

# La odisea en Seabee

*Revista The Vintage Airplane*

Noviembre 1985

**Por Norman Alfred Petersen**

Un comentario casual de una persona interesada en la base de hidroaviones Brennan durante Oshkosh'84 sobre excursiones salvajes en hidroavión resultó en una reveladora historia. Vern Shaffer (EAA 112116, A / C 6113) de Rt. 1, Clinton, WI 53525 habló de unos amigos suyos que habían volado un Republic "Seabee" de Nueva Inglaterra a Santiago, Chile! Y el viaje fue hecho en 1947! Con un poco de investigación, la siguiente verdad de la historia ha salido de dos de los tres principales involucrados. Hay que recordar que esta saga tuvo lugar hace más de 38 años ...

El atractivo de los lugares lejanos es parte característica de ser esquiador. La siguiente pendiente siempre será mejor que la anterior, y cuando eres un estudiante universitario, ¡nada es imposible! Para Don Marburg y Doug Pierce, estudiantes de la Universidad de Vermont en 1947, la idea de un verano de esquí en las laderas de las montañas de los Andes en Chile era casi demasiado vívida. El único problema era cómo llegar, ¡la forma más barata! Los boletos aéreos eran demasiado caros en esos días y el viaje en barco habría sido demasiado lento.

¡Doug Pierce, que había sido piloto de B-17 en la Segunda Guerra Mundial, sugirió la compra de un avión y llevarlo a Chile! Cuanto más se discutía el tema, mejor sonaba. ¡A menos que ocurra un accidente imprevisto, podría vender el avión al llegar y luego preocuparse por llegar a casa! A medida que los planes progresaban, se decidió que un avión anfibia ofrecería las mejores y más seguras condiciones.

En esta época, el tercer miembro del trío tuvo que abandonar por razones familiares. El hermano de Don, Rolland Marburg, que acaba de graduarse en Dartmouth, fue invitado a unirse a la aventura. Aunque no era piloto, Rolland, apodado Joe, había trabajado en los motores de los aviones en el servicio y sentía que podía contribuir con los detalles mecánicos. La suerte ahora estaba echada.



*Los integrantes de la travesía final*

Vendiendo sus autos y obteniendo tantos dólares como fuera posible, el trío envió a Doug y Don a la fábrica Republic en Farmingdale, Long Island, Nueva York para recoger un nuevo "Seabee" (\$4,800 en esos días) y llevarlo a Burlington, Vermont para unos días de familiarización volando. En poco tiempo, Doug se sintió cómodo con el nuevo anfibio. El "arte de la nariz" oficial se aplicó con cuidado, consistiendo en un pequeño hombre con esquís con un gran sombrero y muy bien llamado "*Joe Chileno*".



*Fotografía que ilustra la figura del "Joe Chileano" en la nariz del Seabee.*

Se construyó una gran caja de madera para enviar esquís y ropa de clima frío a Santiago, ya que no había espacio en el avión para todo. Con un peso bruto de 3.150 lbs. y un peso vacío de 2.100 lbs. sólo 1.050 lbs. estaban disponibles para la carga útil, con hasta 450 lbs. que utilizaba para combustible (75 galones). ¡Esto significaba que las personas y el equipaje tienen una asignación de 600 libras para trabajar!

Los mapas de todo el viaje fueron adquiridos de la Instituto de Investigación Geodésica de Washington. Pasó un tiempo considerable obteniendo la documentación necesaria para aterrizar en los diversos países junto con requisitos de combustible, pasaportes, visas, certificados de salud, certificados policiales y cartas de crédito que indicaban que ellos tenían fondos suficientes para salir del país. Después de muchas llamadas telefónicas, visitas y telegramas, todo el papeleo estaba en orden, ¡excepto el permiso para aterrizar en Colombia y Ecuador!

Estos tendrían que venir en el camino ya que el trío no podría esperar más. Pesando todo el equipaje (y ellos mismos) mientras el Seabee estaba cargado para el viaje, el ansioso aviador finalmente salió volando el 30 de junio de 1947, despegando de Morristown, Nueva Jersey con la primera parada planeada en Richmond, Virginia. Doug voló en el asiento del piloto mientras Don y Rolland cambiarían como copiloto y navegante.

La cálculo de navegación fue realizado con una vieja brújula magnética, eran los únicos medios de navegación junto con el dedo en el mapa. Un salto de Richmond a Chapel Hill, Carolina del Norte, completó el vuelo del primer día y el trío se alojó en la casa Phi Delta Delta. (Ah, las alegrías de ser de la universidad!) Temprano por la mañana, Doug, Don y Rolland se despidieron de sus amables amigos en la Universidad de Carolina del Norte. Fijando la potencia en 500 pulgadas cúbicas del motor Franklin que tenía el Seabee, se dirigieron hacia Florida, deteniéndose en Savannah, Georgia por combustible, se encontraron con una abrazadera de escape rota. Esto fue reparado en la próxima parada de combustible en Tampa, Florida. En poco tiempo, el Seabee volaba hacia Cayo Hueso - los tres ocupantes pensando para sí mismos cuán afortunados eran de poder aterrizar en el agua o en tierra firme.

Para ayudar en la navegación sobre el agua durante el viaje, se instaló un giróscopo direccional en Key West, con grandes expectativas. Más tarde resultó ser casi inútil, ya que se anticipa a los rumbos erróneos con muy poco tiempo.

Para evitar Cuba, sobre la cual los muchachos habían escuchado demasiadas historias tristes de aviadores, el próximo salto sería desde Cayo Hueso a Cozumel, México, una isla frente a la península de Yucatán, a una distancia de 410 millas. Este sería un vuelo de alcance máximo con poca reserva, y por supuesto, los vientos en contra lo empeorarían aún más. Un lugar de aterrizaje alternativo sería San Julián, Cuba, una pista de emergencia de Pan American. Con una carga completa de combustible a bordo, Doug Pierce levantó el Seabee en el aire y se dirigió hacia el suroeste desde Key West. Varias tormentas estaban en el área cuando el Seabee voló sobre las cálidas aguas del Golfo, para ello se tuvo que hacer numerosos cambios de rumbo alrededor de varias tormentas. Además, el viento estaba derivando el Seabee al sur del curso previsto. Los chicos vieron a Cuba antes de lo que esperaban. Girando más hacia el oeste, en tanto la situación del combustible se estaba volviendo más crítica. Se hizo obvio que no podían hacer Cozumel con viento de costado y tormentas. Con la decisión de aterrizar en Cuba tomada por ellos, el trío giró el Seabee, NC6599K, hacia San Julián y en poco tiempo localizaron el campo y aterrizaron. El gerente del aeropuerto trató a los muchachos muy bien y ayudó a transportarlos a un pueblo cercano para el alojamiento de la noche.

Por la mañana el clima había mejorado y después de que recibieron las autorizaciones del ejército, la policía y las autoridades de inmigración, Doug encendió el motor Franklin una vez más y el trío partió hacia Cozumel, México, un vuelo de aproximadamente 200 millas. Cruzando a 500 pies sobre el agua, alabearon sus alas en los barcos que pasaban mientras el Seabee zumbaba de largo, el viento los empujaba muy poco fuera de curso.

¡La diversión comenzó después de que aterrizaron en Cozumel! Parece ser que a los mexicanos les gustaba extraer la mayor cantidad de dinero posible de los estadounidenses. El combustible era muy caro. Hubo tarifas de aterrizaje, funcionarios de aduanas (tarifas), funcionarios de inmigración (tarifas), funcionarios sanitarios (tarifas) y para terminar, la llegada fue el domingo cuando todas las tarifas se duplicaron. Cuando toda la emoción se calmó, varios "funcionarios" fueron invitados

a tomar una cerveza con los "gringos". ¡Antes de que se completara la fila, los chicos habían comprado más de \$ 45 en cerveza mexicana! ¡Se decidió cuidadosamente que México se evitaría el próximo viaje! El buen tiempo saludó a los intrépidos aviadores mientras volaban el tramo desde Cozumel a Belice, en la América central.

Hacia el final de este tramo de vuelo, que se hizo en medio de una fuerte turbulencia que movía el Seabee de una punta a la otra. Varias "gotas" verticales superaban los 500 pies, seguidas por 500 pies de "ascendentes" que los hacían subir. La pista de aterrizaje de Belice era una bonita y larga cinta de cemento justo en el viento dominante. Construido durante la Segunda Guerra Mundial, el aeropuerto estaba a unas 10 millas de la ciudad, lo que requirió un viaje en taxi de \$ 5.00. El combustible para Seabee era solo de 28 centavos por galón. El trío se quedó dos noches esperando a que mejorara el clima.

Un DC-3 de la aerolínea hondureña, SAHSA, aterrizó y los dos pilotos estadounidenses aconsejaron a la tripulación Seabee sobre la mejor ruta a Managua, Nicaragua. Después de resolver todas las cuentas con el comandante local, el Seabee una vez más estuvo en el aire a través del Golfo de Honduras con las altas montañas de Honduras por delante. Ascendiendo el Seabee, Doug fue capaz de alcanzar los 7200 pies cuando cruzaron la escarpada costa, dirigiéndose al sur a través de Honduras. Varias tormentas eléctricas fueron cuidadosamente bordeadas cuando el Seabee se debatía a 8.200 pies. Se negociaron varios pases con montañas más altas en ambos lados, ¡algunas bastante cerradas! Tres pares de ojos seguían mirando los indicadores de combustible mientras Managua parecía estar cada vez más lejos. De repente, la ciudad central hondureña de Tegucigalpa apareció directamente delante. Tres cabezas asintieron al unísono. Doug dirigió el Seabee por la pista de tierra solo para obtener una luz roja de la torre. Una alternativa reveló que el DC-3 que habían visto el día anterior estaba en la final. Después del DC-3, Doug aterrizó y se movilizó hasta una alegre reunión. Llovió extremadamente duro esa noche mientras las tormentas sacudían los pasos de la montaña.

Por la mañana, el clima silencioso había regresado nuevamente, por lo que el trío se levantó temprano, llenando los tanques de combustible del Seabee con gasolina de 60 centavos por galón. Se hizo un despegue bajando por la pista inclinada y el Seabee se elevó en el aire mientras el trío se dirigía a Managua. El paisaje era absolutamente hermoso cuando los aviadores vieron por primera vez el Océano Pacífico.

Al aterrizar en el aeródromo PAA fuera de la ciudad, el trío tuvo que pasar por las inspecciones habituales y la burocracia aduanera. Los precios del combustible volvieron a 27 centavos por galón, ¡mucho mejor que 60 centavos! El tráfico de aviones era bastante pesado en el campo ya que había un B-17 del Cuerpo Aéreo del Ejército de EE. UU. caído en la zona noreste de Honduras y todos estaban buscando el lugar del accidente.

Después del almuerzo, Doug, Don y Joe una vez más abordaron el Seabee y se fueron a Puntarenas, Costa Rica. Dirigiéndose hacia el sudeste, el esplendor del Lago de Nicaragua se extendía ante ellos con su volcán humeante. La hermosa agua parecía muy atractivo, de modo que: ¡decidieron ir a nadar! Localizando una bonita playa de arena desde el aire, Doug se preparó

para un aterrizaje en el agua. El agua resultó ser mucho más áspera de lo que parecía. Después de varios golpes duros, el Seabee redujo la velocidad a una velocidad de taxeo acuático. El trío consideró un despegue inmediato, pero se tomó la decisión de esperar por una marea más tranquila. Al subir a la hermosa playa de arena, todos se fueron a nadar en el agua cristalina. ¡Nadie les había contado del pez devorador de carne "piraña" que nadaban en ese lago! Afortunadamente, ninguno apareció.

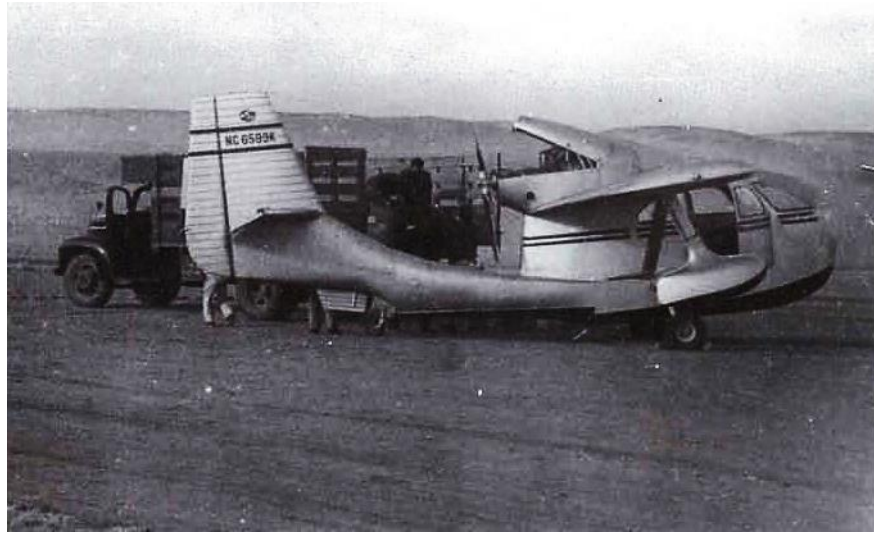
A las 4:00 a.m. de la mañana siguiente, después de pasar la noche en un pueblo cercano, los tres aviadores llegaron al avión en el momento en que empezaba a amanecer. ¡El viento soplaba más fuerte que nunca con olas de tres o cuatro pies! ¡Despegar bajo tales condiciones sería imposible! Una corta distancia por la orilla era la desembocadura de un río que desembocaba en el lago de Nicaragua. ¿Por qué no taxear hasta la desembocadura del río y hacer un despegue desde aguas relativamente tranquilas? Empujando el Seabee en el agua, el motor se encendió y el taxeo comenzó. La ruta era de 90 grados con respecto a las olas y cuando el casco estaba en una cresta, el flotador de punta de ala estaba en la siguiente. Cuando el casco se deslizó por la ola, el flotador fue empujado lateralmente contra la siguiente ola. En poco tiempo, ¡las cargas laterales rompieron el flotador del ala! La orilla inmediata era rocosa por lo que se intentó regresar a la playa original. Esta maniobra rompió el otro flotador que hizo las cosas un poco "peludas". Con Don y Joe colgando de los puntales mientras Doug hacía todo lo posible para taxear a la playa segura sin darse vuelta de tortuga, el trío fue capaz de devolver al herido Seabee a la arena después de una dura lucha con el viento y las olas. Los tres jóvenes aventureros ahora estaban en una situación difícil.

Revisando el área, Doug encontró un pedazo de playa a aproximadamente 1-1 / 2 millas de distancia que se veía lo suficientemente largo como para despegar desde tierra. Alistando la ayuda de algunas personas locales, un grupo de hombres con machetes fue contratado para abrir un camino a través de la maleza mientras otro grupo tiraba del Seabee con un par de enormes bueyes. Avanzando unos pocos pies a la vez, todo el viaje de 1-1 / 2 millas se realizó en tres días, dejando caer vides y árboles hasta el final. El Seabee se colocó en el extremo de la playa de 1,000 pies y se les preguntó a los nativos cuánto pago por los tres días de trabajo más los dos bueyes. ¡La respuesta fue 50 centavos! ¡Los tres aviadores estaban en tal estado de éxtasis con el Seabee listo para el despegue, duplicaron los salarios y pagaron a todo el equipo un dólar!

Con el Seabee reducido en peso tanto como sea posible, Doug usó cada uno de los 215 HP disponibles para levantar al avión de la pequeña playa de arena y hacer el vuelo de 20 minutos al aeropuerto más cercano. Don y Joe salieron en una canoa con el equipaje y tardaron 2-1 / 2 días en llegar al mismo aeropuerto.

Se estableció contacto con Republic Aviation en Long Island, Nueva York para enviar dos nuevos flotadores de ala a Panamá. Se consideró que esto ayudaría a acelerar el proceso de reparación. Luego, el trío cargó todo a bordo del Seabee y se fue de Costa Rica rumbo a Panamá (sin pontones). Volando sobre Puntarenas, Costa Rica, el trío intentó detectar otro Seabee

supuestamente en el área, pero no hubo suerte. El siguiente aterrizaje para cargar combustible fue en Parrita, un campo de United Fruit Company.



Después de comer algo y reabastecer el avión, los muchachos se fueron a Panamá en medio de tormentas bastante fuertes. Bordeando estas enormes columnas y ascendiendo a 10,900 pies para sobrevolar algunas montañas poniendo a prueba la capacidad de pilotaje de Doug Pierce. Después de un complicado vuelo, el Seabee aterrizó en una franja de césped al otro lado de la carretera de un campo del Cuerpo Aéreo del Ejército. Con un golpe de suerte (¿genial?), uno del trío tenía un amigo que era general en el Cuerpo Aéreo de Panamá. En poco tiempo el Seabee estaba siendo reparado por la gente del ejército después de una larga espera para que las partes llegaran desde Nueva York.

¡La espera total fue de tres semanas antes de que estuvieran listos para dirigirse hacia el sur en el resto del viaje! Después de mucho regatear con los funcionarios y pasar por muchos kilómetros de trámites burocráticos, finalmente se recibió permiso para aterrizar en Columbia. La mejor ruta sería desde Panamá a Buenaventura, Columbia, un salto de aproximadamente 410 millas, que sería el vuelo más largo hasta la fecha. El libro decía que la carga máxima de combustible era de 72 galones. Sin embargo, se descubrió que 80 galones podrían ser "rellenado" cuando fuera necesario.

De este modo el 10 de agosto de 1947, el trío despegó justo cuando comenzaba a iluminar el cielo desde el Este. Siguiendo la línea de la costa en dirección al sur, Doug tuvo que descender más cerca del agua para ponerse debajo de algunas nubes. ¡Pronto estuvieron a cubierto! Decidiendo ascender en busca de altitud, el Seabee gimió y gimió en su camino hasta los 10.000 pies y continuó sobre un sólido cielo nublado. Una vez más, la navegación a estima era la única navegación. Al observar el indicador de combustible de cerca y cronometrar el vuelo, sabían que su objetivo pronto estaría abajo. De repente, apareció un hermoso agujero en la plataforma de nubes y debajo de ellos estaba la ciudad de Buenaventura. Doug hizo un hermoso aterrizaje en el río y llegó hasta las instalaciones de gas de AVIANCA en un flotador en el río. Al bombear los 60

galones el Seabee se hundió bastante bajo el nivel del agua, pero Doug tomó el desafío para intentar despegar con esa cantidad de carga. Después de los saludos habituales de los funcionarios y un bocado para comer, el Seabee fue llevado al río e inició la carrera de despegue. Con Don y Joe "levantándose" en sus asientos para alivianar su peso, Doug sacudió el Seabee de aquí para allá durante casi tres millas antes de que ascendiera y "saltara" al aire desde las olas blancas. El paisaje a lo largo de la costa colombiana fue bastante espectacular cuando el Seabee se dirigió a un aeródromo militar en Tumaco. El clima hermoso y el vuelo sin problemas del avión se combinaron para permitir que el trío se relajara un poco.

Al aterrizar en Tumaco, Doug fue enviado a un lugar de estacionamiento. ¡Los ojos de la persona de la línea realmente sobresalieron cuando Doug colocó el pilar de Hartzell en reversa y apoyó al Seabee en el lugar asignado! El buen clima se mantuvo cuando Seabee reabasteció de combustible y despegó hacia Esmeraldas, Ecuador, donde el aeropuerto local era propiedad de PANAGRA. ¡El único gas disponible era para la empresa con una carta de crédito de la sede central de PANAGRA! Afortunadamente, esto ya se había solucionado anteriormente y el Seabee pronto se llenó con 54 galones de gasolina, ¡la "unidad" de combustible más pequeña jamás vendida por PANAGRA!

Mientras esperaba un informe meteorológico a la mañana siguiente, un PANAGRA DC-3 entró con pilotos estadounidenses a bordo que se sorprendieron al ver a un Seabee en el campo. Después de una breve visita, el Seabee se puso en marcha y el trío despegó hacia Salinas, a unas 200 millas de la costa. De nuevo, se realizó un aterrizaje en un aeródromo de PANAGRA y se reabasteció el avión. Funcionarios de la Fuerza Aérea Ecuatoriana revisaron sus documentos y, afortunadamente, todo estaba en orden. En poco tiempo, Doug levantó el Seabee de la pista y viró hacia el sur hacia Chiclayo, Perú.

El clima era perfecto ya que los chicos zumbaban pasando varios barcos mientras volaban por la costa. Como Don dice: "¡Nos estábamos divirtiendo!" Acercándonos a Chiclayo, era evidente que toda la Fuerza Aérea Peruana estaba en el mismo patrón de vuelo: ¡había aviones por todas partes! Descendió entre un par de aviones de la Fuerza Aérea y procedió a aterrizar el Seabee. ¡Los oficiales pensaron que eran el Cuerpo Aéreo de los EE. UU.! ¡Cuando descubrieron que el trío era compuesto por civiles, el Seabee fue dirigido al lado civil del campo donde fue reabastecido de combustible por 12 centavos el galón!

Y para colmo, las instalaciones para pasar la noche no estaban disponibles para casi nadie. A la mañana siguiente, a primera hora de la mañana, el Seabee estaba cargado y se hizo un despegue hacia Lima, Perú como destino. El clima se había descompuesto y el "scud running" (\*) estaba a la orden del día. Cruzando a lo largo de unos 500 pies sobre la costa del Pacífico, ¡el motor comenzó a fallar! El agitado océano debajo no era un lugar donde bajar y la escarpada costa era más inhóspita. Doug trabajó la mezcla y el acelerador mientras el motor funcionaba alternativamente, mejor y peor. El trío intentó localizar un pequeño campo de emergencia costera sin resultados. La única alternativa era intentar reparar al Seabee defectuoso en Lima. Usando cada truco en el libro (y algunas batallas aprendidas de "enfermería" (B-17 dañados que volvieron a Inglaterra). Doug



mantuvo el Seabee en condición de vuelo y después de varias "eternidades", Lima, Perú se mostró en el horizonte. ¡El trío había cubierto 1600 millas desde Panamá en tres días!

El Seabee tenía programado un control de 75 horas por lo que el motor y el fuselaje se habían revisado cuidadosamente. Las bujías estaban mal, sucias con la última carga de combustible de 96 octanos. Esta fue la fuente de la "pérdida" en el vuelo a Lima. Aunque no se disponía de bujías nuevas, se localizaron algunas bujías de automóvil que funcionaron bien cuando se instalaron en el motor Franklin. Los mecánicos locales de PIA fueron de gran ayuda y ofrecieron herramientas y equipos para ayudar en la inspección de 75 horas. Los aeropuertos al sur de Lima eran bastante cuestionables, y solo unos pocos tenían combustible disponible. Después de preguntar en la oficina de PANAGRA, se decidió ir a Chala, Perú, con una posible parada en la pequeña ciudad costera de Pisco.

Los tres esquiadores esperaron hasta el lunes por la mañana para despegar y dirigirse hacia el sur a lo largo de la costa del Pacífico, ya que no querían atarse al tráfico migratorio del domingo (doble pago de horas extra). Se hizo una corta parada de combustible en la pista de PANAGRA en Pisco. Desde allí, al suroeste a lo largo de la costa hasta la pista de aterrizaje de gravilla en Chalo, ¡con una pendiente descendente en un extremo! ¡Solo cinco galones de gas de aviación estaban disponibles, por lo que el Seabee fue alimentado con gas auto de 55 octanos! (Una huelga de trabajadores del campo petrolífero era la culpable por la falta de avgas).

Golpeando la pista de grava con piedras y con polvo volando en todas direcciones, Doug levantó el Seabee en el aire y se dirigió a Chile, a unas 300 millas de distancia. Se hizo una parada en Mollendo solo para encontrar combustible no disponible, por lo que fue a Arica, Chile, en el extremo norte del país de 2.800 millas de largo.

Al mediodía, el Seabee había aterrizado en Arica y los numerosos funcionarios de aduanas habían recorrido el avión y el contenido con un peine de dientes finos. Después del almuerzo, el trío una vez más hizo preparativos para el despegue. Sin embargo, el magneto del motor Franklin estaba totalmente muerto y solo el sistema de encendido de la batería enciende el motor. Un mecánico local escuchó el motor cortado y se ofreció a reparar el motor. Por la noche tenía el magneto en reparado y listo para funcionar. Los chicos fueron tratados especialmente bien por la población local y en la mañana, los funcionarios del aeropuerto les devolvieron dinero cuando se aplicó la nueva tasa de cambio al dólar. Además, debido a que este fue el primer Seabee que aterrizó en Arica, la tarifa de aterrizaje se eliminó.

Despegando temprano en la mañana, Doug dirigió el Seabee directamente al sur a lo largo de la costa chilena hacia Antofagasta. En poco tiempo, el motor comenzó su rutina de golpes y pérdidas demasiado familiares, y se realizó un aterrizaje en Iquique. Una vez más, las bujías de auto eran las únicas disponibles nuevas. Sustituyendo las bujías, el trío una vez más se dirigió hacia el sur, llegando a Antofagasta justo antes del anochecer, aterrizando en el campo PANAGRA.

A la mañana siguiente, Don y Joe cambiaron las bujías en el motor de seis cilindros, con la esperanza de que funcionara mejor. Sin embargo, después de despegar por la mañana, los

pérdidas persistieron y después de media hora, el trío regresó a Antofagasta. Poco después del aterrizaje, se descubrió que un avión se marchaba a Santiago. Don fue elegido para llevar las bujías, los puntos, la bobina y el condensador a Santiago y hacer que los nuevos volvieran a Antofagasta en avión mientras esperaba en Santiago.

Dos días más tarde, las nuevas bujías y los interruptores llegaron con la bobina y el condensador viejos (los habían revisado bien). Doug y Joe instalaron las piezas e hicieron un vuelo de prueba local. ¡Todo funcionó bien! Temprano a la mañana siguiente, Doug y Joe se dirigieron al sur con un hermoso viento de cola. En poco tiempo, aterrizaron en Vallenar por combustible, aceite y un bocado para comer. Con la emoción comenzando a mostrar en sus caras, Doug y Joe hicieron el despegue final rumbo a su destino, Santiago, Chile. El viento de cola estaba mejor que nunca y la costa pasó rápidamente. Incluso el Seabee corrió mejor que de costumbre, ¡casi como un caballo que se dirige al establo después de un día de trabajo!

Dando vueltas por el aeropuerto de la ciudad capital de Chile. Doug y Joe estaban más que felices de ir a la pista de aterrizaje donde el desembarco de Doug fue seguido por una feliz reunión con Don. ¡Lo habían logrado! Las negociaciones para vender el Seabee, el primero que se envió a Chile, se completaron cuando un banquero llamado Edwards compró el avión por \$ 6,000 más \$ 1,000 a cada uno de los tríos por "servicios de entrega". El equipo de esquí enviado a Santiago los estaba esperando, así que Don, Doug y Joe pasaron las siguientes dos semanas esquiando en la Cordillera de los Andes disfrutando de algunos de los mejores esquís en los que habían tenido el privilegio de participar. De hecho, era tan bueno que Joe Marburg se quedó en Chile durante un año completo antes de regresar a los Estados Unidos. Don y Doug tuvieron que regresar a sus estudios universitarios para que pudieran viajar a Miami en un vuelo chárter que transportaba caballos de carrera.

Como el avión no podía transportar pasajeros, Doug y Don aparecieron como "caballos de tiro" e hicieron el viaje a Miami por \$ 50.00. Desde allí, tomaron un paseo en un C-46 de regreso a Teterboro, Nueva Jersey. Hoy, unos 38 años después, Don Marburg está jubilado en Columbus, Carolina del Norte y sus ojos aún brillan cuando cuenta la "Seabee Odyssey". Admite fácilmente que fue una experiencia de por vida. Doug Pierce está retirado en Braintree, Massachusetts y ya no está volando. Rolland (Joe) Marburg resultó fatalmente herido en un accidente automovilístico hace algunos años. Nuestro agradecimiento a Doug y Don, y también a Vern Shaffer de Clinton, Wisconsin por llamar nuestra atención sobre esta inusual historia.

*(\*) Scud Running es una práctica en la que los pilotos bajan su altitud para evitar nubes o condiciones meteorológicas instrumentales (IMC)*