizo “ Ixtaciatl “ se alejaron lentamente en la penumbra, mientras yo giraba en dirección al Golfo, sobrevolando preciosos pueblos iluminados oblicuamente por el sol ascendente ., Yo miraba sus plazas de toros rodeadas de casitas de piedra y ranchitas de adobe, adornadas con jardines verdes hasta los muros de adobe, bordeados de quiscos y agaves (con su jugo se fabrica el tequila) mientras mi “ Old Bessie” se alejaba en nuestro ascenso hacia a las montañas que deberíamos escalar y sobrevolar para llegar al golfo de México, el que después de algunas horas finalmente emergió allá lejos como un lago infinitamente azul, con nubes blancas desparramadas en el panorama marino Algunas nubes eran como corderos y otras como elefantes blancos celestiales. Abandonamos la costa mexicana al sur de Tampico. La distancia que me faltaba para llegar a Nueva Orleans eran era de poco más de 700 millas. Afortunadamente en el mes de Mayo no hay huracanes en el Caribe, así que mi travesía sobre el mar fue directa y sin novedad.”

De Nueva Orleans hasta Nueva York , la distancia aérea directa era de 1862 millas (3350 kms.) unas 12 horas con viento calmo. Afortunadamente a 9000 pies el viento era de componente sur oeste y sin turbulencias por lo que el vuelo fue sin mayor trascendencia porque la meteorología en la ruta estaba aceptable ,con nubosidad cumuliforme dispersa y las comunicaciones aéreas con las torres de control eran constantes.

El Vega Rojo, después de sobrevolar Nueva Orleans en el estuario notable del rio Mississippi, enfiló sus rumbos entre el norte y el nor-este indicados en el compás magnético, evitando la nubosidad ocasional y enfilando hacia el lejano destino de Nueva York.

A través de las horas Amelia voló con algunas variaciones de altura y rumbos diversos para corregir la deriva del viento y siguiendo la ruta marcada en el mapa, como lo hacía en sus vuelos largos, sobrevolando Birmingham en el Estado de Alabama, Atlanta en el Estado de Georgia, acompañada casi todo el tiempo, por la las montañas paralelas a la ruta conocidas como “ los Apalaches” que se observaban a la izquierda en dirección similar a la “Old Bessie”. Luego de pasar Richmond en Virginia, enfilaron directo a Philadelphia en Pennsylvania, pasando encima de la bahía de Chesapeake al anochecer, con la costa Atlántica iluminada y aterrizando a las 22.30 en Newark, en New Jersey. En el aeropuerto iluminado se veía una tremenda muchedumbre que esperaba a la piloto del maravilloso vuelo.”

Amelia cuenta:

“El vuelo fue excelente y sin problemas y el nerviosismo se produjo solo luego de aterrizar ya de noche a las 2230 en Newark, Nueva Jersey. El problema apareció cuando una multitud invadió la pista iluminada. Dos corpulentos policías me rescataron del avión y en la refriega que hubo a continuación, uno de ellos se apropió de mi brazo derecho y el otro de mi

pierna izquierda. Querían ponerme a salvo en un coche policial situado allí cerca, pero... pese a que sus intenciones eran buenas, la acción careció de coordinación. Cada uno tiro de mi cuerpo en direcciones opuestas. Como resultado, la víctima (YO) pude saborear durante breves instantes lo que se sentía en un potro de tortura en tiempos de la Inquisición. En todo caso, me sentí feliz de haber cumplido mi objetivo y estar en mi casa nuevamente”



VIDA TERRESTRE – VIDA UNIVERSITARIA – PREPARACION DE VUELOS

Amelia Earhart pasó un tiempo en tierra trabajando en grupos sociales femeninos que sostenían en diversas reuniones sociales, simposios y políticas sus posiciones de igualar los derechos femeninos frente a los derechos convencionales masculinos., además de aspirar que la mujer pudiera desempeñarse en labores exclusivas hasta la fecha como la gasfitería, la mecánica automotriz, la electricidad y sus derivaciones, etc. etc. Estas eran sus inquietudes genéricas sociales.

También, a raíz de sus experiencias aéreas, le interesaban el estudio y soluciones de los problemas físicos y psíquicos del piloto y/o pasajero y sus reacciones metabólicas y además mentales en los vuelos largos venideros, tales como sus conductas diferentes con la altura a diversos niveles de vuelo. Estudiar las reacciones humanas de los pilotos y pasajeros con los cambios de longitudes y cambios de horas. Estudiar las asimilaciones y reacciones de los pilotos frente a la complejidad de los instrumentos de vuelo y el vuelo “a ciegas”, diferente a las conductas del

vuelo visual convencional. Estudiar sus reacciones frente a las novedades mecánicas, eléctricas e hidráulicas de los sistemas aéreos de los aviones nuevos y estudiar la fatiga del vuelo frente al trabajo humano de entender e interpretar las conductas de los innumerables dials indicadores de la mecánica, eléctrica e hidráulica ya tan cercana de la aviación del porvenir. Muchos estudios y análisis frente a la vorágine invasiva de la modernidad aeronáutica.

Pero...la aviadora también tenía otras ideas para su futuro:

¿Cuales eran? ¿Podría realizarlas?

SEGUNDA PARTE

LOS VUELOS TRANSGLOBALES

Amelia cuenta:

“Aparte de mis inquietudes aeronáuticas intelectuales, mi “ALTER EGO” me cosquillaba el alma y el cuerpo un proyecto ambicioso de hacer un vuelo grandioso alrededor del mundo, El Ecuador tiene una circunferencia alrededor del mundo de aproximadamente 24.000 millas náuticas, equivalentes a 44.00kilometros...”

“¿Podría hacerlo? ¿Sería capaz de hacerlo? Eran preguntas sin respuesta aún que me daban vuelta en mi cabeza que a su vez quería llevar mi cuerpo alrededor de la Tierra”.

“ Desde hacia un par de años que estaba gratamente vinculada con la Universidad Purdue de Lafayette , Indiana, como miembro periódico y

bastante peripatético del profesorado. Purdue es una Institución de miras progresistas que cuenta con un importante departamento de Aviación. Es una de las pocas Universidades que tiene su propia pista de aterrizaje.”

“Además estoy estudiando y practicando la co-educación académica. De sus seis mil alumnos de la Universidad, aproximadamente mil son mujeres y sus temas me interesaban tanto como la Aviación, porque se les daba a las chicas la oportunidad de estudiar carreras netamente masculinas, tanto intelectuales como manuales y técnicas”.

“Y de allí nació la idea de mi vuelo alrededor del mundo debido a mis inquietudes de vuelo y manera de pensar. La Universidad con adecuada intervención de mi marido George Putman, amigo del Presidente de la Universidad Edward C. Elliot, confabularon mi sueño de tener un avión bimotor. Así, al poco tiempo me hice de un Lockheed Electra, adquisición apoyada y lograda a través de la Fundación Purdue para la Investigación y de un grupo de fabricantes aeronáuticos”

Amelia, debido a esta adquisición renovó su intención de hacer un largo vuelo trans global. El avión estaba equipado con piloto automático y tenía un panel de instrumentos modernos y además un novedoso ADF (automatic direction finder) que sintonizaba a discreción y percibía las señales rádiales de las antenas emisoras y con agujas adecuadas se orientaba hacia ellas logrando con ello plotear la posición del avión y a su vez poder dirigirse cómodamente hacia ellas.

El avión era un monoplano (un par de alas) bimotor,(dos motores) totalmente metálico con tren de aterrizaje retráctil, que al disminuir la resistencia de las ruedas aumentaba la autonomía y mejoraba su desplazamiento., Tenía una velocidad normal de crucero de 180 nudos (324 kilómetros por hora). Estaba dotado con estanques de gasolina de una capacidad de 4.300 litros lo que le daba una autonomía de vuelo aproximada de 4000 millas náuticas (7.200 kilómetros). Su peso máximo

de despegue eran 6.800 Kgs. propulsados por dos motores WASP de 4.100 caballos de potencia.

Amelia le dijo adiós a su querido monomotor Vega “Old Bessie” y se concentró en aprender a volar aviones bimotores, técnicas diferentes y más complejas, especialmente en caso de falla de uno de los motores.

Al finalizar la instrucción se dedicó a la larga y extensa planificación del vuelo “Trans global alrededor de la Tierra”

“Como lo he experimentado anteriormente con los vuelos largos, la preparación y dedicación de cualquiera aventura aérea demora dos tercios de ella en términos de “tiempo”. Vale decir un vuelo demora un mes, los preparativos demorarán dos meses. Las previsiones a veces superan el resultado final y mi vuelo despertó un interés extraordinario en ese aspecto”

“ La preparación del avión y su asistencia técnica en ruta, el abastecimientos de gasolina, aceite y líquido hidráulico. El mantenimiento y provisiones de repuestos es un tema complejo y largo de preparar, fuera de la asistencia de hoteles y provisiones alimenticias, sobretodos en lugares lejanos también es importante.”

“Cuando se planifica un viaje largo en automóvil, los mapas de la ruta son fáciles de adquirir. En cambio en una travesía alrededor del mundo, la complejidad de las rutas en todo aspecto es compleja y muy técnica y abultada y nos costó mucho conseguir el montón de cartas náuticas que tuvimos que adaptar y modificar para preparar los planes de vuelo de los diferentes rutas y sus tramos que en sí son una verdadera enciclopedia de la superficie terrestre saturada de detalles y cálculos matemáticos de distancias, rumbos, alturas o niveles de vuelos normales y críticos, variaciones magnéticas, tiempos de vuelo y detalles de las pistas y aeropuertos de destino y sus alternativas, la meteorología de la ruta y por otro lado los consumos de combustible y duración de cada tramo

porcentajes de reserva combustible para cada tramo y cálculos y mas cálculos, además de temas auxiliares como ropa, botiquines, blocks de papel e instrumentos de navegación etc. etc. etc Todo esto ordenado en libros y archivadores enciclopédicos!"

Fueron días, semanas y meses de preparaciones, afortunadamente con buenas asesorías profesionales y los diversos temas fueron analizados, anotados y resueltos dentro de las posibilidades de la Aviación mundial de la época.

RUTA PLANIFICADA PARA EL VUELO TRANSGLOBAL

La planificación sintetizada fue la siguiente:

Primera parte:- Despegue inicial de Oakland a Honolulu. De allí a La Isla de Howland en el Pacífico ecuatorial, luego Port Darwin en Australia,

Segunda parte: De Australia con escalas técnica en Arabia hasta África Occidental

Tercera parte: Desde Africa – con escalas –cruzando el Atlántico Sur hasta Brasil.

Cuarta parte: De Recife volar con escalas hasta California.

Como este largo trayecto aéreo tenía grandes extensiones de mar, sin ver tierra, por lo que era muy difícil confirmar las posiciones geográficas, se decidió recurrir a la navegación astronómica. Amelia llamó a un antiguo marino navegante de cruceros, Harry Manning, quién accedió gustoso a participar en la aventura. Al avión le hicieron modificaciones en las ventanas para que pudiera desarrollar su labor con una mesa para

extender los mapas de la ruta además de cronómetros, altímetros, velocímetros y derivómetros, etc.

“Los preparativos se desarrollaron a través de los meses y ya se acercaba la fecha del primer despegue. Yo estaba feliz y cuando un periodista me preguntó por la razón del vuelo...le respondí solamente con un lacónico “porque quiero hacerlo”

El vuelo, de acuerdo a la planificación teórica ya realizada que había abarcaba una distancia de 29.000 millas (47.000 kms) . No sería el primero en realizarse por ya otros osados aviadores lo habían realizado, pero sería el más largo considerando que el cinturón del mundo (paralelo cero del Ecuador mide solamente 44.000 kms.)

Una consideración importantísima era el conocimiento de los vientos atmosféricos, y sus direcciones, especialmente en las travesías marítimas que Amelia dedicó bastante tiempo en asimilarla, aprendiendo que el movimiento del aire se debe al calentamiento o enfriamiento de los gases que componen a atmósfera, que se elevan o descienden respectivamente en una circulación invisible del aire caliente en el ecuador que se eleva y se mueve hacia ambos polos a 10.000 Kilómetros de distancia donde baja enfriándose para luego en la superficie dirigirse al revés hacia el ecuador calentándose por el contacto con la superficie terrestre para luego, al llegar a las latitudes del cinturón del mundo que está caliente y nuevamente vuelve a subir, en un remplazo atmosférico térmico eterno. Sus direcciones no son directas sino que se distorsionan por el efecto de la rotación de la Tierra que se denomina “efecto de coriolis” El viento por supuesto arrastra a los aviones derivándolos a sotavento o barlovento – o - si es de frente le disminuye la velocidad y si es de cola, por lo contrario lo hace desplazarse más rápido .

Todas estas consideraciones preocupaban al marido de Amelia y por lo que George Putnam le solicitó hacer un vuelo de prueba con el navegante Harry Manning a través de una larga distancia continental. Cuando llegaron a su destino tenían un margen de error de 20 millas, eso los hizo decidir llevar además otro navegante y contrataron a Fred Noonan un experto navegante marino y en navegación celestial y ex instructor de los navegantes de los aviones Clippers de Pan American Airways

Como el vuelo contemplaba dos tripulantes se decidió que ambos navegante se dividirían el tramo entre California a Australia. El resto lo haría Amelia sola.

VUELO TRANSGLOBAL – PRIMER INTENTO

El 17 de Marzo Amelia Earhart despegó desde Oakland en California con destino a Honolulu en las Islas Hawaii. A bordo de su Lockheed Electra arreglado especialmente para la travesía. Abordo viajaban los navegantes Manning y Noon, además del piloto Paul Mantz , antiguo asesor mecánico de Amelia. La propuesta era que Mantz volaría solamente hasta Hawaii, Noonan en la isla de Howland y Mannin en Australia. El comentario abordo era que todos los hombres regresarían a Oakland a pie...pero el hombre propone y Dios dispone..y finalmente los cuatro tuvieron que regresar a California en barco!

Amelia escribió en sus memorias:

“Despegamos alrededor de las 4 de la tarde con algún atrasado debido a chubascos y tormentas que molestaban para el carguío de los 3.600 litros que usaríamos para el vuelo alrededor de las 1600 horas. El avión pesaba 6.300 kilos. Cuando pasamos sobre el puente “Golden Gate este se veía dorado dejando atrás densos nubarrones, pero adelante teníamos el sol brillante de la tarde. Al poco rato, ya en crucero alcanzamos un clipper de PANAM (Boeing anfibia 314) que volaba también rumbo a las islas y que dejamos atrás al poco rato, después de sacarle fotos y ellos a

nosotros. Nunca me había pasado eso hasta ese vuelo. El trabajo era intenso con poca comunicación entre los cuatro tripulantes. Lo novedoso era que para comunicarnos con los navegantes que estaban más atrás usábamos un singular sistema consistente en una caña de bambú en cuyo extremo tenía un sujetador de papeles con que nos enviábamos los mensajes, con la posición del momento, consumo de combustible y la velocidad media y a veces las correcciones de rumbo. Las comunicaciones radiales eran buenas.”

“Así volamos toda la noche. Ya está amaneciendo y las estrellas se apagan una a una. Hemos reducido la velocidad para llegar y estamos gastando menos combustible y el piloto “mecánico” ha reducido un montón la carga de trabajo y el cansancio. Sintonicé el Radiofaro de Makapu y estamos manteniendo 10 grados a estribor (a la derecha) para corregir la deriva del viento.. A 80 millas de Makapu iniciamos el descenso. Todo esto coordinado con los navegantes.”

“Ya nos estamos acercando a nuestro destino, a lo lejos se divisa Diamond Head, lo que me hace recordar mi otro vuelo, cuando fue el último pedazo de tierra que divisé hasta que llegué a las costas continentales en mi vuelo hacia California”

“Aterrizamos en Wheeler Field después de 15 horas con 47 minutos de vuelo estableciendo un record en ese tramo California Hawaii y fuimos muy bien recibidos con cariño, con collar de flores y con música y baile hawaianos.”

Después de tres días de descanso y de espera por las condiciones no favorables para el viaje debido la meteorología en ruta, ya estaban listos para continuar el vuelo hasta la Isla de Howland situada a 1900 millas (3.400 Kms.) de distancia.

El avión había sido revisado y cargado con 3400 litros de gasolina y trasladado a Luke Field a otra isla que contaba con, una pista asfaltada de 1000 mts de largo...

Todo estaba listo para el segundo tramo Al alba la tripulación de la piloto y sus dos navegantes subieron a bordo. Cerraron la puerta y echaron a andar los motores. El Lockheed carreteó lentamente al punto del despegue y enfiló al rumbo de la pista.

Todo estaba listo. La muchedumbre vistosa que había venido a despedirlos observaba expectante.

Desde lejos se escucharon los motores acelerando para el despegue y el bimotor plateado empezó a correr por la pista acelerando cada vez más...

“Con la mano derecha en los aceleradores, miré la pista al frente en la que mi Lockheed se desplazaba suavemente tomando velocidad. Súbitamente eso cambió y sentí que entraba en un torbellino, la pista ya no estaba al frente y el avión giraba descontrolado. Solo atiné a tirar las palancas de los aceleradores hacia atrás. Ya no veía la pista sino que el pavimento que se revolvía al frente. En pocos segundos todo terminó, el vuelo, el avión..el entusiasmo...todo!”

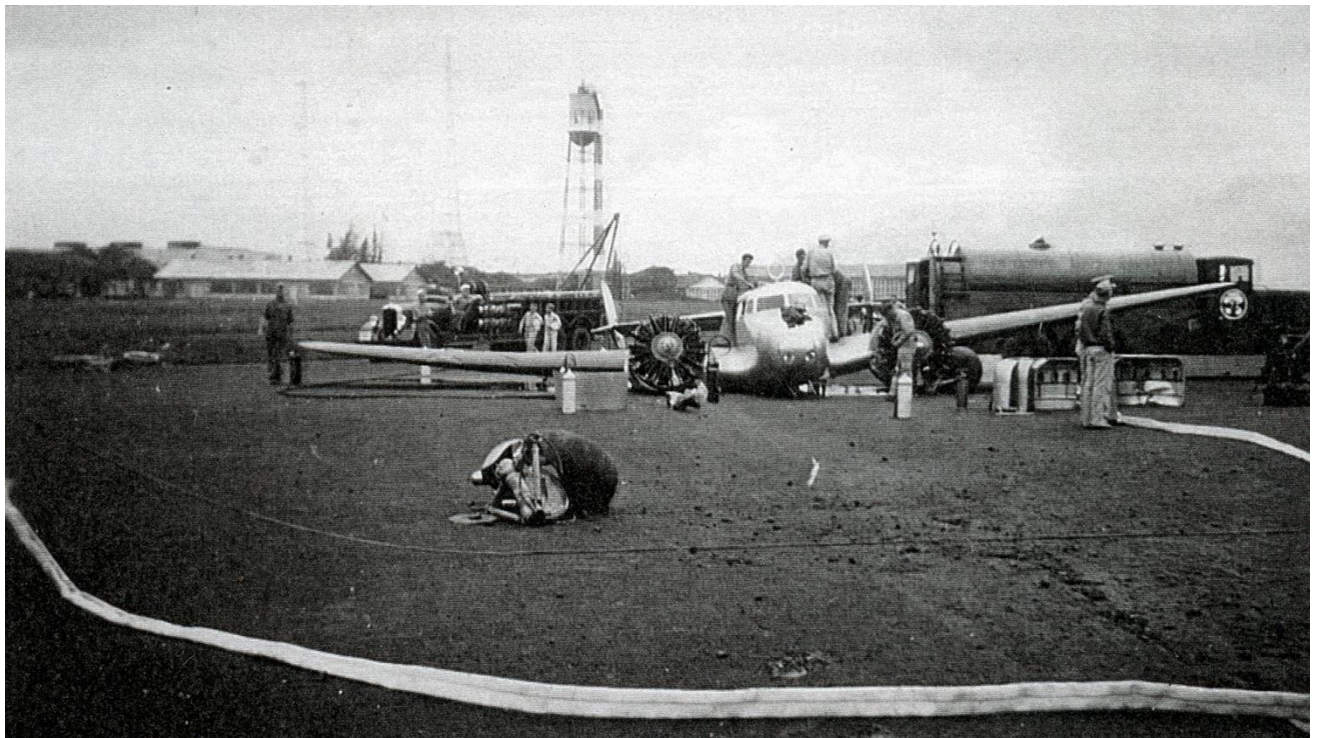
Nunca se supo realmente lo que pasó. El avión había girado como un trompo, el tren delantero había colapsado, ambas hélices se doblaron al romper el pavimento y el avión se arrastró por el suelo abollándose íntegramente. Afortunadamente los tres tripulantes salieron ilesos.

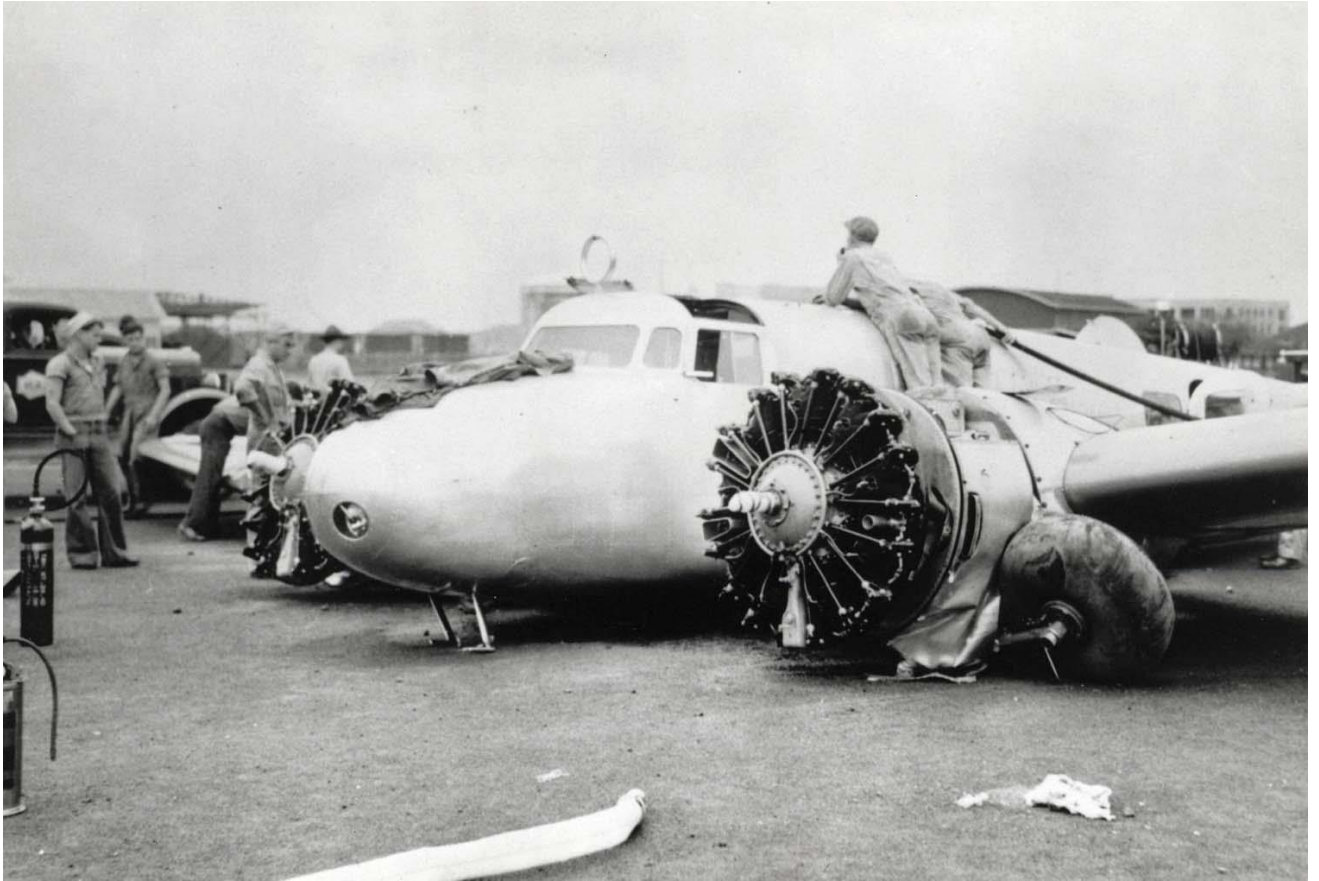
Las causas del accidente fueron controvertidas. Algunos testigos dijeron que el tren de aterrizaje principal o un rueda había colapsado, otros dijeron que un ala había caído, otros aseguraron que un neumático del tren principal había reventado. Otros dijeron que podía haber sido falla de motor o de pilotaje...

Con el avión seriamente averiado y abollado el vuelo fue cancelado y los tres tripulantes y la maquina aérea estropeada tuvieron que regresar al continente por barco.

El navegante Harry Manning decidió renunciar al proyecto aéreo. Solo quedaron Amelia Earhart y Fred Noonan para el proyectado vuelo solo era navegante y no era radio operador de Morse.

Durante la navegación en barco de vuelta a California, Amelia con su alter ego abollado igual que su avión, analizó seria y profundamente la razón del accidente y decidió ahondar sus técnicas del vuelo bimotor, sobre todo las fallas de motores en que el desplazamiento lateral podía ser mortal si no se aplicaban técnicas de corrección adecuadas a la situación.





DE REGRESO EN CALIFORNIA

Ya de regreso en casa y la tarea ahora era intentar o no otro vuelo similar

¿Seguir o no seguir?

¿Olvidarse del proyecto o planificar otro?

El avión entró en reparaciones inmediatamente Amelia analizó y filosofó comparando al avión abollado con los huesos de una persona quebrada . Los huesos se demoraban en soldarse y un avión se demoraba en arreglarse. Inmediatamente lo ingresaron al taller de reparaciones de Lockheed y los motores a su fábrica para una revisión y reparación

completa. Todo esto tomó bastante tiempo que “Lucky Lindy” como la bautizó la prensa por su buena su buena suerte y porque Amelia Earhart tenía un singular parecida al ser delgada, alta y rubia como Charles Lindbergh, el piloto que había atravesado el Atlántico por primera vez, que también tenía esas características físicas...

¿Qué hacer? ¿Volver a intentar el vuelo?

Amelia analizó y discutió con su marido esa posibilidad y él, conociéndola, la apoyó personalmente y además ayudando a conseguir el dinero necesario para una nueva aventura global. El avión quedaría listo y certificado para fines de Mayo. Amelia había decidido con Fred Noonan hacer la travesía en sentido contrario a la anterior, vale decir de Oeste a Este.

El vuelo entonces se planificó al revés con casi toda la parafernalia técnica, legal, diplomática y meteorológica del prevuelo y con el apoyo anónimo de mucha gente de esas áreas y especialmente por su marido George P. Putnam que siempre la ayudó y apoyó.

El raid global se efectuaría en el próximo verano – ya cercano - con Fred Noon, como navegante

“Decidimos invertir el vuelo para volar al Brasil y de ahí al África Central a Dakar, atravesando desiertos hasta Arabia y luego la India, Indonesia y Australia, , luego a Hawaii y California. La razón era que se avecinaba ya el verano con sus huracanes y tormentas de arena en el Caribe y en el Atlántico Central y el desierto africano, respectivamente El avión Lockheed demoró Abril y Mayo en estar “volable y casi listo”, faltaban algunas pruebas locales y decidimos hacer el vuelo de prueba final entre Oakland y Miami - una distancia de 3.000 millas (5.400 Kms) - tramo inicial que nos serviría como vuelo de prueba, y en Miami terminar con los detalles que fuera necesario reparar o preparar para nuestro viaje”



EL SEGUNDO INTENTO



El avión ya estaba listo y los preparativos burocráticos también. Despegaron el 21 de Mayo de 1937 con escalas en Tucson, Nueva Orleans hasta Miami donde llegaron el domingo 23 en la tarde.

“El vuelo fue sin novedad, salvo el sobrevuelo sobre una impresionante tormenta de arena entre Tucson y Nueva Orleans. Sería una premonición sobre lo que encontraríamos cruzando el Sahara?”

La distancia recorrida entre Oakland y Miami fue de $586 \text{ n.m} = 2322 \text{ km}$.

El Lockheed recibió en Miami los últimos toques preparativos para la larga travesía, en los talleres mecánicos de PAN AM donde Amelia participó a diario en las tareas preparatorias, luciendo un overol manchado de grasa

igual que sus manos y rostro (también manchado) lo que le logró la admiración de los mecánicos al trabajar codo a codo con ellos.

Pero no todo eran preparativos. Amelia después de analizar su vida aérea, decidió retirarse de sus vuelos aventureros. *“ Tengo la sensación de que a mi organismo le queda solamente capacidad para un vuelo mas y luego dejaré estos vuelos exhibicionistas sean largos o cortos. Quiero dedicarme a mis estudios de investigación aeronáutica en la Universidad de Purdue y compartir más con mi marido que me lo ha pedido repetidamente. Además, me estoy haciendo vieja y quiero dejar paso a la nueva generación, antes que también me sienta débil...”*

Las intenciones racionales de volar por última vez no se cumplirían. El viaje era ambicioso y muy largo, El Lockheed era un buen avión, ,diseñado para vuelos terrestres, con equipos de radio insuficientes para largas distancia y ambos tripulantes no conocían el Código Morse. Los tramos se contabilizaron en millas náuticas desde Oakland lugar donde se inició el vuelo transglobal

Regla de control del viaje en términos de distancia

D= Distancia del tramo. En millas náuticas

T= Distancia total volada en millas náuticas = 1 milla náutica 1.8 kms.

HACIA EL CARIBE

MIAMI/ PUERTO RICO (D= 908 = T 1102 n.m.) (01/ 06/ 37)

EL 1ro Junio, el NOVEMBER ROMEO 16020 - Nombre legal del vuelo transglobal - despegó tempranísimo del Aeropuerto de Miami (de la época) . Ya habían recorrido 2332 millas náuticas desde Oakland a Miami (4.200 Kms) y su siguiente destino era Puerto Rico.

“Despegamos de Miami con destino a California por la ruta más larga...”

Ya en crucero, Amelia y Fred, le dieron la bienvenida al sol naciente en el Oriente, de adonde serían sus amaneceres, hasta llegar a Oakland a 23.420 millas náuticas aproximadas (41.970 Kms.) . Desde Miami a San Juan Puerto Rico habían 908 millas náuticas (1.634 Kms.). El NR 16020 voló con el piloto automático conectado a bajas alturas sobrevolando el Archipiélago de las Bahamas a 4000 pies con nubosidad parcial de mediana altura viendo el mar azul claro que se obscureció al abandonar las costas volando con rumbo sur/este

Los cúmulos se amontonaban en las altura y sus sombras flotaban sobre las pálidas aguas. En un momento nos sumergimos en ellos donde el avión bailó un vals hasta que salimos nuevamente al resplandor...era como jugar al escondite con el sol...!”

Noon que no se despegaba de las cartas de navegación, solicitó algunos cambios menores de rumbo hasta que divisaron al frente la Isla de Puerto Rico minutos después del mediodía. El NR 16020 a la vista de San Juan inició el descenso aterrizando a las 1310 –hora local.

Amelia y Fred fueron atendidos cariñosamente por la esposa del gerente de PANAM quién les ofreció almuerzo. En la tarde viajaron a casa de una piloto amiga Clara Livingston que vivía a orillas del mar donde alojaron cómodamente. Al día siguiente regresaron a San Juan donde Amelia fue entrevistada por la prensa. Frente a las innumerables preguntas sobre el vuelo anterior fracasado en Hawái y el por qué del presente vuelo. Amelia con mucha calma respondió...

“La razón de estos vuelos son el anhelo humano de conquistar lo que no se ha hecho. Las intenciones que eso implica, no es por la publicidad. Esta llega sola a

favor o en contra. Deseo que los debates sobre el pro y el contra de nuestros intentos se posterguen hasta el final. Si tengo éxito, será el momento de sacar a la luz los méritos y los deméritos. Si no...otra persona tomará el relevo y completará lo que yo he intentado hacer, incluido las declaraciones a la prensa..."

HACIA AMERICA DEL SUR

PUERTO RICO /PARAMARIBO (D= 1.102- T= 4442 N.M.)

(02/06/37)

El Electra NR- 16020 despegó más tarde de lo programado, alrededor de las 7 a.m. debido a los temas burocráticos de muchos aeropuertos de la época y del largo de la pista que estaba castigada por reparaciones. Los aviones que volaban largas distancias como los hidroaviones de PANAMERICAN eran hidroplanos que despegaban y aterrizaban en el agua. Los aviones terrestres de esa década eran para tramos terrestres, adecuados a sus capacidades. El Electra pertenecía a otra serie, a otra realidad.

Después de sobrevolar las montañas boscosas de la isla de Puerto Rico el Electra enfiló hacia el sur –sur-este ascendiendo a 8.000 mil pies (los aviones generalmente tienen altímetros calibrados en pies de altura equivalentes a un metro es = a 3.2 piés) que son aproximadamente 2.500 metros. Tuvieron casi todo el tiempo viento en contra durante la travesía del Caribe.

“Mi primer atisbo de Sudamérica fue la costa Venezolana. Antes de ellos solo habíamos vislumbrado la isla Margarita a estribor (derecha). Al acercarnos comprobé que el terreno era muy selvático. Un río lodoso serpenteaba por el paso que montañas que seguimos hasta aterrizar en Caripito que se divisaba al frente por sus techos rojos y una pista asfaltada y grandes estanques de petróleo de la Standard Oil Company Allí pernoctamos y fuimos muy bien atendidos”

Al día siguiente volaron a Paramaribo siguiendo la costa ,con el mar a la izquierda y una densa jungla a la derecha de árboles inmensos de copas frondosas y ríos corrientosos. Durante gran parte de la travesía tuvieron viento en contra y muchos chubascos que soslayar hasta que llegaron a Paramaribo, la Capital de la Guyana Holandesa con la agradable sorpresa de encontrar una pista adecuada con una

manga que les indicaba el viento. La tripulación fue muy bien recibida y después de hacer los servicios adecuados para el Electra, los transportaron en tren a la Capital Paramaribo.

“Me impresionó la ciudad con sus calles arboladas y su aspecto limpio y bien cuidado, pero también era pintoresco y tropical. Su pueblo de blancos, mestizos y negros y son cordiales y fue novedoso cuando fuimos al mercado donde vendían huevos de tortuga se cáscara bland a, judías verdes de casi medio metro de largo, pepinos con forma de cuernos y frutos del árbol de pan”

“En el hotel donde alojan los pilotos de PANAMERICAN nos encontramos con antiguos colegas de Fred Noonan y uno de ellos me contó la historia que yo desconocía de mi navegante que era un persona lacónica e introvertida. Un piloto me contó que Noonan entró a la marina mercante a los 15 años. Durante la guerra sirvió en un transporte de municiones y estuvo en tres naufragios de barcos que fueron torpedeados, además de haber cruzado siete veces el Cabo de Hornos y como buen marino le gustaba el trago y las aventuras.”

PARAMARIBO/FORTALEZA Y NATAL (D = 1142 – T = 5484 N.M.)

(04/06/37)

El despegue tuvo atrasos por una niebla matinal y el vuelo se hizo sobre la jungla tropical durante un largo trecho de 960 millas y luego sobre el mar otras tantas millas, cruzando la línea del ecuador y el estuario del río Amazonas volando directo a Fortaleza. Donde arribaron después de 10 horas de vuelo

“las horas pasaron volando sobre selvas extensas que bordeaban la costa hasta el infinito, jungla adentro. La nubosidad en ruta no fue problema y evadimos los cúmulos aislados con comodidad. Cuando dejamos la costa volando siempre al sur-sur-este, cruzamos la desembocadura ancha y barrota del Río Amazonas y la Línea del Ecuador en donde Fred me bautizó, rociándome la cabeza con un vaso de agua.”

“Seguimos luego bordeando la costa que me llamó la atención porque se habían acabado las arboledas tropicales y el terreno era seco y arenoso y hacia el interior se divisaba particularmente desértico. Llovería poco en esa región? “

El Electra aterrizó sin novedades en la moderna pista de Fortaleza, después de 10 horas de vuelo. El aeropuerto tenía buenas instalaciones de todo tipo y

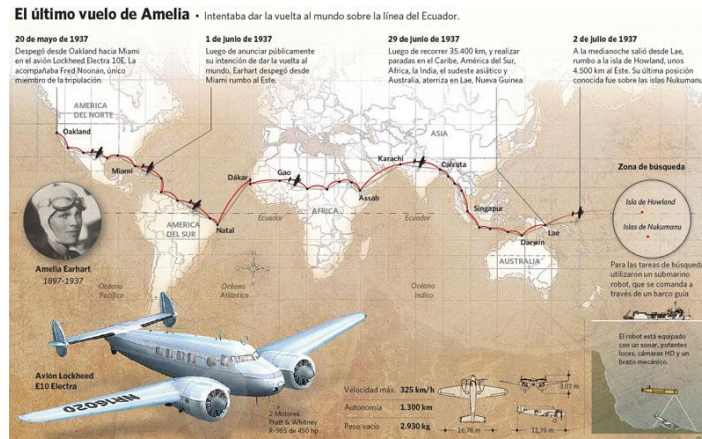
PANAMERICAN puso a su disposición sus talleres mecánicos donde se hicieron revisiones, reparaciones y engrases menores.

La ciudad tenía una población de aproximadamente 100.000 habitantes alegres y conversadores. Ambos tripulantes aprovecharon la estadía para asearse, lavar la poca ropa que llevaban y comprar algunas prendas necesarias y artículos de limpieza. Fueron bien atendidos en todas partes y en algunas tiendas recibieron regalos. En el hotel les habían preparado una habitación matrimonial y cuando ambos – sorprendidos - solicitaron piezas aparte los hoteleros estuvieron más sorprendidos aún. Estuvieron dos días allí y aprovecharon de turistar algo y de recorrer la costa donde fueron convidados a pescar en catamarán, lo que no hicieron, cuando vieron que las embarcaciones eran pequeñas y que había que ser muy diestro para navegarlas, no obstante quedaron encantados por la hospitalidad alegre y bulliciosa de la población.

“La noche anterior a nuestra salida fue de intensas lluvias y chubascos y tuvimos temor de encontrar la pista embarrada. Afortunadamente no fue así y pudimos despegar a las 4.50 de la madrugada. El vuelo a Natal fue zamarreado y lluvioso debido a las nubes que se perseguían unas o otras en el cielo. Volamos siguiendo la línea de la costa bordeada de dunas y pasamos por la cima de un cerrito donde había una iglesia llena de fieles que parecían hormigas a su alrededor.”

“El aeropuerto de Natal era tan grande que lo avistamos desde lejos. Disponía de largas pistas y hangares que atendían a aeronaves francesas, alemanas y americanas lo que lo convertían en un aeropuerto cosmopolita y poliglota transcontinental.. Fuimos gratamente recibidos y atendieron nuestro avión eficientemente para la larga travesía que pensaba hacer esa misma noche hacia Dakar.”

“No obstante – los franceses que tienen larga experiencia en los cruces del Atlántico, desde los tiempos de Mermoz, me informaron que las mejores horas para volar eran de madrugada, debido a las tormentas que se formaban y alineaban dentro de las primeras 800 millas del cruce. Por eso decidí postergar la salida para el día siguiente.”



HACIA AFRICA

NATAL -BRASIL/SAINT LOUIS –SENEGAL (D = 1727 – T = 7446 N.M.) (07/06/37)

El despegue del Electra plateado se vio poco debido a la obscuridad. Eran las 03:15 de la madrugada y había llovido toda la noche y la pista pavimentada estaba mojada y el viento cruzado era fuerte. Amelia y Fred analizaron este contratiempo y decidieron usar la pista alterna que no estaba ni pavimentada ni estaba alumbrada pero se orientaba hacia el viento y la recorrieron alumbrándola con linternas para conocerla y ver sus aptitudes nocturnas que eran pocas. Finalmente con los motores encendidos el NR 16020 carreteó lentamente a su cabezal y despegó sin problemas iluminando su destino que no se veía.

“Nos elevamos sin novedad. Al separarnos de la tierra nos envolvió una absoluta negrura y solo se veían los diales brillantes de los instrumentos del avión que mostraban el camino a través del espacio en nuestro trayecto hacia Este, por encima del océano..”

El vuelo se desarrolló sin mayores inconvenientes. La meteorología pronosticada se cumplió, casi todo el vuelo tuvieron vientos de nariz hasta que a mitad de camino llegaron una zona de calmas ecuatoriales donde llovía torrencialmente.

La velocidad estimada del plan de vuelo se cumplió en términos del recorrido aérea, con un promedio de 150 nudos (un nudo = una milla náutica = 1.852 mts.) nos daba un tiempo de vuelo de 11 horas 30 minutos. Cuando llevaban 6 horas con 50 minutos Fred anunció que estaban cruzando nuevamente la línea del ecuador.

“Las horas voladas iban quedando atrás. Habíamos pasado cerca de la Isla de Fernando de Noroña al amanecer. Más tarde pasamos al sur de las Islas de Cabo Verde que no vimos El combustible consumido era de acuerdo al plan de vuelo y el tiempo era tan caprichoso como un caballo de saltos. A veces el avión se encabritaba y a veces volaba suavemente. Con el tiempo pasaba lo mismo, habían trechos de sol brillante, otros que los parabrisas se enneguecían por la nubosidad blanca y otras que la lluvia los azotaba brutalmente ensuciándolo y luego limpiándolos.”

“Cuando avistamos la costa africana había una densa y persistente niebla y durante un rato resultó imposible localizar alguna posición. Mi navegante me indicó que debíamos virar hacia la derecha, hacia el sur. A mi me pareció más prudente virar hacia la izquierda, hacia el norte y así llegamos a Saint Louis en el norte de Senegal.” Nuestro tiempo de vuelo fue de 13 horas, pero me pareció mas prudente haber aterrizado allí que haber regresado al sur hacia Dakar.”

SAINT LOUIS/DAKAR (D = 100 T = 8.592 N.M.)

(08/06/37)

Ambos destinos se encuentran en Senegal, que en aquellos años de pre-guerra se ubicaban en África Occidental Francesa cuya Capital era Dakar. Como el vuelo había aterrizado en la alternativa Saint Louis. Amelia Earhart decidió pernoctar allí, tanto por el descanso necesario como por hacer una revisión del Electra que tan noble se había portado durante la larga y fatigosa travesía.

El aeropuerto de Saint Louis estaba rodeado de chozas primitivas Sus habitantes eran unas figuras altas y oscuras dotadas de una especie de dignidad innata y que se ocupaban de sus cosas, ajenas a los aviones tan distinta a la de los afroamericanos maltratados por las razas sajonas. Sus calles eran una ópera cómica tropical. Las mujeres llevaban colgando a sus bebés de la espalda o de los costados. Lucían tocados de todo tipo de diferentes formas sobre los cuales cargaban en la cabeza cestos de frutas, flores y ropa multicolor u otras cosas con la cabeza muy en alto, la espalda muy derecha, luciendo pesados collares y brazaletes en sus brazos, aparentemente de bronce y caminando un ritmo muy digno...

“Al día siguiente , el 8 de junio, volamos a Dakar que era la capital del país cubriendo los 263 kilómetros, de distancia, en algo más de una hora y donde decidimos quedarnos para arreglar una fallas menores. El aeropuerto de Dakar es excelente y está situado en una lengua de tierra cercana a la ciudad.”

Re recepción de los aventureros aéreos fue más que cordial, tanto por el Gerente de la Standard Oil como por la Dirección Gerencial de Mantenimiento de AIR FRANCE que atendieron exhaustivamente las solicitudes de la tripulación del Electra, que hasta la fecha se había portado bastante bien, salvo fallas menores.

El Gobernados de Dakar los invitó a pernoctar en su casa, una Mansión señorial, donde les ofreció una elegante recepción cargada del intercambio de señales manuales, morisquetas, aspavientos y sonrisas debido las diferencias e ignorancias de los idiomas reciprocos, además que ambos tripulantes estaban algo atribulados por sus vestimentas, desaliñadas en comparación con el garbo y cachet de los otros invitados.

El aeropuerto de Dakar estaba a una legua de la ciudad (poco menos de cinco kilómetros) y el avión recibió una atención de primera, incluyendo lavados completos debido además del aceite que había marcado las nacelas de los motores, sino que por una pasta barrosa que se adhirió en las alas debido a la lluvia y polvo atmosférico que, casi invisible, castiga la velocidad del vuelo debido al roce del aire en las asperezas del avión.

DAKAR/GAO - SUDÁN FRANCES (MALI) (D = 1016 – T = 8592 N.M.) (10/06/37)

El despegue del bimotor NR-16020 fue temprano y sin mayor novedad, girando y volando luego hacia el Este, adentrándose en el enorme continente Africano, lleno de leyendas ficticias y peligros verdaderos... en sus calidoscopio de junglas, desiertos y llanuras donde poblaban no solo tribus negras que recién emergían a la modernidad en las selvas y llanuras tropicales al sur del continente, sino que también desiertos pedregosos o cuajados de dunas interminables donde los beduinos y tuaregs, musulmanes intolerantes no aceptaban las mareas recientes de la civilización occidental... bueno, eso es lo que había leído desde chica Amelia Earhart en su época juvenil cuando existían las novelas y la imaginación.

“ Cuando era niña, en Kansas, me fascinaban las aventuras de viajes. Con mi hermana y primas, satisfacía mis ambiciones fantaseando y mirando mapas viejos de lugares lejanos como el Africa. Su solo nombre evocaba misterios...”

La travesía del África Central estaba planificada directo al Mar Rojo con escala inicial en Niamey a orillas del Rio Niger (rival del Nilo en porte y longitud). Los pronósticos meteorológicos del despacho no eran sonrientes. Habían Borrascas que podían transformarse en Tornados y Tormentas Eléctricas. Por eso y aconsejado por los meteorólogos de AIR FRANCE decidí cambiar mi destino a un aeropuerto más chico en Gao, un pueblo más al norte que también estaba a orillas del rio Niger el que tenía curiosamente una forma de herradura hacia el norte, para luego siguiendo una curva regresar hacia el sur.

“Nuestro vuelo tierra adentro hacia el Este, sobrevolando Senegal y Niger a 8000 pies de altura con una velocidad de 150 nudos (1 nudo = 1 milla náutica en términos de velocidad) sobrevolando el rio Niger que volveríamos a sobrevolar.

Gao era una pequeña ciudad que había tenido un pasado glorioso con algunas ruinas antiguas como una pirámide truncada y una mezquita que fue importante en los siglos pasados antes de la invasión francesa hace 50 años.

GAO (Sudan Francés) / KHARTUM (Sudán) (D = 1857 - T = 10149) (11/06/37)

El vuelo transcontinental continuó hacia el Este, hacia con escalas en N' Djamena y El Fasher, volando a través de las dunas del África Central. El primer tramo estaba como a 950 millas náuticas de distancia volando sobre tierras amarillas calurosas, con grandes extensiones de un desierto inhóspito y árido, bordeado por regiones ásperas y montañosas y sufriendo continuas turbulencias incomodísimas, debido al aire caliente que ascendía y revoloteaba inclementemente alrededor del avión.

La navegación visual del terreno era bastante difícil por la carencia de puntos geográficos o lugares identificables. Tampoco se divisaban carreteras y solamente se divisaban angostos caminos serpenteando por las arenas y pedregales que se alejaban en todas direcciones y se percibían escasísimas pistas o lugares adecuados en caso de un aterrizaje de emergencia. A juicio del navegante Fred Noonan, era más “difícil la navegación sobre el desierto que sobre el mar” y había que recurrir a las observaciones celestiales con bastante frecuencia.

La ciudadela de N' Djamena - donde hicieron escala técnica - estaba en las cercanías del impresionante Lago Chad, un inmenso depósito de agua y barro en medio del desierto central que recibía las aguas de varios ríos convergentes. Tenía una asombrosa extensión de setenta y siete mil kilómetros cuadrados y sus orillas pantanosas se perdían en las distancias desérticas. . Allí pernoctaron, cansados por el zarandeo aéreo y al alba prosiguieron la peregrinación aérea hacia El Fasher a 610 millas náuticas (1.100 kms.) más al Este.

“ El vuelo en general fue “zamarreado” por las turbulencias del aire calientes y el desierto adelante parecía no termina nunca. Lo encontré parecido a ciertas regiones del sur-oeste de mi país de Arizona y Nueva México, pero por supuesto, con vestimentas de los beduinos totalmente diferentes a la de nuestros cowboys y sus cabalgaduras también... En nuestras paradas observé que las mujeres trabajan..y los hombres no, lo que para mis puntos de vista era escandaloso. Pero el mundo es así y las religiones y costumbres no avanzan con la rapidez de mi Electra. Otra cosa que me llamó la atención, es que la vida de los pueblos gira alrededor de ls pozos de agua.. Cuando un pozo se seca, esa población se traslada a donde hay un pozo funcional. Así de simple.”

Aterrizamos a la hora en El Fasher. Después de cargar combustible de ir al baño y caminar un rato, nos encontramos con la sorpresa que teníamos un amortiguador desinflado. Eso nos atrasó un par de horas en que nos entretuvimos bombeando aire con una temperatura de cuarenta grados. Como despegamos atrasados, volamos directo por el desierto interminable rumbo hacia el Khartum en el Sudán inglés Para recuperar tiempo allí, estuvimos solamente dos horas porque ansiábamos recuperar el tiempo perdido y llegar pronto al Mar Rojo y ver el mar”

“Me apenó no conocer más de Khartum, situada a las orilla del Nilo, como a 2.200 kms al sur de El Cairo. Era una ciudad grande de 50.000 habitante y sus calles diseñadas por el ingleses tenían la forma de la bandera inglesa (UNION JACK)”

KHARTUN (Sudan) / MASSAWA (Eritrea) (D = 400 – T = 10.549 n.m.) (13/06/37)

El vuelo entre Khartum y Massawa era relativamente corto en comparación con los tramos anteriores. Volaron alto como a 10000 para evitar la turbulencia,, volando sobre desiertos y ríos afluentes del Nilo y sobrevolando cordilleras relativamente

altas cercanas a la costa, Los viajeros aéreos finalmente contemplaron el Mar Rojo que no es tal, sino que azul Al otro lado del Mar Rojo, se divisaba Arabia y sus leyendas atractivas y misteriosas como “las mil y una noches” y mirando esa lejanía llegaron alto sobre su destino. El aeropuerto de Massawa tenía grandes dimensiones y hangares que divisaron cuando casi estaban encima, por lo que el descenso fue en espiral hasta ingresar el tránsito visual. Curiosamente, a pesar del porte del aeródromo, nadie hablaba inglés, francés o italiano, por las comunicaciones técnicas del servicio del Electra fueron pantomimas y morisquetas.

“El calor era insoportable. En esa tarde eran 38° C a la sombra. Massawa tiene fama de ser una de las ciudades más calurosas del mundo. A veces la temperatura en verano puede subir hasta 49 °c a la sombra! Por ello, son los productores más grandes del mundo de sal marina. Durante el descenso me pareció ver enormes dunas blancas que no son de arena sino que de sal,, elaborada por el sol ardiente que evapora incontables litros de mar cada día.”

“Massawa es la capital de Eritrea, colonia Italiana, con solamente 15.000 habitante, tiene un puerto importante por su ubicación en el Mar Rojo y las embarcaciones entren y salen continuamente a todas partes del mundo”

“Esa noche alojamos cómodamente en el Cuartel Militar Italiano donde fuimos muy bien atendidos y alimentados y sus habitaciones nos dieron un profundo y merecido descanso”.

HACIA EL ASIA

MASSAWA (Eritrea) / ASSAB Eritrea) (D = 241 T = 10.790 n.m.) (14/06/37)

El 14 de junio el NR 16020 despegó de Massawa hacia el sur, bordeando el Mar Rojo. Era un tramo relativamente corto, pero así lo habían planificado, considerando el tramo venidero que bordearía Arabia hacia la India, sería menor y que Assab ofrecía mejores instalaciones para el despegue y más suministro de gasolina para aviones. Assaba también estaba en la costa y también hacía un calor insoportable. Históricamente los italianos habían llegado allí para crear el Estado de Eritrea (hoy después de muchos cambios históricos con diferentes banderas, es una República independiente) donde fueron cordialmente atendidos por los militares italianos de la Base militar.

**ASSAB (Eritrea / KARACHI (India - hoy Pakistan (D = 1614 T = 12404 n.m.)
(15/06/37)**

Normalmente se despegaba al amanecer para aterrizar a medio día con el objeto de evitar el insoportable calor y las turbulencias y perder sustentación lo que significaba mayor consumo en ruta y además una velocidad de aterrizaje debe mayor, debido a esas consideraciones, el siguiente despegue fue antes del amanecer para luego volar diagonalmente sobre el Mar Rojo hacia su estrecha entrada en Adén al sur de Yemen.

En Arabia, Yemen y Omán las visitas aéreas no son bien recibidas, debido a que los árabes no aman a los cristianos, y solo conseguimos permisos - gracias a los británicos de Omán que nos autorizaron a hacer una escala técnica allí y luego para volar siguiendo la costa de la tremenda península arábica y luego sobre el Océano Indico directo a Karachi.

“Una de las rutas más áridas del mundo bordeaba nuestro vuelo. En algunas partes las montañas descendían hasta el borde del agua, alternándose con las dunas rivales que hacían lo mismo. No es recomendable tener un aterrizaje forzoso en esas costas y tampoco tierra adentro. El desierto es infinito. Además en esas zonas las tribus beduinas no simpatizan con los cristianos y pueden ser feroces, especialmente con las mujeres”

“Más allá de Ras el Hadad, que está en el extremo oriental de la Península Arábiga, frente al Golfo de Omán, cruzamos las aguas hasta Gwadar, que sobrevolamos como a las cinco de la tarde. De allí volamos sobre la costa y el mar Índico hasta Karachi donde llegamos a las siete de la tarde. Calculo que el tiempo que nos demoramos entre este lago tramo de Assab a Karachi fue de 13 horas con 10 minutos”

Karachi está en la costa norte de la India (hoy pertenece a Pakistán). El vuelo de Amelia era histórico por ser el primer avión que había volado desde el Mar Rojo a la India. A la llegada del Electra la esperaba una sorpresa. Su marido George Putnam la llamaba por teléfono desde Nueva York:

=====

¿Amelia, cómo te encuentras?

-Estupendamente. Nunca me he sentido mejor!

¿Qué tal el avión?

-Parece que todo va bien! Hemos tenido pequeños problemas con el medidor de consumo de combustible y el analizador de carburante. Aquí lo arreglarán...

¿Cuánto tiempo se quedaran en Karachi?

-Dos días, probablemente! Quiero revisar todo. Despegaremos el Miércoles!

¿Rumbo adónde?

-A Calcuta posiblemente...

¿Hay un rumor que los van a poner en cuarentena?

-No lo creo. Acá todo el mundo es amable con nosotros...

¿Qué tal Fred Noonan?

-Todo bien!

¿Te lo pasas bien?

-Imagínate ¡ Es un viaje soberbio! Lo haremos juntos alguna vez ¡

¿Cierto? Por mi...de acuerdo! ¿Algo más?

-Bueno, mañana te telegrafiaré un cálculo de tiempo de cuando deberíamos llegar a Howland...

...Adiós! Nos vemos en Oakland, en casa!

-Adiós George...saludos!

=====

“ En Karachi lo pasamos bien El Maharajá de Jodhpur nos invitó a su propiedad.... pero no teníamos tiempo! Anduvimos en camello que peor que un avión con turbulencia fuerte. Fuimos “en ese avión bamboleante” a un Oasis cercano. Allí

vimos muchos camellos caminando bamboleándose trasladando mercaderías y otras cosas. Caminando airosamente, a sabiendas que son irremplazables”

“Karachi es un Centro de vuelos internacionales importante. Recibimos encomiendas con repuestos y el Electra fue revisado por mecánicos de la RAF y de la IMPERIAL AIRWAYS (precursora de la BOAC que luego fue British Airways)”

“Karachi tiene una población de 300.000 habitantes y está rodeada de desiertos, montañas y manglares. Es puerto de salida y entrada de varios países interiores, como Afganistán y otros. Su aeropuerto es el más grande que he visto donde transitan aviones desde Europa a Australia y al extremo Oriente” Tuvimos varias reuniones con pilotos militares y de las Líneas Aéreas, todos ellos tipos enamorados de sus aviones, buenos para las anécdotas y la cerveza y muy amables con la única mujer del grupo... Tenían un letrero en el bar que era motivo de risa que decía:-“

A TODOS LOS PILOTOS QUE TENGAN DENTADURA POSTIZA SE LES ORDENA SACARSELOS PARA LOS VUELOS. ESTO SE DEBE A ORDENANZAS MEDICAS QUE ESTABLECEN QUE LOS MOVIMIENTOS VIOLENTOS EN VUELO PUEDEN DESMONTAR LAS DENTADURAS DE LAS ENCIAS CON EL PELIGRO DE TRAGASELAS LO QUE PUEDE PRODUCIR AFIXIAS Y MUERTES!

“Yo les confirmé que mi dentadura era original...”

“Un piloto de KLM me preguntó cuántas horas llevábamos de vuelo. Sacando la cuenta con mis dedos calculé que llevábamos 15.000 millas voladas, que a 150 millas por hora nos daban aproximadamente 100 horas de vuelo...”

“Otro piloto me preguntó si el Electra tenía baño...yo le respondi que los asientos de los pilotos eran muy cómodos, que los estanques de gasolina tenían una capacidad de 4.350 litros y que el navegante tenía su oficinita atrás...”

KARACHI India / CALCUTA- India - (D= 1178 – T = 13.582 m.n.) (17/06/37)

El despegue del N.R: 16020 Electra, como siempre fue temprano en la mañana, en su vuelo directo a través de la India - desde el Mar Árabe hasta el Océano Índico. Al principio volaron sobre nubes bajas que cubrían la ruta. Había un desierto adelante llamado “Sind”, de gran extensión yerma y cruzado adelante unas lomas que parecían peldaños subiendo hacia unas lejanas montañas. Arriba de las lomas,

corría un viento cruzado que levantaba la arena en la altura e impedía ver el terreno. Al pasar sobre las montañas, el viento quedó atrás y se pudo divisar el terreno. Cauces de ríos secos, unas pocas carreteras y varias líneas férreas, que ayudaron nuestra “Ferrodrómica” (el arte de volar siguiendo la dirección del tren...) Más allá, en el cielo aparecieron unas águilas negras volando alrededor de los 5.000 pies, que aparentemente no conocían la aviación y se acercaron curiosas, complicándole la vida a la pilota.

“Los pajarracos se acercaron y revolotearon a mi alrededor. Era mi primera experiencia de aquel tipo de encuentro celestial. Les grité que se apartaran, alejando mis alas y al final me hicieron caso. Afortunadamente – mi pájaro – era más rápido y finalmente las dejamos atrás... ¡UFFF! ... estuvimos a punto de terminar nuestro vuelo allá en la India!”

El bimotor siguió su destino, sobrevolando Allahabad cercano a Agra donde se encuentra el famoso Taj Mahal . Ahora volaban sobre llanuras agrícolas pintadas de colores que formaban mosaicos verdes, marrones y dorados cuadros en el suelo.

Allahabad es una antigua ciudad a la orilla del famoso río Ganges, que nace en los Himalaya y desemboca en el Golfo de Bengala. Tiene un largo y religioso recorrido que compartió con el avión Electra durante un buen rato.

Con las horas, el verdor del paisaje se tornó blanquecino y parecía que abajo estuviera nevado.. Pero, era difícil que fuera así, ya que a 5.000 pies existía una temperatura de 30° grados centígrados...

Más allá, sobrevolaron montañas verdes, donde se elevaban varios murallones de cúmulos potentes. Allí llovía torrencialmente y la turbulencia fue de sustos, cuando intentaron atravesar las inofensivas torres blancas, a las cuales zigzaguearon cautelosamente el resto del cruce montañoso.

“Al acercarnos a Calcuta, volamos sobre llanuras tropicales con bosques y poblados. Empezamos a descender sobre poblaciones, líneas férreas, y edificaciones cada vez más tupidas y más altas. Ya divisábamos el aeropuerto y también se veían los diques y barcos en el puerto.”

En el cabecero de la pista el Electra se encontró con un inesperado chaparrón de agua. El bimotor aterrizó encabritado, levantando una manga de agua que los

cubrió por completo. Pero ya estaban en tierra y el avión “mojado como pollo” carreteó hasta su estacionamiento.

“Después de acondicionar el avión con ayuda de los mecánicos de Imperial Airways, nos fuimos en carritos “rickshaws” al hotel. Las calles eran muy anchas y estaban atestadas de movimiento humano, figuras vestidas de blanco que transitaban en todo tipo de carruajes y donde se veían vacas transitando por aceras y calzadas”

Calcuta es la capital de la provincia de Bengala y en esa fecha tenía una población de más de un millón de habitantes de los cuales aproximadamente diez mil residentes europeos rigen su destino y a pesar de tener una Universidad, abunda el analfabetismo. Los hombres doblan en número a las mujeres y su clima es cálido y húmedo donde predominaban las lluvias en el verano.

En Calcuta la tripulación supo lo que eran los Monzones, y que no era un Frente de mal tiempo o un Tifón como ellos sospechaban sino que era un fenómeno meteorológico de cuidado

En la India se entiende que es una estación lluviosa que afecta de Junio a Septiembre cuando los vientos dominantes del nordeste cambian o giran al Suroeste (cambian en dirección contraria) lo que provoca lluvias torrenciales, estacionarias extremadamente fuertes que anegan, ahogan y sumergen En la India sostienen que este fenómeno lluvioso se presenta entre Junio y Septiembre de cada año y en forma sistemática. Esto, por supuesto que no agradó a la tripulación del NR -16020 . Esa noche en Calcuta el Monzón entró en acción con moderación. Cómo sería al día siguiente?

CALCUTA – India / AKYJAB - Birmania (D = 291 – T = 13.873 N.M.) (18/06/37)

“Al amanecer, cuando llegamos al aeropuerto, la pista estaba empapada. Las condiciones para el despegue eran precarias. Los meteorólogos nos aconsejaron – no obstante – salir lo antes posible, porque el pronóstico era adverso y las lluvias torrenciales anegarían la pista irremediabilmente más tarde”

El Electra carreteó lentamente debajo de los chubascos que enneguecían los parabrisas de la cabina de vuelo. Cuando llegó al cabezal giró hacia la pista brillante por el aguacero y entrecortada por el movimiento de los limpiaparabrisas.

“El despegue fue precario, el más arriesgado de todos los que hicimos. El avión se pegó a la tierra lo que pareció una eternidad y cuando por fin nos elevamos, casi no tuvimos margen para salvar las copas de los árboles que bordeaban el aeródromo”

El bimotor sobrevoló las múltiples bocas del Ganges y del Brahmaputra. La base de las nubes permitió que el vuelo se mantuviera debajo de las nubes que descargaban constantemente chaparrones de agua. El avión se movía ocasionalmente cuando pasaban debajo de un cúmulo activo. Más adelante la lluvia amainó por un rato. Y se apreciaron vastos arrozales y algunas chozas de hoja de palma. Los campesinos los miraban saludando el pájaro metálico. Quizás era la primera vez que veían un pajarraco así, tan bajo.

“No teníamos previsto pernoctar allí, sino que esperábamos llegar a Rangún, más al sur, después de una escala técnica y una visita al baño, por lo que hicimos un “touch-land-and go” rápido para aprovechar los pronósticos benevolentes de la tarde. Una vez en el aire los elementos se volvieron cada vez más hostiles. El viento hasta ahora inactivo, empezó a soplar con furia y arreció una lluvia implacable . El diluvio fue tan implacable que despegó la pintura del avión. Después de intentar o seguir el vuelo por dos horas, nos rendimos y nos vimos obligados a retornar a Akyad”

El regreso fue muy accidentado y con bastante suerte, volando casi a ras del agua y con pésima visibilidad. Gracias a la pericia del navegante Fred Noonan, tuvieron la suerte de regresar después de “Dos horas y media de no ver nada... ni ir a ningún sitio” como lo comentó el navegante, ya en tierra.

Los pronósticos no eran buenos. Los mecánicos locales nos predijeron mal tiempo por varias semana. Había que ver que lo que pasaría día a día.

AKYA–Birmania / RANGOON – Birmania (D = 268 – T = 13.641 N:M:) (19/06/37)

Por suerte las condiciones mejoraron – no así la de la ruta – pero analizando los pro-y-lo-contras – decidieron seguir la travesía con la idea de llegar a Bangkok para recuperar tiempo. Pero esto era si los monzones lo permitían. Pero no fue así y solo pudieron volar hasta Rangoon en Birmania.

Habían decidido “capear” el Monzón por abajo, pero no pudieron debido a las copiosas lluvias que parecían cataratas, así que Amelia decidió montar hasta 8.000 piés y volaron por instrumentos durante dos horas. Cuando descendieron bajo las nubes ya estaban en ella desembocadura del río Irrawady al norte de Rangoon.

“Yo pensaba que estábamos mas cerca de Rangoon, pero al divisar el río, seguimos volando por debajo de las nubes unas 50 millas hasta que atisbamos un reflejo del sol en el techo de la Pagoda Ishwe Dagon, cuya enorme mole se divisaba muy de lejos debido a los paneles de oro de su techumbre”

Tuvieron que pernoctar en Akyab, nuevamente por culpa de los Monzones que no perdonaban las vueltas al mundo en avión, así que pernoctaron en casa del cónsul norteamericano.

Al día siguiente, el tiempo seguía negativo para volar, así que se dedicaron a turistear por la ciudad

“ Rangoon es la Capital de Birmania. El centro de la ciudad estaba llena de coloridos y de gente de distintas razas, con vestimentas vistosas , costumbres, creencias y lenguajes distintas y no ví gordos, todos eran delgadísimos y si no caminaban andaban, en rickshaws y gharries, vehículos tirados por humanos o por caballos. Su población es de 400.000 habitantes y muchos fumaban unos enormes puros de tabaco envuelto en hojas secas de maíz que pueden durar hasta 3 días de echar humo.”

HACIA INDONESIA Y AUSTRALIA

RANGOON – Birmania / BANGKOK –Siam (D = 780 T= 14.421 n.m.) (20/06/37

A la mañana siguiente despegaron rumbo sur con rumbo a Siam (Hoy Thailandia), Las condiciones “monzónicas” se mantenían impertérritas en la ruta. Entre turbonadas ascendieron a 8.000 piés y luego a 10.000 para superar las cimas de las montañas que bajaban paralelas a la ruta. Más al sur, se encontraron con una espesa jungla verde hasta cruzar el río Mei Khlaung donde la selva dio lugar a

terrenos cultivados, con amplios arrozales que rodeaban algunos poblados diseminados.

“Durante el descenso volamos por un llano con buena visibilidad hacia adelante. Las montañas se habían alejado hacia el Este, al acercarnos a nuestro destino.”

,” Ya más cerca, observamos un sinfín de Templos Budistas notables por sus tejados multicolores donde sobresalían unas agujas doradas que parecían de oro como una antesala oriental de la ciudad a medida que nos acercábamos desde el norte.”

“ Al bajar cruzamos el rio Me nam con un sistema de canales muy singulares que se dividían geométricamente dentro de la ciudad, creando una similitud parecida a la de la Venecia italiana.”

“Finalmente, sin mayores contratiempos “monzónicos”, aterrizamos en un moderno aeropuerto con esplendidas pistas e instalaciones. No íbamos a pernoctar sino que haríamos una escala ´técnica y física...solamente!”

BANGKOK –SiaM / SINGAPUR- Colonia Inglesa (D =780 – T =15.201 N.M. (20-06-37)

El bimotor Electra NR 16020 (Nombre completo y bien merecido por haber volado algo más de 28.000 kilómetros en este raid mundial sin mayores problemas) salió, de Bangkok despegando, y cruzando el larguísimo Golfo de Tailandia (ex golfo de Siam), directo a hacia su destino con bastante buen tiempo, volando rumbo sur, salvo algunas correcciones debido al viento cruzado y con una espectacular vista de las extensas costas de Tailandia a la derecha y la península de Camboya (hoy Camboya) a la izquierda la que fue quedando atrás a medida que el avión avanzaba en su vuelo hasta las costas de Malasia y Sumatra

“Volar sobre esos paisajes me parecía un sueño. El mar, de color malva, se fundía con el cielo azul, acompañado de nubecitas que se deslizaban plácidamente. El día era inmejorable. El “Monzon y sus maldades”, habían quedado atrás. Mientras volábamos sobre la parte más estrecha de Malasia, recordaba la novela de Emilio Salgari “El Tigre de Malasia” y sus hazañas, mirando el estrecho de Malasia por la derecha y y el Mar de Malasia por la izquierda en tanto volábamos cerca de Kuala Lumpur. Lo cuento así porque volábamos sobre una isla que tenía el mismo nombre que sus dos costados marítimos...”

“Los valles adelante se tornaron verdes por su frondosa jungla donde batallaban contra las plantaciones de caucho y las minas de estaño que invadían el verdor del paisaje.”

Comenzó el descenso y la aproximación a Singapur. La inmensa ciudad se halla en un archipiélago, al sur de la gran isla de Malasia. Su nombre se traduciría como “la ciudad de los leones” (singa = león y pura = ciudad). . Está, separada de Malasia por el Estrecho de Johor hacia el norte y separada de Indonesia al sur - por el Estrecho de Singapur. Su historia está íntimamente ligada al imperio británico y políticamente es una Ciudad-Estado, multilingüe y sobre poblada de orientales y otras razas, con una minoría blanca.

“Aproximamos al enorme y moderno aeropuerto directo desde el norte. Había dos aviones grandes, uno de Imperial y el otro de KLM aterrizando antes que nosotros y todos veníamos de Bangkok. En la Terminal fuimos recibidos por el cónsul general de Estados Unidos, que nos convidó alojamiento en su Residencia. Si hubieran sabido que nos dormiríamos después de la cena y nos levantaríamos a las tres de la mañana...a lo mejor nos habrían llevado a un Hotel!

SINGAPUR – Colonia inglesa / BANDOENG /Java (D= 541 – T = 15.742) (21/06/37)

El despegue – como todos – fue a primera hora. La ruta trazada los llevaba al mar entre Java, al oeste de Borneo y a las costas occidentales de Sumatra. Durante el vuelo, el Lockheed cruzó por tercera vez el Ecuador, volando hacia Australasia. La panorámica era bella pero insegura para los pilotos debido a los densos manglares y tupida jungla, paraje inseguro que volaron alertas por la posibilidad de un aterrizaje de emergencia hasta que sobrevolaron la costa bordada de islotes paradisiacos y luego las montañas del Oeste de Java.

“Bandoeng es un lugar encantador, colgado entre montañas de densa jungla, un paraíso del té, café, especies y flores tropicales, con un clima fresco y saludable que sobrevolamos antes de llegar al campo de aterrizaje. El avión fue magníficamente guardado dentro de un hangar de una subsidiaria de KLM para hacerla revisiones menores”.

“Como necesitábamos un merecido descanso, nos quedamos tras días allí, visitando lugares impresionantes como el cráter de un volcán donde llegamos culebreando en auto por unos caminos donde también transitaban peatones autóctonos, con diversas cargas sobre la cabeza o en largas varas flexibles que cargaban al hombro. Soslayamos arrozales en terrazas que escalaban las laderas. Cuando llegábamos a la cumbre, a 1500 metros de altitud, rumbo al cráter, los bosques habían mermado y el olor a azufre ya era notorio y cuando nos asomamos al cráter, vimos una laguna azul humeante por las lluvias y los gases que emergían. Hacia frío y por primera vez en el viaje me puse una chaqueta de cuero”

“Todo hasta aquí había “alas sobre ruedas” pero la vida y el destino siempre pone tropezones en el suelo y turbulencias súbitas en el aire . El 24 de Junio cuando a las 4 de la madrugada estábamos calentando motores para volar a Darwin , en Australia, nos dimos cuenta que uno de los indicadores de temperatura de los motores no funcionaba. Tuvimos que detener los motores para arreglar la falla que los mecánicos recién la solucionaron a las dos de la tarde y pudimos partir, pero cambiamos el plan de vuelo para llegar solamente hasta a Surabaya en el otro extremo de Java. Cuando estábamos iniciando el descenso, ya al atardecer, descubrimos que la falla había aparecido nuevamente Cuando aterrizamos en Surabaya nos dimos cuenta que allí no arreglarían el problema. Por la hora nos quedamos allí y decidí hacer una de las cosas más difíciles que he hecho en mi vida y decidí retornar a Bandung al día siguiente. Allí volvimos a ser recibidos con mucha cordialidad, tanto por los mecánicos de KINLM, la subsidiaria de KLM como por Oficiales de la Fuerza Aérea Holandesa, los que nos prestaron todo el apoyo desinteresadamente”

“Gracias a ese mantenimiento, pudimos conocer la capital de Java que está a 3 horas en auto. Nuestros anfitriones nos hicieron la invitación Su nombre es Batavia (Yakarta). Nos llevarons en auto para conocer el territorio y volvimos volando para tener una perspectiva general y nos demorándonos solamente 20 minutos.”

“Batavia (Yakarta) como todas las ciudades del oriente, tiene mercados y tiendas muy tentadoras. Después de visitar el mercado marítimo donde los peces se envuelven en hojas de choclo, recorrimos bazares y tiendas muy atractivas para comprar suvenires y ropajes exóticos. Desgraciadamente, no andábamos de compras e hicimos un pacto con Fred de no comprar nada que comprometiera el

peso del avión. Me reservé una excepción al tentarme por la compra de un bello puñal de hoja curva y con una empuñadura que me cautivó y me propuse llevarlo el resto del vuelo “al cinto”. Una vez solucionada la falla pensaba volar directo a Darwin al norte de Australia. Pero no fue así.”

BANDOENG– Java / Kupang – Timor (D = 980 - T / T = 17.340 n.m) (27/06/37

El NR 16029 ya reparado despegó nuevamente con destino ahora a Kupang en la isla de Timor. El vuelo de aproximadamente 900 millas se efectuó a la largo de Java sobre un rosario de islas que se deslizaba lentamente entre los mares de Bali al norte y Sawa al sur. El vuelo sobre los bellos paisajes se realizó con buen tiempo con algunos cúmulos y cúmulos nimbos, bastiones distantes y que no entorpecieron la ruta.-

“Tumor es el apéndice de largo collar de islas que descienden desde Malasia hacia el sur y luego tuercen sus cumbres y costas hacia el este – igual que un “boomerang australiano!” Y me atrevo a hacer esa comparación porque ya nos acechábamos a Darwin.. . La isla está compartida entre Portugal y Holanda y nos llamó la atención que a medida de nos acercábamos, la isla se veía bastante árida, con poco follaje tropical como sus hermanas del oeste. Aterrizamos en la pista de tierra donde ondulaba el pasto seco bajo un” fuerte viento” El aeropuerto estaba rodeado de pircas de piedra. Solo había un un pequeño cobertizo para almacenar combustible y tuvimos nosotros que anclar el avión contra el viento y que lo movimos gracias a la ayuda de unos bulliciosos nativos y también muy amistosos hablando un lenguaje que no entendíamos. Era muy importante amarrar bien el avión por el viento por lo que dedicamos un tiempo a eso, colocándoles los “pijamas” protectores a las hélices y motores además de las tomas de aire de los pitót.”

“Alojamos en un hostel con algunas comodidades básicas y nos dedicamos a recorrer el pueblo que cuelga sobre un acantilado y nos percatamos que era básicamente pesquero , pero con un inevitable barrio chino.”

“Poco antes de la cena llegó un músico nativo con un extraño instrumento de bambú con cuerdas de cobre y acero que sonaba diferentes a nuestras guitarras. Estuvimos a punto de comprar una para llevársela de regalo a Bing Crosby, pero

nuestra estricta disciplina de los pesos máximos del Electra nos contuvo la buena intención”

KUPANG – Timor / DARWIN-Australia D = 445 – T = 17.785 N.M.) (28/06/37)

El cruce aéreo de Kupang a Australia (la isla natural más enorme del planeta) se efectuó sobrevolando el Mar de Timor con intenso viento de frente, volando sobre capas de estrato cúmulos que les impedían ver el mar encrespado y las aletas o siluetas de los innumerable tiburones que merodean por miles en estas aguas, donde los cazan o pescan con fines comerciales y deportivos.

Vistas desde el aire, las aguas en torno a Darwin son de un verde intenso donde la pesca de perlas es un gran negocio en Darwin, que no es una ciudad industrial, sino que un puerto comercial.

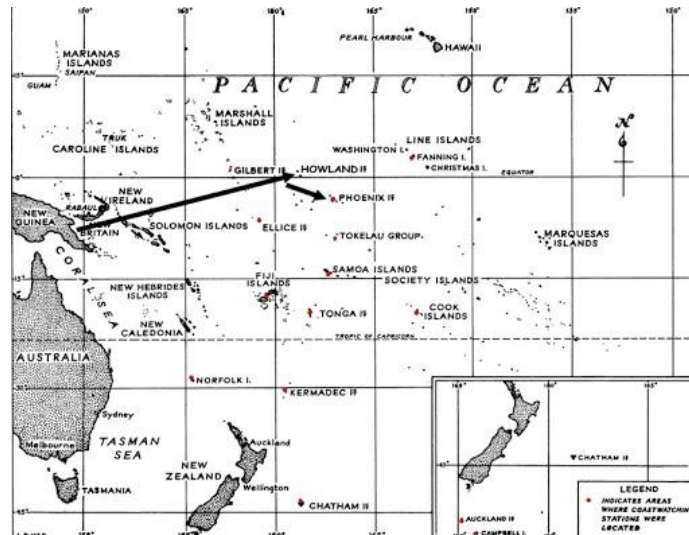
“El territorio que volábamos era de planicies boscosas interminables en el horizonte, donde no se divisaban montañas y las siluetas de miles de eucaliptus.”

“El aeropuerto es bueno y fácil de localizar. Tan pronto como llegamos a la losa fuimos abordados por un médico y varios enfermeros que nos auscultaron por todos lados para determinar si éramos portadores de alguna enfermedad tropical o alguna pandemia siniestra”.

“Los funcionarios de Aduanas fueron igual de estrictos y meticulosos y nos revisaron igual que un crucero transoceánico. Un detalle diferente es que allí entregamos nuestros paracaídas que ya no usaríamos en el cruce del Pacífico.”

“El día pasó rápido y recibimos algunas invitaciones, pero desgraciadamente no teníamos mucho tiempo para actividades sociales, puesto que al alba deberíamos concluir nuestra estadía en el quinto continente de nuestro viaje y ya queríamos despegar pronto para volver a casa”

HACIA EL PACIFICO –NOR ESTE – HACIA NORTEAMERICA



DARWIN - Australia / LAE - Nueva Guinea (D = 1012 – T = 18.797 N.M.(29/06/37)

Los viajeros del Electra en estas etapas finales ya estaban ansiosos de cubrir los últimos tramos que serían los más largos e inhóspitos. Eran solamente cuatro etapas desde Australia a California, pero abarcaban casi la mitad de la sandia mundial. Ya estaban con rumbos al nor-nor-este con que enfilaban su noble Electra bimotor a casa.

“Despegamos de Darwin al amanecer, como siempre con un rumbo aproximado de 040°/050° sobrevolando las montañas australianas de Wellington y saliendo al inmenso Océano sin islas a la vista que ya estábamos acostumbrados a ver. A la izquierda, teníamos el mar de Arrufa y a la derecha el inmenso Golfo de Carpintearía, que yo encontraba tan parecido al Golfo de Hudson al norte de Canadá. La distancia a volar era un poco más de 1000 millas. Atravesamos el estrecho de Torres, volando siempre directo hasta que sobrevolamos Nueva Guinea con Port Moresby a nuestra derecha. Comenzamos a ascender manteniendo contacto visual con el terreno que ascendía transformándose en una cordillera coronada de cúmulos potentes que evadíamos como en una cancha de sky. Finalmente, cuando la navegación a estima de Fred nos indicó que ya estábamos al

otro lado de los cerros, descendimos con cautela hasta que vimos la línea de la costa y el aeródromo de Lae a nuestra derecha.”

Lae está situada junto a un río, en la esquina de un gran golfo. Es el cuartel de la Guinea Airways Company que ha tenido un impresionante historial en el desarrollo económico de la región. Tanto de carga como de pasajeros..

El aeropuerto de Lae es una pista sonsacada de la vegetación selvática y termina en un precipicio al borde del agua. Tiene un kilómetro de largo y fue sorprendente la cantidad de aviones que había, inclusive otro Electra gemelo al de los viajeros.

Estuvieron 3 días allí alojando en hotel nuevo y preparando cuidadosamente la larga travesía que no dejaba de impresionar en muchos aspectos, especialmente porque cruzarían el meridiano 180° que es el meridiano de cambio de fecha, lo que producía confusiones porque al Oeste del meridiano era un día más y si cruzaban este meridiano hacia el Este sería un día menos, en otras palabras, si cruzaban el meridiano a las 12 del día miércoles, ahora serían las 12 del día martes. Complicado, pero así lo inventó la humanidad.

Los nativos que vieron eran impresionante porque, fuera de vivir en arrecifes junto al mar y en atolones, llamaba la atención el color de su pelo, teñido casi blanco lo que contrastaba con el color de la piel.

“Ya es 1ro de julio y nuestro anhelo es celebrar el 4 de Julio, nuestro día nacional en casa. El Electra ya está cargado de gasolina y aceite. No podemos salir hoy porque el tiempo y el viento están en contra nuestro”.

“Fred ha tenido dificultades para calibrar los cronómetros debido a dificultades con la radio y cualquier desviación en los cálculos, echaría a perder la navegación astronómica. Ni él ni yo sabemos Morse lo que podría ser necesario en las comunicaciones sobre el mar. Pero estamos seguros que las radio estan en buenas condiciones para el vuelo. Howland es un punto tan pequeño en el Pacífico, que hay que tener todas las ayudas para poder localizarlo.”

Los viajeros trabajaron duro esos dos días, preparando la cabina y eliminando todo lo que no fuera esencial . Ya estaba todo listo, menos las condiciones del vuelo que no eran apropiadas para ese día. Para matar el resto de la tarde, recorrieron en un

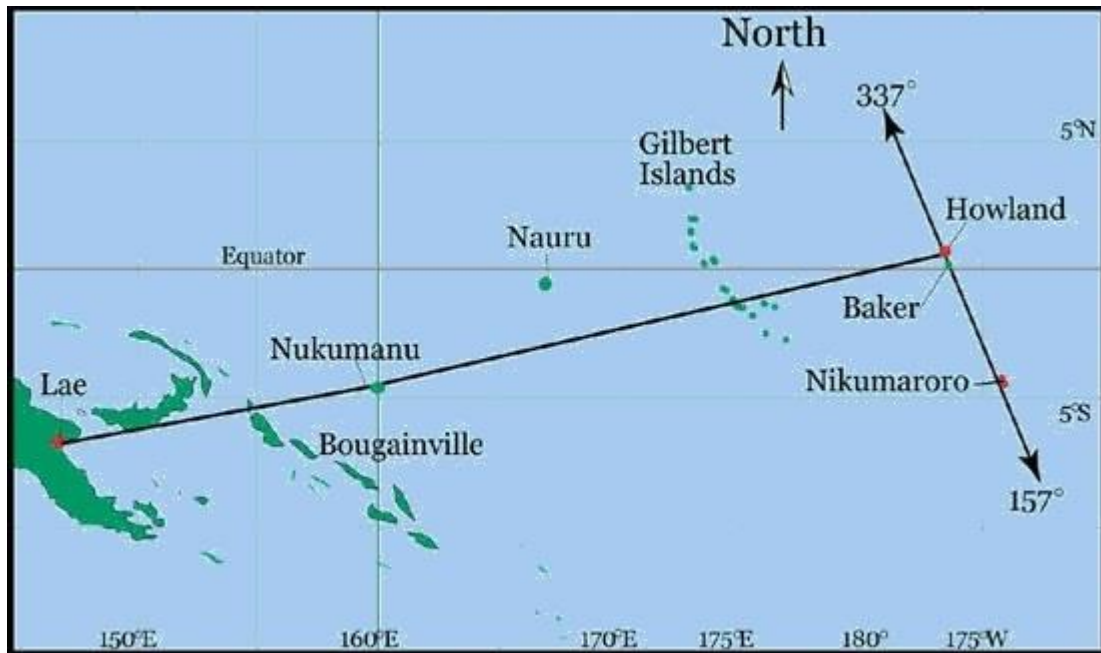
vehículo prestado el poblado cercano, con chozas de palmas y bambú, muchas de ellas construidas en pilotes a la orilla del mar.

Nueva Guinea es un país tremendamente húmedo donde fuera de la tierra firme existen innumerable pantanos y cienos terrosos que ocasionalmente se desprenden y flotan mar adentro donde se disuelven lentamente ahogando toda la vida que navegaba en ella.

“Hace poco más de un mes yo estaba en la otro orilla del Pacífico mirando hacia el Oeste. Mañana emprendemos el vuelo a casa y ahora miró las estrellas y el mar Pacífico desde el otro lado, mirando hacia el Este, mirando el futuro”.

“En estos días de vuelo, hemos dejado atrás toda la anchura del mundo, salvo este gran océano. Me alegraré cuando también hayamos dejado atrás los peligros de su navegación.”





LAE–Nueva Guinea/ISLA HOWLAND-Pacífico Central (D= 2556 – T= 21353 (02/07/37

A media mañana el bimotor Electra NR 16020 aceleró sus motores y corrió por la cancha húmeda, despegando con algunas dificultades de la corta pista de Lae que solo medía 1.000 metros por lo que el avión, muy cargado para el largo viaje, recorrió casi todo el largo de la pista, elevándose cuando solo quedaban 50 metros para llegar al acantilado. Varios espectadores suspiraron aliviados contemplando la riesgosa maniobra. El controlador desde la Torre del aeródromo de Lae, observó a través de sus binoculares como el pájaro plateado se alejaba, elevándose hasta que se convirtió un punto en el horizonte y luego desaparecer en un silencio expectante.

La noticia se esparció por el mundo cuando los diarios norteamericanos publicaron la noticia del despegue. y que el viaje duraría aproximadamente 16 horas. En Howland había dos buques de la Marina Norteamericana esperándolos, el ITASCA y el ONTARIO, ya preparados para asistir y recibir al bimotor a través de su larguísima trayectoria, con las comunicaciones y la navegación.

A las 1500 horas (local de LAE y con 5 horas de vuelo) Amelia Earhart reportó estar volando a 10.000 pies de altura y estaban descendiendo por encontrar nubosidad cumuliforme a ese nivel. Dos horas más tarde – con 7 horas voladas, reportó su vuelo a 7.000 pies con una velocidad de 150 nudos (millas náuticas por hora).

Posteriormente, aparecieron problemas de comunicaciones y de navegación. Su última posición fue cercana a las islas Nukumanu. Durante el resto del trayecto, las horas de ansiedad aumentaron cuando las comunicaciones se deterioraron y se pusieron entrecortadas e inteligibles y las señales de los radiofaros no se percibían.. Llegó un momento en que Amelia Earhart reportó estar sobre su destino, pero no encontró la isla y los buques no la vieron ni sintieron. Luego reportó estar volando en una “línea de posición” sur a norte y vive versa por si hubieran derivado. El ITASCA comenzó a largar humo para que lo visualizaran. No hubo caso. Finalmente el TASCAS recibió la última comunicación que al Electra le quedaba gasolina para media hora. Después...nada!

La noticia se esparció por el mundo. Amelia Earhart era una heroína de la aviación y su desaparición fue conmovedora. Las búsquedas fueron intensas y las deducciones fueron innumerables. Fuera de estimar que el Electra capotó en el mar, se estimó que a lo mejor habían aterrizado en otra isla, de las muchas no conocidas de la época y que vivió o vivieron ahí hasta que murieron. Otros dicen que el culpable era el navegante: Hay una teoría que los japoneses los habían tomado presos durante la guerra pocos años después. No hace mucho encontraron huesos humanos en una isla al sur de Howland llamada Gardner (Nikumaroro) y que habían restos de avión. En fin!

Amelia Earhart fue una heroína de la incipiente aviación que a la fecha tenía poco más de 30 años de existencia. Igual que muchos aviadores conocidos y otros desconocidos conforman una galería de seres humanos que dieron su vida por volar y volar como fuera! Gracias estas experiencias del siglo pasado y a la magia del notable aumento de la técnicas cada vez más seguras de las maquinas aéreas, el mundo se “achicó” y hoy día y todos los días o noches, cientos de aviones cruzan el cielo con sus luces de posición titilando mientras los pilotos y sus pasajeros transportan o son transportados cómoda, segura y rutinariamente “everywhere”!

LO QUE NUNCA SE VOLÓ...

ISLA DE HOWLAND –USA / HONOLULU – HAWAII 1900 N.M T XXX (03/’7/1937)

HONOLULU – HAWAII / OAKLAND - CALIFORNIA 1400 N.M. T XXXXX (04/7/ 1937



AMELIA EARHART (Poema final)

Amelia...Amelia... flor Camelia de los Cielos!

Heroína de mil vuelos...

Te dedico este poema celestial,

Porque fuiste tan, tan especial con tu talento

Para conquistar las nubes ...y los vientos!

Comenzaste como un pequeño colibrí...

Y así ascendiste, buscando un aéreo devenir.

En aviones primerizos que tropezaban al volar,

Cruzando espacios azules, tratando de aletear!

*Escudriñaste los extremos del mundo infinito,
Mirando el espejo de los mares, el verdor de las selvas,
La blancura de las cumbres... en el horizonte disparejo...
Ansiando recorrerlos en vuelos - que llegaran muy lejos*

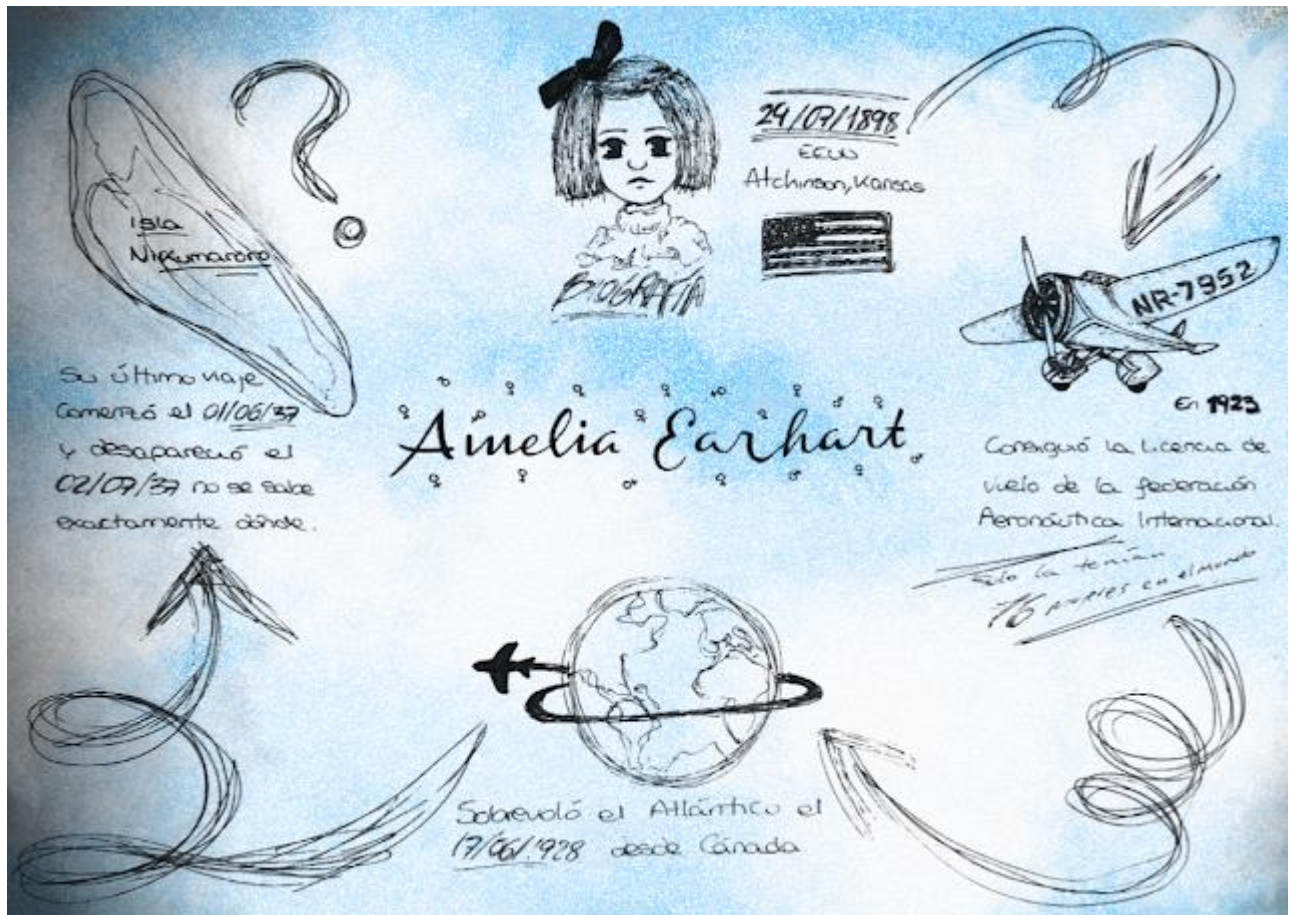
*Fuiste bella, alta y sonriente,
Además de ser inteligente y muy valiente!
Ansiaste volar – lejos - al Occidente o al Oriente...
Atisbando desde arriba, tu destino tan latente.
Yo tenía un año cuando te fuiste al más allá..
Y entiendo íntimamente tu manera de pensar,
Porque el Firmamento... no es solo el destino de los Cristianos...
Sino también de los que amamos los cielos y el mar.*

*Este mundo tan azul, donde los espíritus miran abajo,, desde el cielo,
Y que cuando vivían en la tierra, miraban hacia arriba...
Hacia el sol, la luna y las estrellas, en sus ambientes tan celestes
Anhelando despegar por los Cielos, aunque cueste!*

*Me despido de tu recuerdo, que es imborrable...
Cuando volaste hacia el Este, en el Pacífico
Y desapareciste en un suspiro inolvidable*

Culminando tu vuelo tan magnífico

En el cielo – tu verdadera madre!



MAX ASTORGA – PRIMAVERA 2020

EPILOGO

ESTA NARRACIÓN DE LA VIDA DE ESTA DESTACADA MUJER, QUE LUCHÓ POR SU AMOR POR LA AVIACIÓN Y POR ELEVAR EL STATUS SOCIAL DE LA MUJER DEL SIGLO VEINTE, ESTÁ BASADO EN INFORMACIONES DE WIKIPEDIA Y DE UNA NOVELA LLAMADA “ULTIMO VUELO”, EDITADA POR GEORGE PUTNAM, ESPOSO DE AMELIA Y BASADA EN UN DIARIO O BITACORA DE LOS VUELOS DE SU ESPOSA – AMELIA EARHART QUE DESAPARECIO CUANDO – EL QUE ESCRIBE - APENAS TENIA UN AÑO...!

COMO PILOTO INSTRUCTOR DE LINEA AEREA, LO SIENTO EN EL ALMA, PORQUE LOS PILOTOS SENTIMOS Y ENTENDEMOS LO QUE NOSOTROS NO VIVIMOS POR LA COMODIDAD DE NUESTROS AVIONES - 60 O MÁS AÑO DESPUÉS QUE LOS DE ESA EPOCA... PERO ADMIRAMOS TAMBIÉN... LO QUE NOSOTROS A LO MEJOR NO SERIAMOS CAPAZ DE HACER...NI LOCOS!!!

PERO, ESA ADMIRACIÓN NO FUE SOLO POR LO QUE HIZO O PUDO SER, SINO QUE - AL LEER SUS IMPRESIONES - ELLAS SE CONVIRTIERON EN UN AMOR PLATONICO, Y DE MUCHA ADMIRACIÓN, SOBRETUDO POR HABER “VOLADO” Y ACOMPAÑADO, LITERALMENTE EN ESTOS

ESCRITOS Y DESCRITOS... CON UNA AMELIA VALEROSA EN SUS VUELOS DESCABELLADOS... Y... QUE PENA ME DIO CUANDO ESCRIBÍ Y DESCRIBÍ SU ÚLTIMO DESPEGUE HACIA EL PACIFICO AZUL LEJANO E... INOXERABLE!

SOLO ME RESTA AGRADECER A UN ALUMNO QUERIDO, COMO LOS QUIERO A TODOS, SERGIO PERRONE COPILOTO DE LAN ARGENTINA, QUIEN ME REGALÓ EL LIBRO CON EL DIARIO DE VUELO DE ESA MARAVILLOSA “GRINGA” LOCA POR LOS AVIONES!!! SERGIO FALLECIÓ POCO TIEMPO DESPUES DE UN CANCER GALOPANTE EN BUENOS AIRES.

ADEMAS, QUIERO AGRADECER A MI NIETO TOMAS GUERRA ASTORGA, QUIÉN CON SU HABILIDAD DE ESTE SIGLO, ME AYUDO A COLOCAR LAS FOTOS DE ESTA NARRACIÓN CON UNA HABILIDAD MAS COMPLICADA QUE UN JET BOEING...DEL SIGLO PASADO!!!

A TODOS LOS LECTORES LES PIDO UN MINUTO DE DEDICACIÓN Y REFLEXION A ESTE NARRACIÓN – QUE SON PILARES DE LA HUMANIDAD

WITH LOVE

MAX ASTORGA

