

ÚLTIMO VUELO

AMELIA EARHART



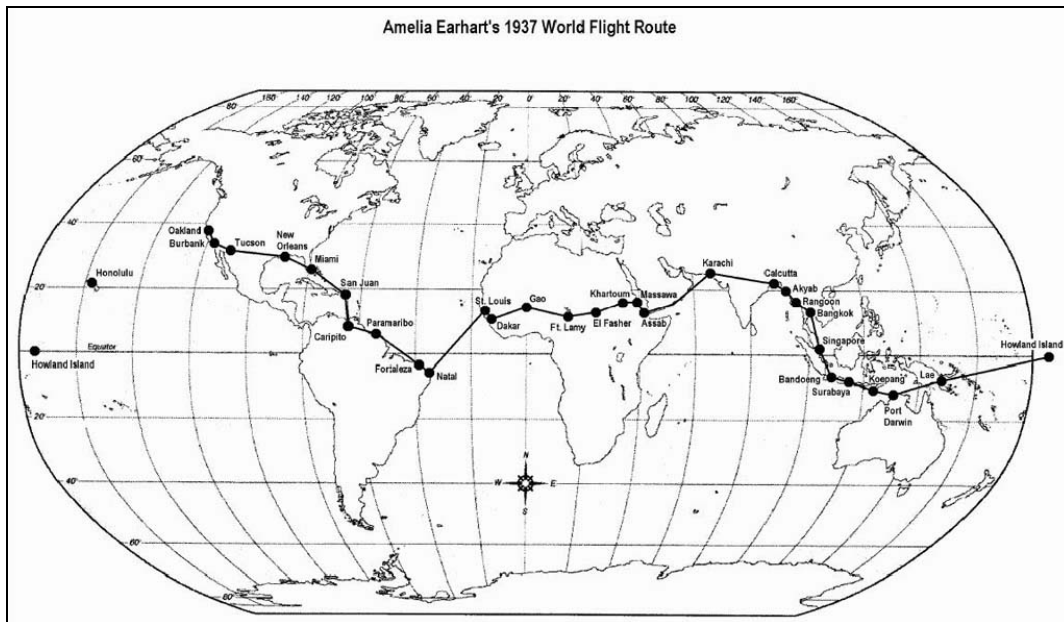
Introducción

“Quiero que sepas que soy muy consciente de los riesgos... Lo hago porque quiero hacerlo. Las mujeres deben tratar de hacer las cosas como lo han intentado los hombres. Y cuando fracasen, su fracaso no debe ser sino un desafío para otras.”

Estas fueron las palabras de Amelia Earhart antes de uno de sus peligrosos vuelos por si resultaba ser el último...



La trayectoria que estableció Amelia puede observarse en el siguiente diagrama y esta constituido por 29 etapas:



El último vuelo

Empecemos por el final.

Amelia Earhart y su navegante Fred Noonan parten de Lae Nueva Guinea y desaparecen el 2 de Julio de 1937. Iban hacia las Howland Island. Cruzando 2.500 millas en el pacífico constituyó la última y más complicada etapa de la circunnavegación del globo.

El guardacostas Itasca estuvo por las intermediaciones para jugar el papel de contacto por radio en el trayecto durante varios días. Las radio-comunicaciones fueron muy pobres en ese entonces y además el Itasca estuvo muy ocupado con el tránsito marítimo de la zona.

Partieron con 1.100 galones de combustible suficiente para 24 horas de vuelo. El mismo debería concluirse en 19 horas. Sin embargo se quedó sin combustible (teóricamente) 2 horas antes de lo previsto. Cargó lo máximo posible para poder despegar satisfactoriamente.

Después de 4 horas y 18 minutos, ella se reportó todo OK. La performance se comportó según lo planeado por Amelia Earhart y la Lockheed. Ella dijo: "everything OK".

A partir de aquí hay varias teorías.

Primera teoría

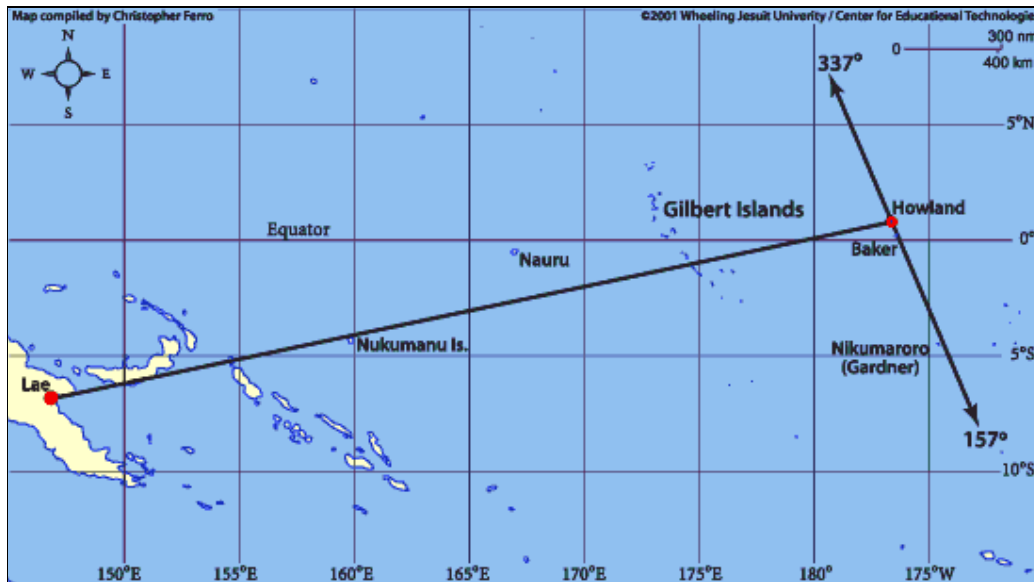
Ella tuvo la combinación de fallas en equipos y el enfrentarse con mal tiempo y tormentas, lo que la obligó a elevarse mucho y volar contra fuertes vientos, por ende consumir más combustible de lo calculado. Cruzó más al norte y vio un barco pensando que era el Itasca, transmitió pero aparentemente ella no recibía señal. Le enviaron código morse pero ella había dejado el equipo para sacar peso del avión. Si estuviese despejado, seguramente hubiera visto Howland Island.

Todas las teorías incluyen el mensaje: "KHAQQ calling Itasca. We must be on you but cannot see you... gas is running low...".

(Traducción: KHAQQ llamando Itasca. Deberíamos estar sobre ustedes pero no los vemos. Tenemos poco combustible).

Allí mando su último mensaje dando su posición. Lo último que se escuchó fue a las 8:43 del 2 de julio (20 horas y 13 minutos después de despegar) estaba volando sobre la línea "157/337"; según el radio-log del Itasca. También se mencionan diferencias sobre que Amelia usaba horas Greenwich durante el vuelo y no aclaró este punto. También hay confusiones sobre las frecuencias de radio utilizadas.

Unas horas después, el Itasca comenzó la búsqueda sobre la zona indicada. Ver imagen.



Segunda teoría

Otro grupo llamado TIGHAR (The International Group for Historic Aircraft Recovery) tiene otra visión de lo sucedido.

Ellos creen que el avión aterrizó en un arrecife de la isla Nikumaroro hacia el norte de la misma. Los TIGHAR investigaron la isla durante décadas. Existe un telegrama del 3 de julio de 1937 que dice haber escuchado transmisiones de radio no muy claras, pero similares a las emitidas por el avión de Amelia.



En 1991 este equipo encontró restos de zapatos y ropa de las características de Amelia, pero sin absoluta certeza. También encontraron huesos en la zona los que se analizaron con métodos modernos y concluyeron que eran de mujer y de características (tamaño, etc.) posibles, pero sin confirmación. También encontraron una caja de sextante como el que utilizaba Amelia.

Tercera teoría

Acá pueden ver un video real (poca definición para verlo en web) en el despegue de Amelia desde Lae.

<http://www.tighar.org/amelia.ram>

(Necesita real player).

El video contiene una pista de porque Amelia no recibía transmisiones de radio, lo cual la llevo a perder Howland Island. En la filmación, luego de un análisis digital, se ve pasar durante el taxi y se observa la antena de recepción a estribor al lado del pitot. Cuando el avión gira hacia las cámaras para el despegue, la antena parece no estar en su lugar, mejor dicho no esta. También se supone que se ve algo suelto debajo del fuselaje.

Una vieja leyenda cuenta que se encontró un cable de antena en la pista de Lae luego de que Amelia y Noonan partieran.

Cuarta teoría

Mas que teoría, esta versión describe la posibilidad de una conspiración por parte del Itasca, dado que toda la información, incluida el log de radio del Itasca fue clasificada como secreta pero mucho después disponible; y se sospecha sobre las malas acciones del Itasca y su personal operativo.

Quinta teoría

La misma sostiene que era una misión espía de Roosevelt para identificar las operaciones de los japoneses. Otra teoría o conjunta con la anterior es que fueron capturados por los japoneses.

Finalmente en 1938 fue construido un faro en Howland Island en Memoria de Amelia Earhart y Fred Noonan.

Itinerario

1	KOAK	Oakland - California	KBUR	Burbank - California	296.4 nm.	20 mayo
2	KBUR	Burbank - California	KTUS	Tucson - Arizona	400.3 nm.	21 mayo
3	KTUS	Tucson - Arizona	KMSY	New Orleans - Louisiana	1.092 nm.	22 mayo
4	KMSY	New Orleans - Louisiana	KMIA	Miami - Florida	604.4 nm.	23 mayo
5	KMIA	Miami - Florida	TJSJ	San Juan - Puerto Rico	926.5 nm.	01 junio
6	TJSJ	San Juan - Puerto Rico	SVMT	Maturin - Venezuela	571.1 nm.	02 junio
7	SVMT	Maturin - Venezuela	SMZO	Paramaribo - Guyana	543.3 nm.	03 junio
8	SMZO	Paramaribo - Guyana	SBFZ	Fortaleza - Brasil	1.249.2 nm.	04 junio
9	SBFZ	Fortaleza - Brasil	SBNT	Natal - Brasil	245.4 nm.	06 junio
10	SBNT	Natal - Brasil	GOSS	Saint-Louis - Senegal	1.757.3 nm.	07 junio
11	GOSS	Saint-Louis - Senegal	GOOY	Dakar - Senegal	98.4 nm.	08 junio
12	GOOY	Dakar - Senegal	GAGO	Gao - Mali	1.084 nm.	10 junio
13	GAGO	Gao - Mali	FTTJ	N'djamena - Chad	975.5 nm.	11 junio
14	FTTJ	N'djamena - Chad	HSFS	El Fasher - Sudan	611.3 nm.	12 junio
15	HSFS	El Fasher - Sudan	HSSS	Khartoum - Sudan	487.7 nm.	13 junio
16	HSSS	Khartoum	HHMS	Massawa - Eritrea	404.9 nm.	13 junio
17	HHMS	Massawa - Eritrea	HHSB	Assab - Eritrea	292.2 nm.	14 junio
18	HHSB	Assab - Eritrea	OPKC	Karachi - Pakistan	1.593.3 nm.	15 junio
19	OPKC	Karachi - Pakistan	VECC	Kolkata - India	1.197.0 nm.	17 junio
20	VECC	Kolkata - India	VYSW	Sittwe - Myanmar	291.7 nm.	18 junio
21	VYSW	Sittwe - Myanmar	VYYY	Yangon - Myanmar	300.7 nm.	19 junio
22	VYYY	Yangon - Myanmar	VTBD	Bangkok - Thailandia	356.3 nm.	20 junio
23	VTBD	Bangkok - Thailandia	WSSS	Changi - Singapore	818.3 nm.	20 junio
24	WSSS	Changi - Singapore	WIIB	Bandung - Indonesia	573.6 nm.	21 junio
25	WIIB	Bandung - Indonesia	WSRJ	Surabaya - Indonesia	324.1 nm.	24 junio
26	WSRJ	Surabaya - Indonesia	WIIB	Bandung - Indonesia	324.1 nm.	25 junio
27	WIIB	Bandung - Indonesia	WRKK	Kupang - Timor Island	994.7 nm.	27 junio
28	WRKK	Kupang - Timor Island	YPDN	Port Darwin - Australia	459.3 nm.	28 junio
29	YPDN	Port Darwin - Australia	AYNZ	Lae - Papua Nueva Guinea	1.062.3 nm.	29 junio
30	AYNZ	Lae - Papua Nueva Guinea	KHAQ	Island Howland - USA	2.275.5 nm.	02 julio
31	KHAQ	Island Howland - USA	PHNL	Honolulu - Hawaii	1.681.2 nm.	
32	PHNL	Honolulu - Hawaii	KOAK	Oakland - California	2.106.5 nm.	

01 – Oakland – Burbano

Luego de varios años en que Amelia fue haciéndose famosa por sus vuelos, decidió embarcarse en este proyecto. Tenía varios objetivos.

1) demostrar que las mujeres podían hacer el mismo trabajo que los hombres y con las mismas agallas.

2) analizar el comportamiento del hombre y detectar cosas como cual era el mejor tipo de comida en los vuelos, como afectaría el metabolismo del hombre; el grado de fatiga frente a tantos instrumentos; si había diferencias entre los hombres y mujeres, etc... Hasta pensaba en un taller manejado por chicas.

3) Estaba vinculada con la universidad de Purdue, que estaba abierto a la aviación y a las mujeres; aportando en enseñanza en aviación y experimentación técnica. Así, gracias a Purdue consiguió la adquisición del Lockheed Electra.

El avión contaba con (lo más moderno):

- Giropiloto Sperry
- Radiogoniómetro Bendix para emisoras de radio
- Equipo de comunicaciones emisor-receptor

Tenía 2 motores WASP de 1.100 HP.

Fundamentalmente se volaba por navegación por estima, especialmente sobre tierra, pero ahora requería navegación astronómica para llegar a Howland, una isla minúscula de 6 km². El avión fue modificado para poder hacer la travesía. Tanques de combustibles adicionales, ventanillas especiales, mas lugar para desplegar las cartas, etc..

Finalmente, el 17 de marzo de 1937 despegaron de Oakland con rumbo a Honolulu.... Si, el viaje era para el otro lado. Llegaron a Honolulu sin problemas. Iban 4 personas abordo. Luego, cuando intentaron despegar rumbo a Howland Island, en el carreteo rompen un neumático (o un amortiguador) y se averió el avión. Por lo que se volvieron a EEUU en barco, todos y el AVION. Parece que desde el inicio Howland Island era un destino difícil....

La siguiente es una foto saliendo de Oakland rumbo a Honolulu.



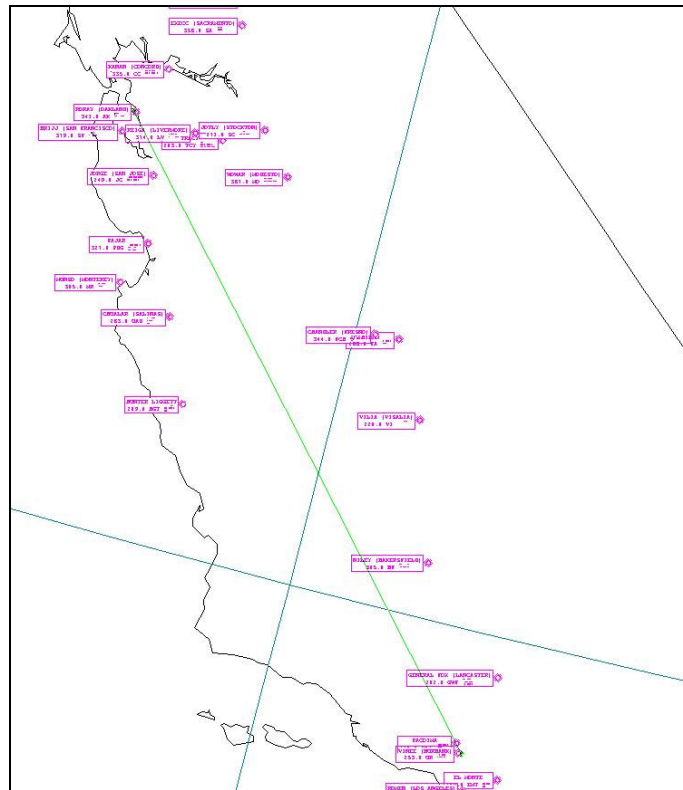
Amelia Earhart in flight - Oakland to Honolulu - March 17, 1937

Llevaron el avión a la Lockheed y lo restauraron todo, y lo reforzaron por el peso del combustible, con una revisión exhaustiva de los motores.

Este retraso generó un cambio de planes, pues según el itinerario original llegarían al cruce del atlántico y Caribe con condiciones desfavorables meteorológicamente hablando. Por lo que invirtieron el sentido del viaje y no le dijeron a nadie para evitar a la prensa luego del accidente. La primera etapa sería de prueba para luego continuar y festejar al final. El 19 de mayo salió de la fábrica de Lockheed hacia Oakland.

Y aquí comienza la historia

20 de mayo de 1937 despegó de Oakland rumbo a Burbank a las 15:50. Allí fue Amelia, su navegador Fred Noonan (navegador de la Pan American de ese entonces), un mecánico y su marido Putnam. Salieron en silencio en vuelo de prueba.

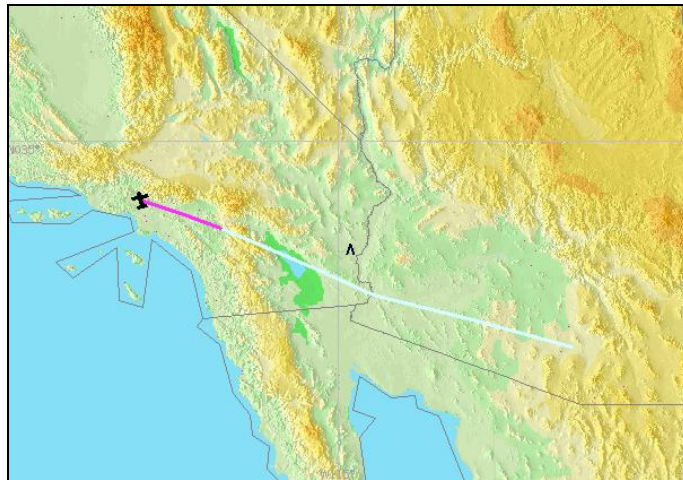




02 - A Tucson

Y se vino el segundo viaje. Como comente el objetivo era llegar a Miami para anunciar el viaje. Un viaje suave con una mañana de un calor asfixiante por el desierto de Arizona. Tal es así que luego de aterrizar y registrarse en el aeropuerto, cuando volvió a encender los motores para repostar uno petardeo y se incendio. Parecía que lo perdía pero finalmente el aparato Lux que tenía incorporado, lo apagó.

Después, no fue tan grave, solo se quemaron las juntas que hubo que cambiarlas.

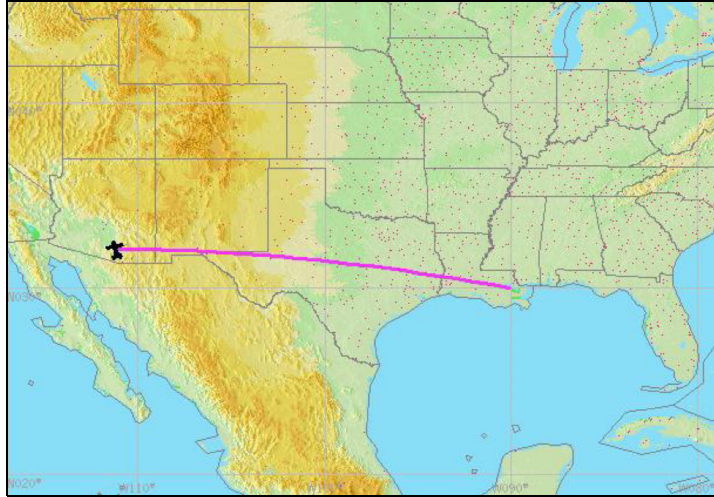




03 - A New Orleans

Amelia cuenta que cuando sintonizaba las frecuencias escuchaba los relatos de que la veían pasar y describían su vuelo. También cuenta que los navegadores en esa época tenían sus rutas de aerolínea siguiendo la costa y puntos estratégicos. Amelia y otros, fueron los precursores de los vuelos directos y navegación por estima.

Según el itinerario, salió el 23 de mayo a las 9:10. Esa mañana había una densa tormenta de arena que obstaculizó la salida, pero salieron igual para pasar sobre "El Paso" con la tormenta bajo de ellos.



LAT: 33.44° LONG: 90.55.25' ALT: 3000 PIES HDL: Mag150 135 KIAS VIENTO 100 Mag @ 21.000
Vista exterior
Avión observador (Ej) @
Zoom 0.55

04 - A Miami

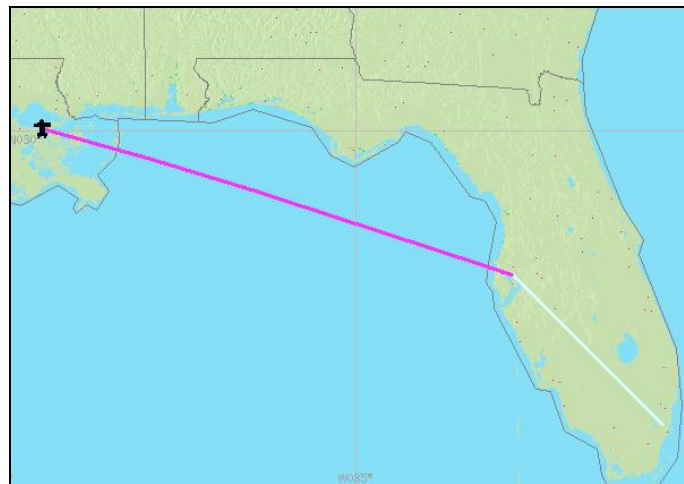
El 23 de mayo a las 09:10, el Electra partió rumbo a Miami en un vuelo de 578 MN. En este viaje no pasaron muchas cosas, se viajó con buen tiempo. Todavía iban Amelia, su marido, Noonan y el mecánico. Cruzaron directamente el golfo de México rumbo Tampa, donde allí cambiaron de dirección a Miami. El trayecto fue:

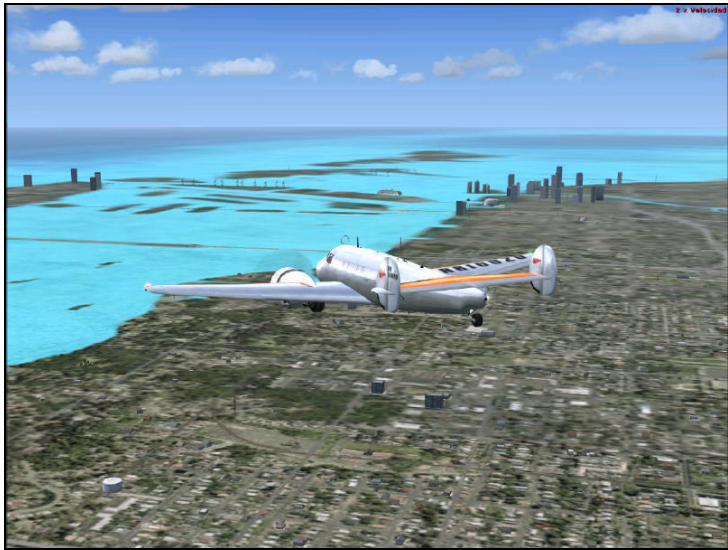
KNEW (New Orleans) – KTPA (Tampa) – KOPF (Miami)

La anécdota más destacada fue que el mecánico hacía su primer vuelo completo sobre el agua y no parecía estar muy feliz por ello. Como había comentado, seguía siendo el vuelo de prueba, dado que la salida oficial sería desde Miami anunciando el viaje de circunvalación y una vez llegados a allí, se preparaban durante la semana final junto con el personal de la Pan American.

Los mecánicos asignados de Pan American tenían ideas prejuiciosas sobre que Amelia estaba haciendo un vuelo de exhibición, siendo mujer. Sin embargo con los días descubrieron una persona encantadora que sabía perfectamente que quería y finalmente respetaron con admiración como aviadora. Demostró conocer exactamente cada componente del avión, se metía en el momento que era necesario, sabía cuando hacer una recomendación y dejaba a los mecánicos trabajar en paz.

En Miami dijo: "Tengo la sensación de que en mi organismo solo queda un buen vuelo mas, y espero que este viaje lo sea. En cualquier caso cuando haya terminado este trabajo, voy a retirarme de los vuelos de exhibición de largas distancias"





04 - a San Juan – Puerto Rico

Toda esa semana se dedicaron a realizar una revisión total del avión junto con los mecánicos de Pan American. Aquí se anunciaba el viaje de circunvalación con lo que se ajustaron todos los preparativos.

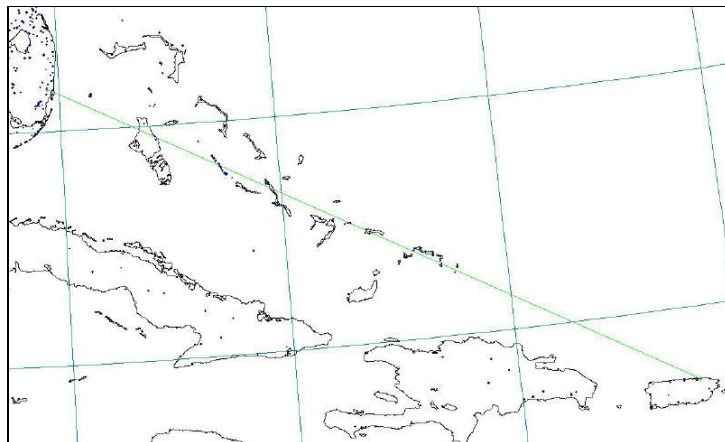
Desde aquí solo seguirán Amelia Earhart y Fred Noonan. Se implementó una logística destacable para la época. Para cada destino previsto se enviaron repuestos de los motores y accesorios, como así también un convenio con la petrolera para el abastecimiento de combustible, especialmente para los lugares menos conocidos. Imagínense como repercutió esto cuando Amelia decidió hacer la vuelta en sentido contrario, o cuando cambiaba de destino por alguna razón.

El 1ro de junio a las 5:56, el NR16020 despegó de Miami. Hubo varios retrasos. Uno fue que hubo que soldar una pila termoeléctrica que calentaba el motor.

Además antes de esto fallaron el piloto automático Sperry y la antena de radio. El piloto automático se solucionó cambiando unos componentes del timón de dirección, pero la radio fue más persistente. Además, aquí se produjo el primer error relacionado con este tema: dejaron abajo el sistema de comunicación de código Morse para ahorrar peso. Esto los pudo haber salvado en el pacífico..... Esto debió ser el primer eslabón de la cadena de sucesos inesperados de todas las tragedias. Solo conservaron el micrófono.

En 13 minutos ascendieron a 8.000 pies. Se atrasó un poquito también porque por la radio (AM) estaba escuchando el relato del despegue en vivo y era muy gracioso. Volaron todo el tiempo con piloto automático. Viendo continuamente las islas y corales, que a falta de faros, compadecía a los marinos de la zona. El resto fue todo cielo y mar.

Al llegar a Puerto Rico, la anfitriona fue la esposa de Thomas Rodenbaugh, Gerente de Pan American, quien los alojó y les dio de comer.





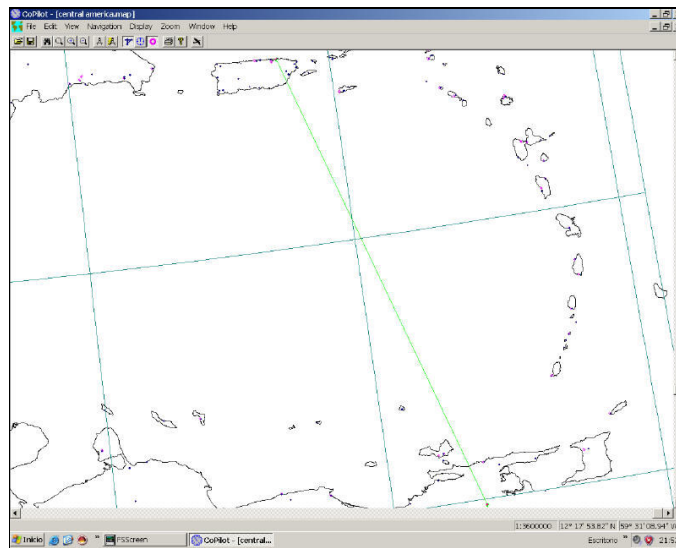
06 - a Caripito

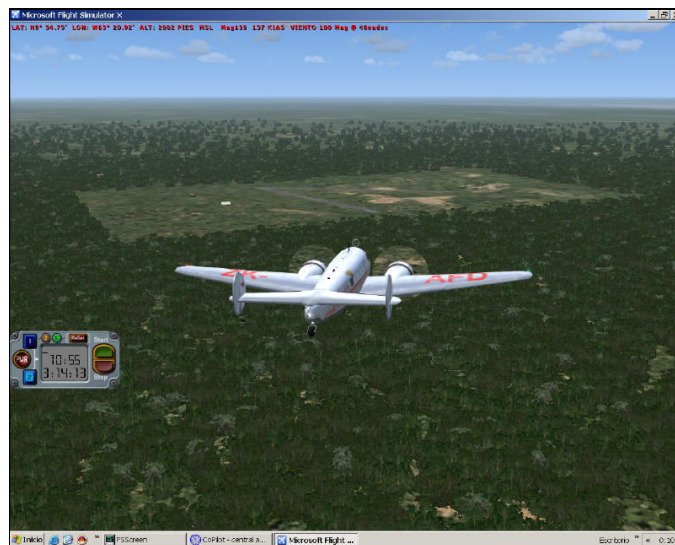
2 de Junio de 1937. Amelia se levantó como a las 4:00 con esperanza de salir temprano, pero no pudo hacerlo hasta cerca de las 7:00. Una obra en construcción condicionó la ida a Paramaribo por el peso del combustible y el largo de la pista, por lo que fueron a Caripito.

En su diario anoto que volaron a 8.000 pies sobre nubes que parecían huevos revueltos. Tuvo viento de frente de unos 30 nudos. Lo primero que vieron fue la isla Margarita. Luego de cruzar el Caribe, se encontró por primera vez con "espesas selvas tropicales". Con cierto temor, dado que no había lugar para un aterrizaje forzoso, pensaba que si un polito lograba depositarse sobre los árboles, eso sería más fácil que salir de la selva.

Para llegar a Caripito, siguieron un río lodoso que los llevo al paraje. Curiosamente, tenían unas pistas bien asfaltadas y unos hangares bien equipados por la Pan American. Junto con Standard Oil.

En este caso el anfitrión fue Henry Linam, director general de Sandard Oil en Venezuela, y se hospedaron en su casa.







07 - a Paramaribo

El 3 de Junio a las 8:48 partieron de Caripito rumbo a Paramaribo, con un escenario de gruesas nubes de lluvia. Sobrevolaron la selva rumbo a la costa primero e iban esquivando aguaceros, hasta que decidieron ascender a 8.000 pies. Sostenían que los 8.000 pies lo superaban todo excepto las nubes algodonosas y se repetían una y otro vez la meteorología máxima: "detrás de las nubes, el sol sigue brillando".

Tuvieron un fuerte viento de frente y junto con los chubascos los obligó a subir y bajar todo el tiempo. A pesar de tener motores potentes nunca los forzaban más de lo debido para preservar su buen funcionamiento.

Esta vez, en vez de hacer rumbo directo, fueron siguiendo la costa hasta que divisaron el Río Surinam. Siguiendo el río primero se encontraba Paramaribo y luego el aeropuerto. En realidad según las instrucciones, debían seguir las vías del tren para llegar, pero no podían verlas.

Finalmente llegaron y era un aeropuerto chico pero a su vez una de las mejores zonas naturales para el aterrizaje. Cuando los avistaron, tendieron unas cintas blancas sobre la pista, encendieron una fogata para indicar el viento y un hombre hacía señas con banderas blancas para guiarlos. No había hangar así que el avión quedó a la intemperie y se subieron a un tren con destino al centro de Paramaribo.

Se alojaron en el hotel Palace.





08 - a Fortaleza

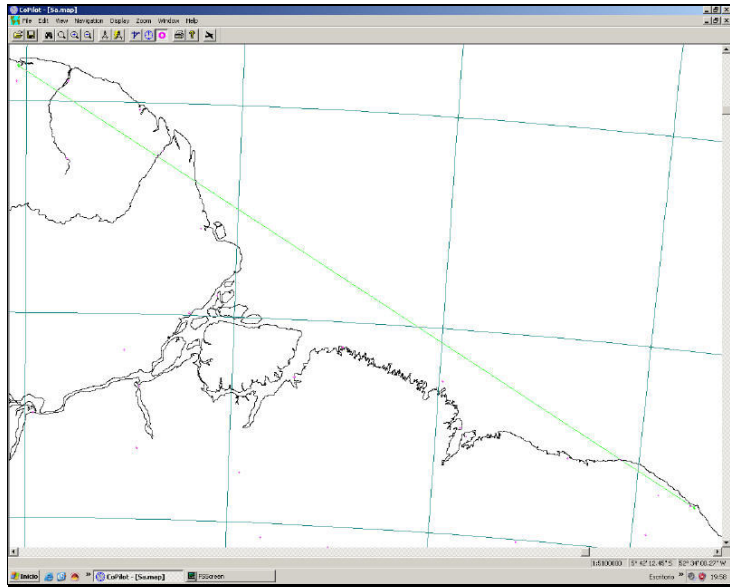
El 4 de Junio a las 6:50 (9:50z) partieron de Paramaribo con una niebla matinal que surgía del Río Surinam rumbo a Fortaleza - Natal. En el transcurso sobrevolaron solo árboles y mar, dejando a la derecha la desembocadura del Río Amazonas. En estas características y en un país desconocido sostenían que si la visibilidad no era buena debían estar dispuestos a volver atrás.

Fred tenía preparado un termo con agua fría para celebrar el paso del ecuador, pero con la concentración se olvido de la sorpresa. Dice que encontraron justo Fortaleza donde debía estar entra las montañas y la costa, en una arenosa llanura pardusca.

El aeropuerto estaba tan bien que decidieron hacer los preparativos del salto del atlántico desde aquí y no desde Natal (aunque pararían) como lo hacían los vuelos transcontinentales (que todavía no llevaban pasajeros). Allí pusieron a disposición las instalaciones de la Pan American para realizar la puesta a punto de los motores para el cruce.

Todo andaba bien, pero se hizo una revisión completa del avión, cambio de aceite, engrase, comprobación del tren de aterrizaje, etc... Solo hubo que reparar una ínfima perdida de combustible de un manómetro.

Ya allí mandaron de vuelta a casa todos los mapas que no volverían a utilizar.

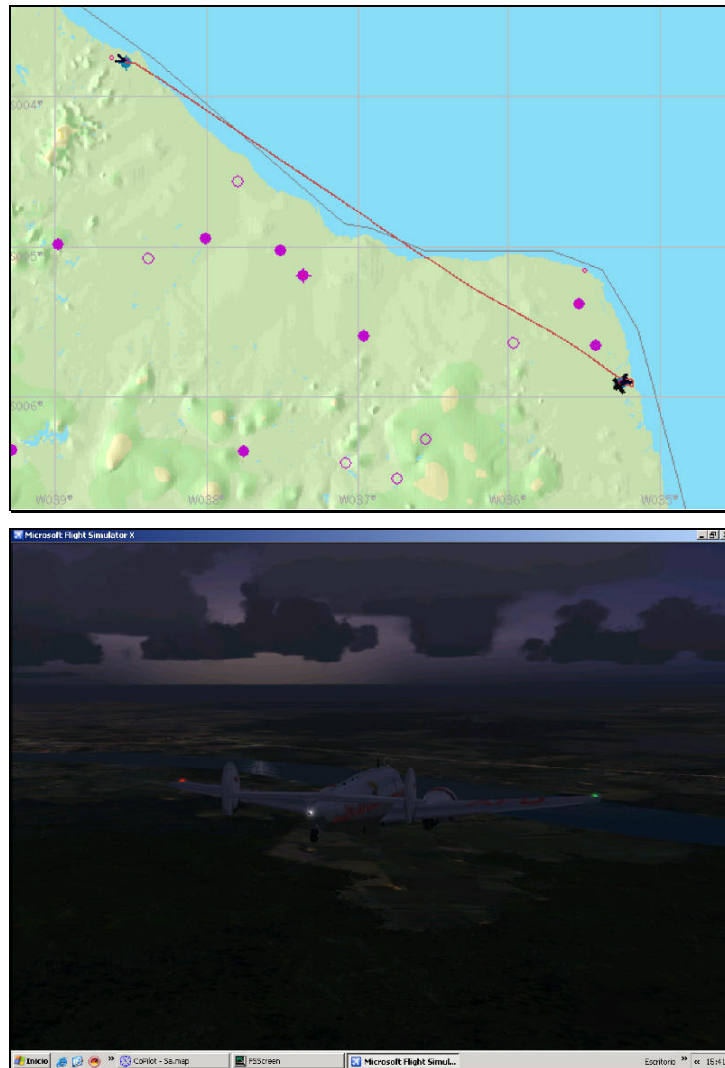


09 - a Natal

El 6 de Junio a las 4:50 partieron de fortaleza rumbo a Natal. Durante la noche anterior cayo un diluvio que pensaron encontrarse con un barrial, pero no fue así. La pista estaba bien drenada y no tuvieron problemas. Además como el viaje era corto iban livianos de combustible.

El tiempo fue inestable con algunos chubascos. La geografía presentaba dunas ondulantes de arena resplandeciente. Llegando iban a la par de una nube de lluvia, la cual los alcanzo correteando hacia el hangar que no veían a mas de 15 metros debido a esa lluvia tropical. Ellos estaban bien, pero los que amablemente se acercaron a empujar el avión se empaparon...

El vuelo se hizo tan temprano ya que desde allí salían los vuelos que cruzaban el atlántico (sin gente) y le comentaron a Amelia que las 800 primeras millas eran las de más difíciles condiciones, por lo que saldrían muy temprano al día siguiente.





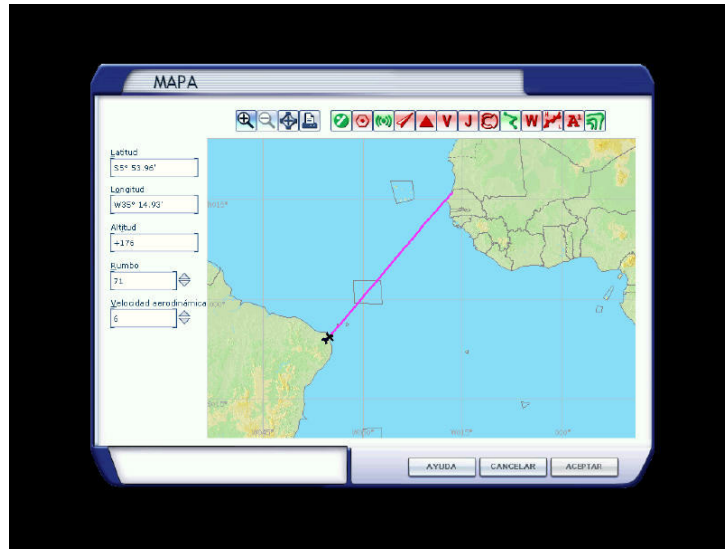
10 - a Saint Luis

El 7 de Junio a las 3:15 partieron del aeropuerto de Parnamirio, Natal. Debido a un fuerte viento de través, no pudieron utilizar las pistas principales, así que usaron una secundaria transversal que no tenía luces, por lo que Amelia y Fred la recorrieron con linternas previamente para buscar puntos de referencia ya que partirían a oscuras.

El trayecto fue según lo previsto. Primero soportaron 20 nudos de frente, luego a mitad de camino fueron por calmas ecuatoriales y finalmente en la última etapa recibieron una fuerte lluvia como jamás había visto Amelia a bordo, donde el peso de la fuerza del agua podía sentirse. La velocidad crucero fue de 150 kias y como siempre sin forzar los motores.

Un párrafo del diario de abordo: "La lluvia forma dibujos extraños en las ventanas. Acosada por la velocidad. Indicada nuestra velocidad: 140 nudos a 5780 pies. Presión 26.5; 1.700 rpm; 5 ½ horas de vuelo."

Cuando avistaron la costa africana, había mucha niebla y no pudieron ver ninguna referencia. En realidad iban a Dakar. Fred, el navegante sugirió ir al sur (hubiesen llegado en media hora), pero Amelia prefirió ir al norte (se equivoco) y se encontraron con Saint Louis (GOSS). Allí era el cuartel general de Air France para los vuelos transatlánticos.





11 - a Dakar

El 8 de Junio a las 9:05 partieron hacia Dakar con un buen clima. Un tramo muy corto respecto al resto. Amelia destaca y menciona varias veces el intenso aroma humano diferente a América del Norte y Sud América. También lo describe como un torbellino de color humano, no como algo que le disguste sino todo lo contrario, estaba fascinada. Dice: “Un torbellino divertido y amistoso de indumentarias brillantes que adornaban a gentes bonachonas de piel de ébano”.

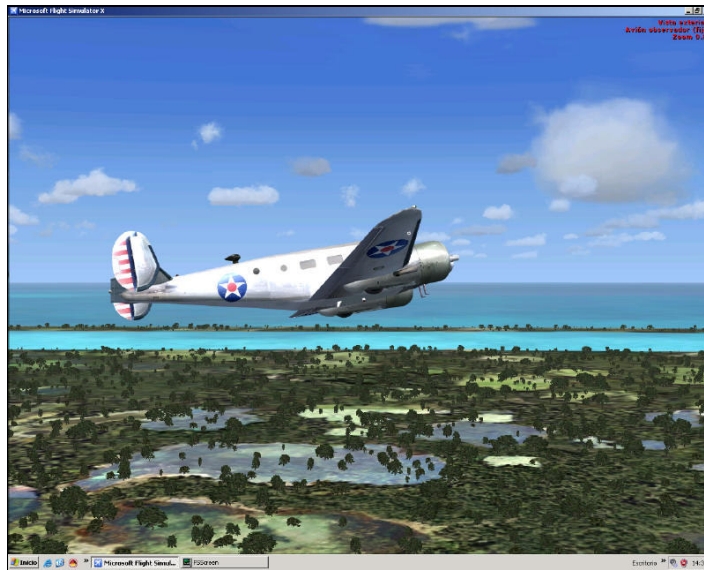
Podrían haber seguido viaje hacia el oeste, pero decidieron ir igualmente a Dakar debido a que saliendo de Natal había fallado el medidor de combustible. En Dakar, mientras reparaban este problema, Amelia misma hizo la revisión de las 40 horas de los motores ella sola.

El anfitrión fue el Gobernador General Marcel de Coppet.

Se habían tomado mucho trabajo en preparar permisos, certificados médicos, etc... que nunca tuvieron que usar, dado que para ellos no había controles aduaneros.

Describe a Dakar como una lengua de tierra saliendo hacia el mar, con una ciudad coloreada de rosa.

Hasta aquí usaban habitualmente rutas que utilizaba la Pan American, de ahora en mas irían por cielos volados con frecuencia pero en los cuales no había rutas y eran desconocidos.

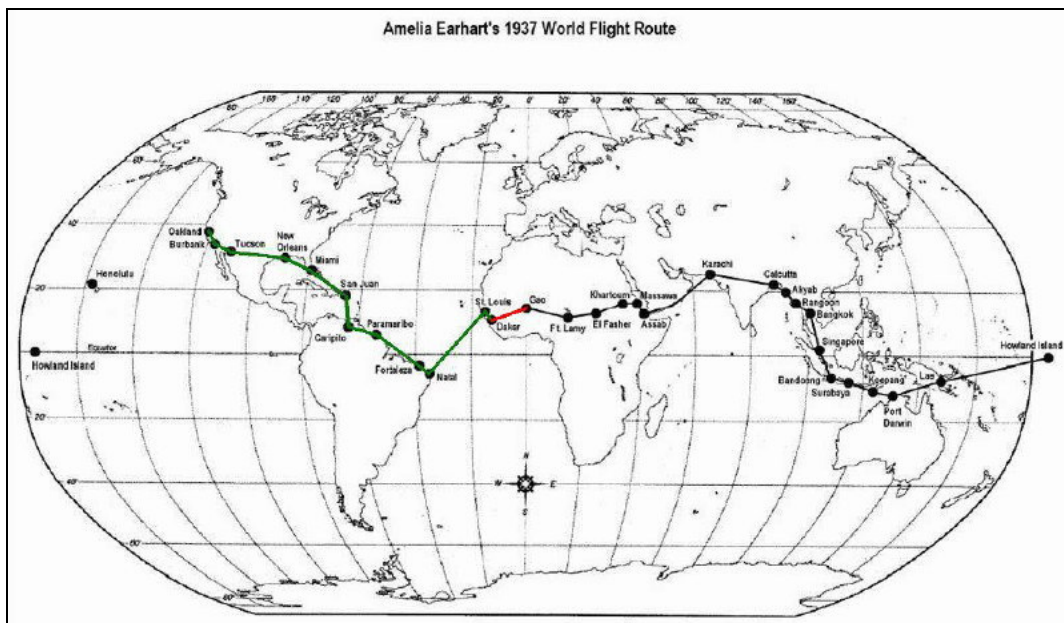




12 - a Gao

Se anunciaron riesgo de tornado por el sur y tormentas de arena por el norte. Por tal motivo Amelia fue por el medio... Estaba planeado ir a Niamey pero por lo mencionado decidió ir más al norte, a Gao, en la parte superior del río Níger. Atravesaron Senegal y Níger, casi rumbo este.

Allí los esperaban como siempre los bidones de combustible con el nombre de Amelia, y allí quedaban de recuerdo.







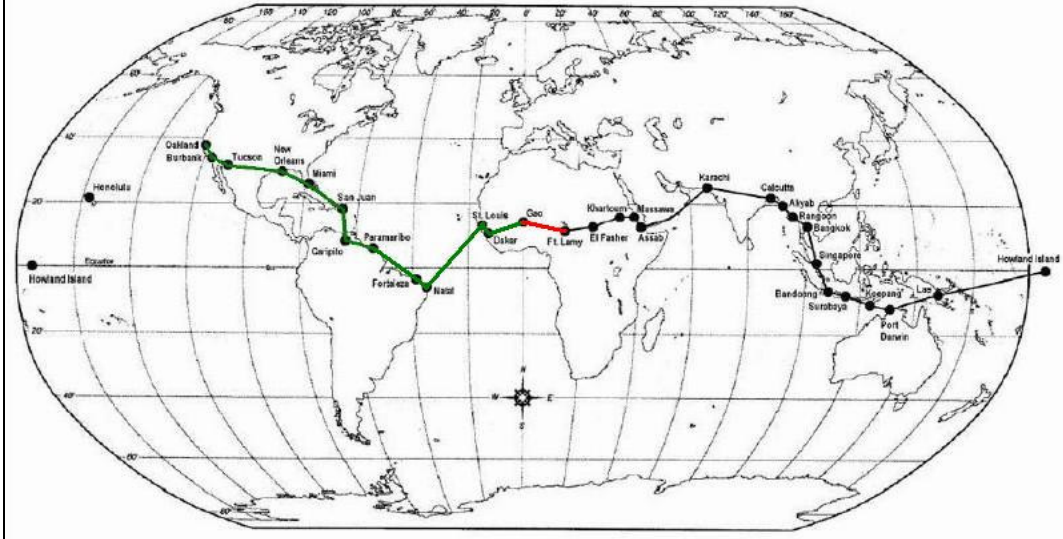
13 - a N'djamena

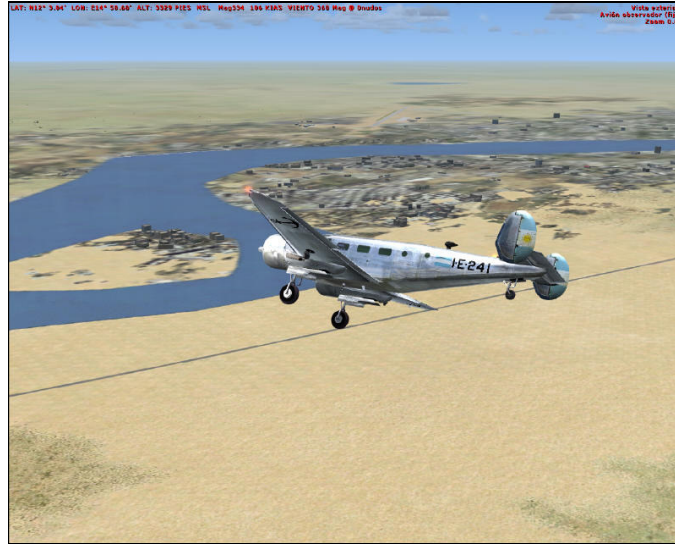
Despegaron antes del amanecer y recorrieron tierras de una eterna aridez, puro desierto. Parecía no haber carreteras, simplemente pequeños caminos que serpentean y se pierden en el horizonte. No existían pistas de emergencias ni ningún tipo de balizas de navegación.

Amelia llama a la “navegación por contacto” lo que hoy llamamos VFR, y pretendían seguir puntos de referencia. Sin embargo acudían a periódicas mediciones astronómicas para orientarse y según Noonan era más fácil orientarse en el océano.

Siguieron volando hasta el lago Chad, que está casi en el centro del continente, una enorme extensión de agua de 70.000 km². Junto a él está el aeropuerto.

Amelia Earhart's 1937 World Flight Route





12 - a Al Fashir

Amelia cuenta que solían volar por la mañana para evitar los calores de la tarde. Luego del medio día era cuanto más calor había y el fuselaje no se podía tocar de lo caliente que estaba y esto generaba una cabina muy calurosa. En los aeropuertos ecuatoriales debía controlarse la velocidad de aterrizaje que debe ser mayor, debido al calor, ya que modifica la densidad del aire y además está más turbulento.

En este viaje, se demoraron hasta el mediodía por una pérdida hidráulica en el amortiguador del tren derecho, por esta razón decidieron modificar el destino a Al Fashir.

Cuando llegaban, el avión era rociado con mata gérmenes.





15 - a Khartoum

En la mañana del 13 de junio, luego de pasar la noche en Al Fashir, se internaron más en Sudan Anglo-egipcio. Según Amelia en su mapa tenía toda la zona en blanco y no había ninguna referencia. En las anotaciones solo menciona desierto ondulado sin árboles todo el tiempo, alguna meseta, arbustos...

Solo tenía un diagrama en sus piernas de donde estaba el aeropuerto respecto de la ciudad, cerca de la confluencia del Nilo azul y Nilo Blanco. La pista era de arena y tierra suelta. La temperatura del vuelo fue de 45 C°.





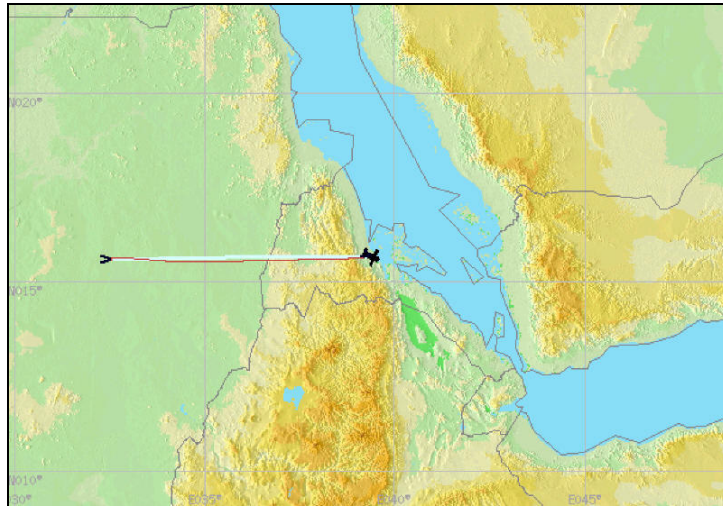
16 - a Massawa - Eritrea

Horas después de aterrizar en Khartoum, salieron a las 10:50 para Massawa, en la costa del Mar Rojo. El viaje fue interesante, pero de completo desierto en la mayor parte del tramo. Luego de 200 millas cruzaron el río Atbara que desembocaba en el Nilo.

Luego de mucho desierto llegaron a una zona ondulada donde vieron los primeros vestigios de vegetación en África. El aire caliente movía mucho el avión e iban a 10.000 pies donde también se zarandeaba. Pasaron muy cerca de Asmara. Luego divisaron la cordillera que se extendía hacia el sur hasta Abisinia.

Las alturas llegaban hasta 3000 metros cerca de la costa, luego de las cuales debieron descender, donde divisaron el Mar Rojo y la costa opuesta, la gran tierra de Arabia.

Massawa es una de las ciudades más calurosas del mundo, donde la temperatura llega a 49° a la sombra.





16 - a Assab - Eritrea

El 14 de Junio a las 7:30 horas salieron de Massawa rumbo a Assab, donde se prepararían para el viaje hacia la India, ya que desde allí estarían más cerca para la travesía. Dejaron la zona ondulada y continuaron con pura arena. El mundo pensaba que iban directo a la India (Karachi), al ver que no llegaban pensaron lo peor. Sin embargo un llamado a Nueva York aclaro todo.

Llegados a destino les dieron una calurosa bienvenida y la acostumbrada hospitalidad.





18 - a Karachi

El 15 de junio partieron a las 03:13 de la madrugada rumbo a Karachi. Volaron hasta la costa de Arabia. Desde allí siguió el extremo sud-este de la península.

En Arabia eran reacios a los aviones volando sobre este territorio, máxime pilotado por una mujer. Fueron aconsejados a que eliminen esta zona de la ruta. De todas formas llevaban una carta escrita en árabe con los motivos del vuelo. Había una posible parada en Gwadar, en la boca del Golfo Pérsico. Tratarían de seguir la costa.

El avión salió a pleno de combustible. A pesar de la desolación, cada tanto había un aeródromo. De todas formas llevaban una carta escrita en árabe con los motivos del vuelo. Tuvieron un problema, se les atascó la palanca de control de mezcla, por lo que no pudieron economizar. En cuanto llegó, recibió un llamado telefónico de su esposo, con quien habló del vuelo y los siguientes tramos.





19 - a Calcuta

En Karachi estaban todas las piezas de repuestos de los motores y eran difíciles de conseguir. El aeropuerto de Karachi era el más grande que conocía Amelia. Era el punto intermedio principal entre el tráfico aéreo entre Europa y La India y Extremo Oriente.

Ni bien llego a Karachi, le pasaron un recorte de periódico que decía:

“Las dentaduras postizas están prohibidas para los aviadores, a los aviadores militares se les ordenó quitárselas antes de volar. Esto fue establecido por las autoridades médicas que establecieron que los movimientos bruscos del avión pueden hacer saltar la dentadura y que el piloto se las trague o se ahogue...”

Salieron de Karachi el 17 de junio a las 7:25 con rumbo a Calcuta. Primero tuvieron algunas nubes bajas, luego aparecieron algunas montañas y hasta

ahí no tenían ningún ferrocarril para seguir la navegación. Al llegar a la India central se encontraron con muchos ferrocarriles.

Pasaron cerca del Taj Mahal. Más adelante los agarró una fuerte tormenta de lluvia, con un aguacero infernal cuya corriente ascendente los elevó sin poder descender. Al llegar al aeródromo les agarró otro chaparrón. Cuando tocaron tierra, según le contaron, pisaron un charco de agua que cubrió por completo el avión.





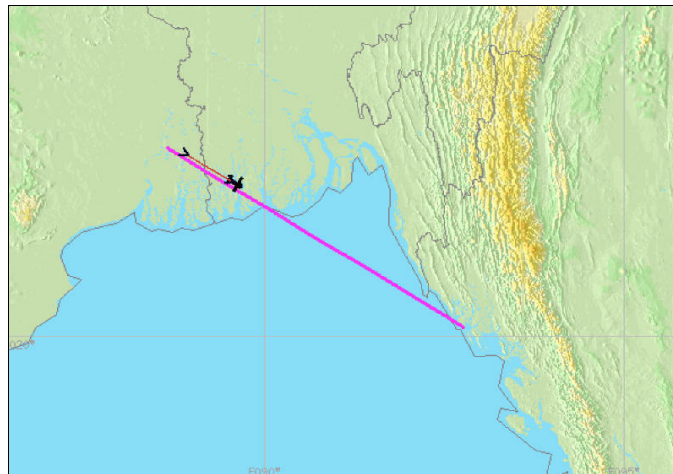
20 - a Akyab (Sittwe – Myanmar)

En esta zona ente junio y octubre empiezan los monzones. Fueron advertidos de ello pero pensaban llegar antes de que comiencen. Con lo cual podrían esperarse fuertes vientos de frente y lluvia torrencial.

Cuando llegaron al aeródromo la pista de tierra estaba empapada, les anunciaron que esperaban mucha más lluvia y si esperaban sería imposible despegar. Cuando lo hicieron a las 7:05 del 18 de junio, el avión parecía no despegar nunca de la tierra y fue el despegue más complicado hasta ese punto.

En este caso volaron todo el trayecto muy bajo. Todos los pilotos que pasaban por esa ruta paraban el Akyab. No pensaba quedarse allí, sino seguir luego de repostar, pero la meteorología no les permitió continuar.

Durante el viaje el viento mostró su furia y la lluvia fue interminable, hasta sacó algo de la pintura de las alas. Cuando llegaron al aeropuerto, los empleados del mismo le dijeron que la condición podría no mejorar por los siguientes 3 meses. Así que buscaron una buena pensión por si acaso.





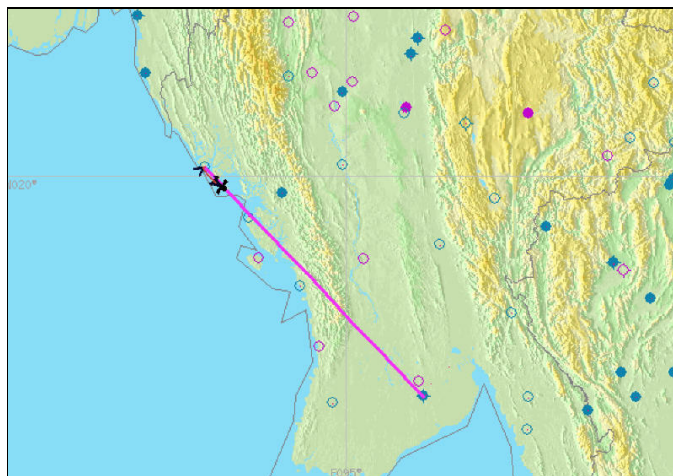


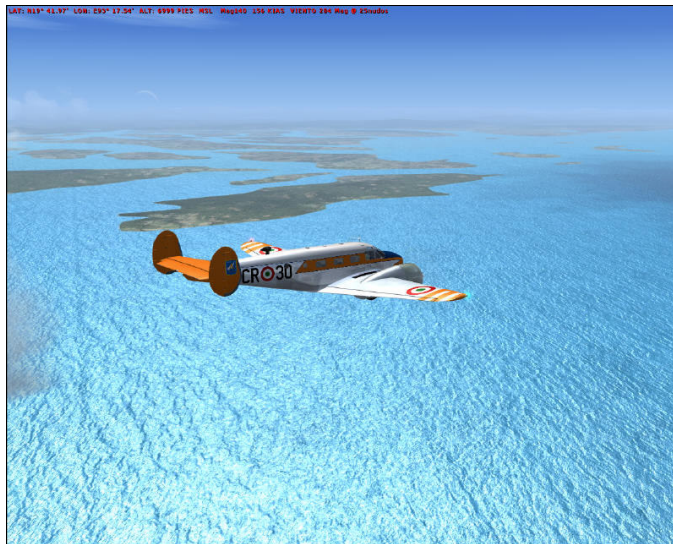
21 - a Rangun – Burma (Yangon (Myanmar))

El 19 de Junio salieron con la esperanza de llegar a Bangkok si los monzones lo permitían. Pero no lo permitieron y entonces fueron a Rangon. Salieron a las 8:42 de la mañana. Igual que antes intentaron volar bajo, pero no les dio resultado, así que subieron a 8.000 pies además para evitar las montañas.

Durante bastante tiempo volaron a ciegas ya que no podían ver nada por el clima. Cuando tocaron tierra llovió tanto que cancelaron la salida a Bangkok. Se tomaron el día libre y se fueron a recorrer la ciudad.

Rangún es la capital de Birmania y esta a unos 300 km de la costa (en esa época).







22 - a Bangkok - Tailandia

A la mañana siguiente (20 de junio, 6:30 hrs) salieron para Bangkok (Siam), la mañana se presentaba con nubes de lluvia. Debían cruzar la cadena montañosa en medio de turbonadas, por lo que ascendieron a 8.000 pies.

Luego de entre las nubes encontraron una zona de un bosque verde oscuro donde claramente no se veía ningún lugar posible para aterrizar.

Bangkok se la conocía como “La Venecia de Oriente” ya que existía un sistema de canales alrededor del río Mei Nam.





23 - a Changi – Singapore - Malaysia

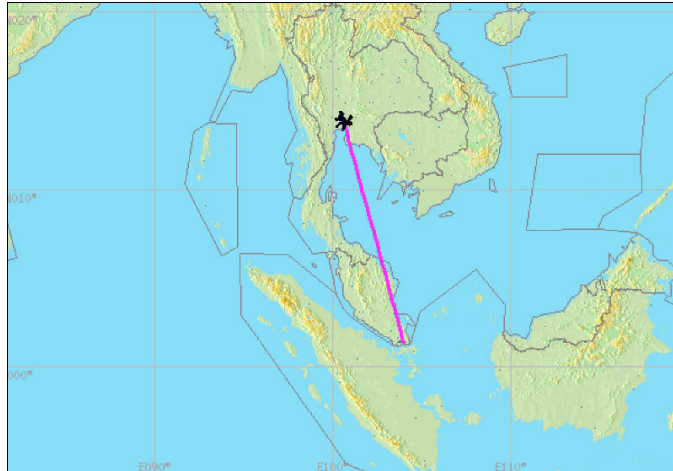
El 20 de junio a las 6:28 partieron hacia Singapur cruzando el golfo de Siam. Volaron con Sian a la derecha y Camboya a la izquierda.

El tiempo no podía ser mejor y los monzones quedaron atrás. Se contactaron con el aeropuerto de Alor Star, pero no se detuvieron allí, siguieron hasta Singapur.

Las casas no tenían escrito en el techo el nombre del lugar como en EEUU para los aviadores, solo estaban marcadas con un círculo como zona de aterrizaje o emergencia.

Llegaron al aeropuerto y se quedaron plasmados al verlo recién terminado, el aeropuerto verdadero de Oriente. Rodeado de un puerto en donde circulaban una impresionante cantidad de buques de todo tipo. Además era un punto estratégico y militar.

Cuando tocaron tierra, el cónsul de los Estados Unidos Monett B. Davis y su sra. le dieron la bienvenida y los invitaron a su casa.





24 - a Bandung - Java

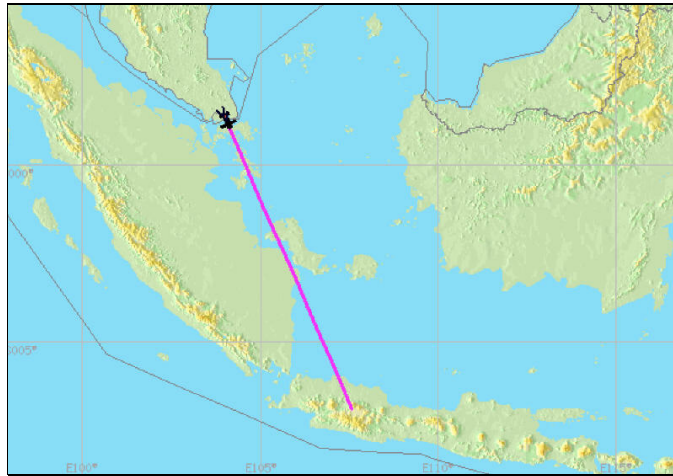
Salieron muy temprano hacia Java. Primero fueron sobre mar abierto, luego pasaron por la costa de Sumatra. En esta primera hora volvieron a cruzar el ecuador por 3ra vez. Las tierras poseían densas junglas y una vez más no eran tranquilizadoras para un aterrizaje de emergencia. Finalmente se alcanzo el perfil brumoso de las montañas de Java con una fascinante belleza de ese mundo.

Todas estas tierras estaban excelentemente bien trabajadas y parecían entrelazadas con cintas como atadas. Los canales de irrigación y tierras inundadas protegidas por diques, conformaban toda la zona.

Con una coincidencia asombrosa, en cuanto bajo del avión recibió un llamado de su esposo desde Nueva York.

El avión comenzó a ser revisado por personal de KNILM (aerolínea local derivada de la KLM).

Cenaron con un piloto de la KLM y se fueron a un hotel excelente (a dormir).





25 - a Surabaya

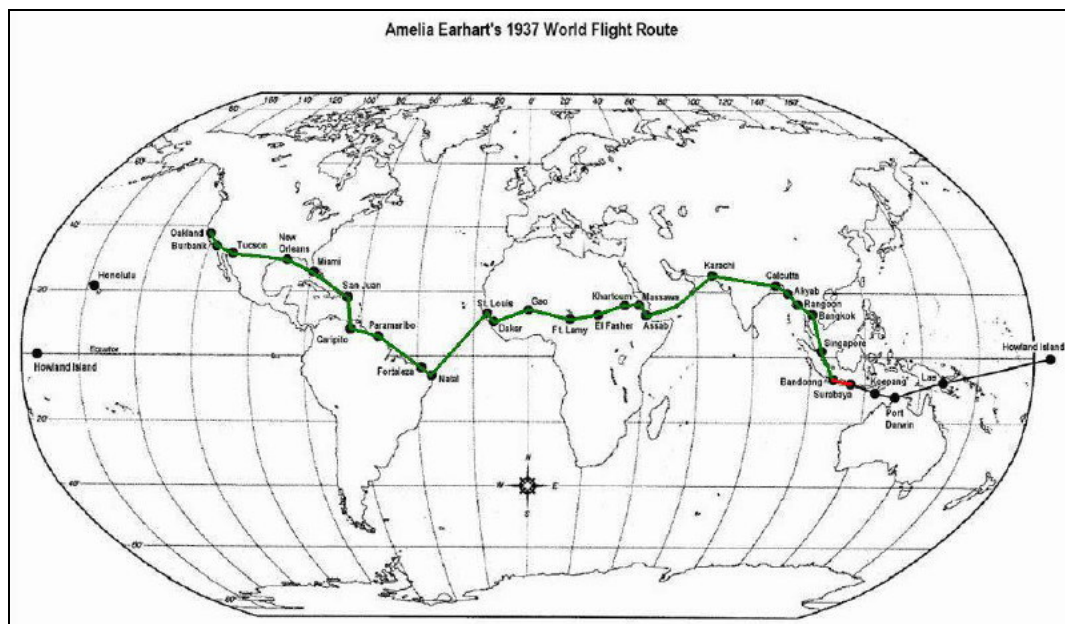
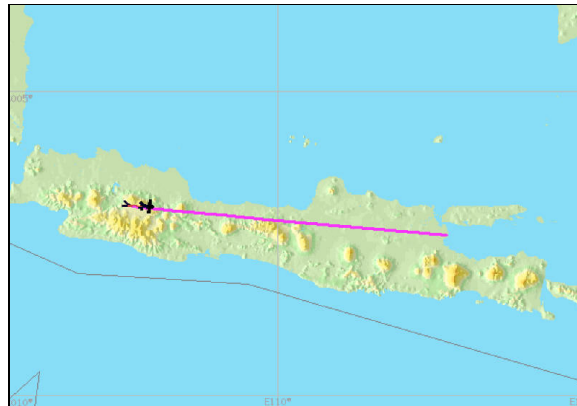
El 24 de junio despegaron de Bandung, pero a las 3:45 cuando estaban calentando motores detectaron un desperfecto y todos los presentes se convirtieron en mecánicos y no pudieron salir hasta las 14:00 horas.

Al final del vuelo cuando divisaron Surabaya, descubrieron que el desperfecto no estaba resuelto y Amelia tomo una de las decisiones más difíciles del viaje: volver a Bandung. Pero lo harían al día siguiente. Por no ser necesario estar en las reparaciones, se fueron de paseo, pero habían pactado no hacer compras para no cargar el avión, pero Amelia rompió la regla y se compró un puñal con vaina.

El 27 de junio dejaron nuevamente Bandung aspirando a llegar a Australia, pero yendo al este, los días eran cortos. Por ello solo llegaron a Kupang (no llegaron a Darwin).

Durante las primeras 400 mn volaron sobre los jardines de Java. Vieron brevemente Bali. Luego volaron sobre la isla Sumbawa, cruzaron el mar de Arauca rumbo a Timor. Pasaron así a una mucho más árida, dejaron la densa vegetación hacia un clima mucho más seco.

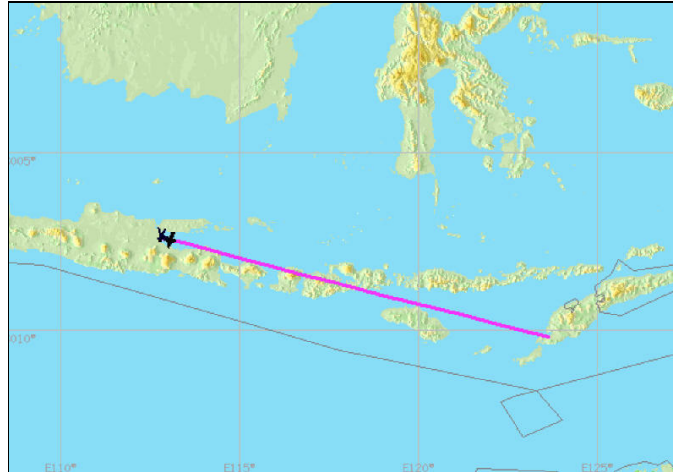
El campo de aviación estaba rodeado de una tapia de piedra para evitar el ingreso de jabalíes. No poseía instalaciones por lo que debieron sujetar el Electra al suelo y poner fundas a los motores. Esto despertó la curiosidad a unos nativos de la zona quienes inmediatamente los ayudaron felices.





26 a Kupang

Este vuelo, por la simplificación mencionada anteriormente, su descripción está comprendida en la narración anterior.





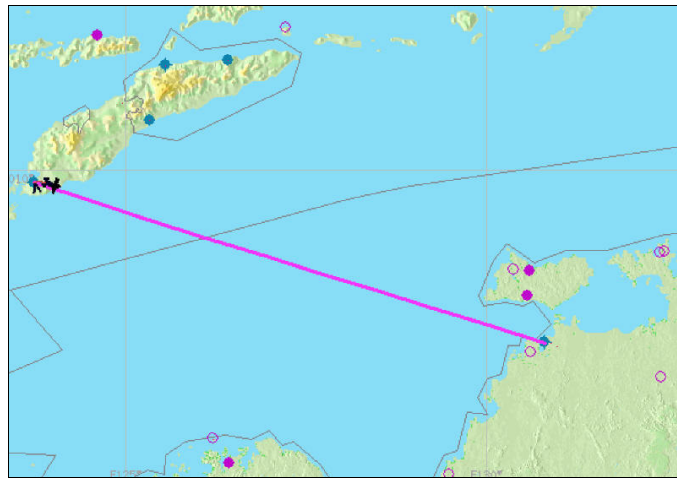
28 - a Darwin

El 28 de junio cruzaron el mar de Timor en 3 horas y 29 minutos. Fueron con mucho viento en contra a una altitud de 2.100 mts sobre unas nubes. Las aguas alrededor de Port Darwin eran de un verde intenso.

El aeropuerto era de fácil ubicación. Cuando aterrizaron fueron sometidos a un riguroso examen físico como precaución por si traían alguna enfermedad tropical y no dejaron acercarse a nadie hasta finalizar la revisión.

Allí dejaron los paracaídas que llevaron hasta entonces. A partir de ahora volarían sobre el Pacífico y sería inútil llevarlos.

Por la tarde Fred y Amelia tuvieron un encuentro con C.L.A. Abbott, administrador del territorio norte. Que los invitó a diversos actos.





29 - a Lae

El 29 de junio se dirigieron a Lae Nueva Guinea, en un vuelo de 7 horas y 43 minutos desde Port Darwin con viento de trompa. El 30 de junio el Electra descansaba en las costas del pacífico. Hasta este momento habían transcurrido aproximadamente 22.000 millas náuticas.

Con rumbo este-noroeste, las 2/3 partes de este tramo fue sobre el agua: Mar de Arafura, El Estrecho de Torres y el Golfo de Papua.

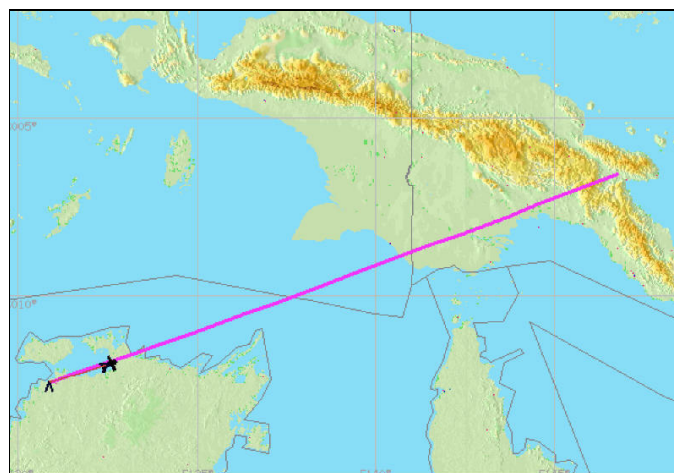
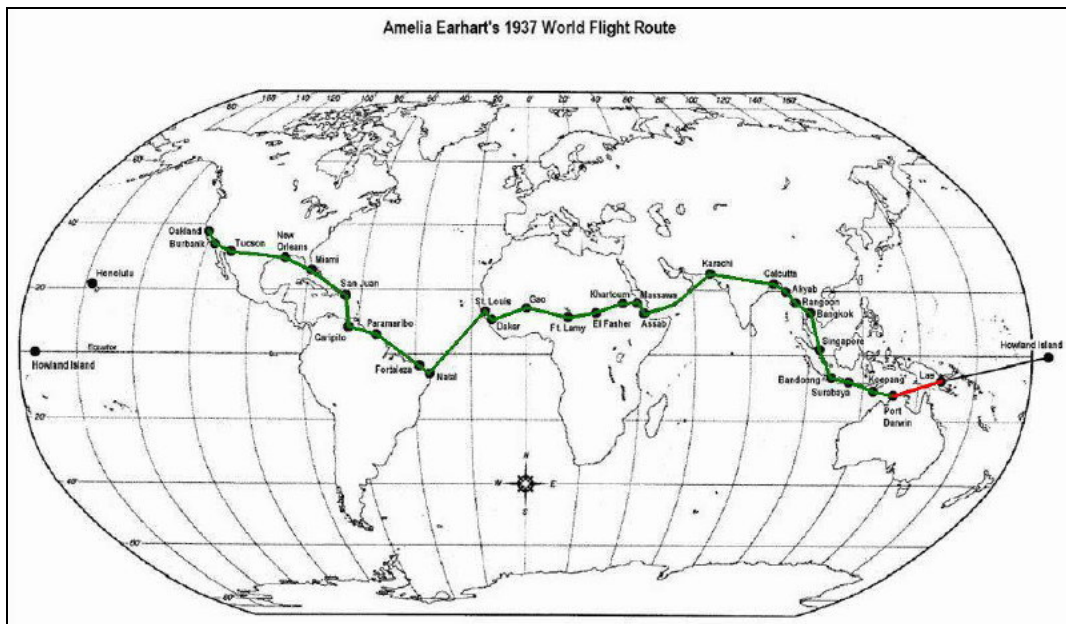
El trayecto estaba repleto de pequeñas islas con elevaciones apuntando hacia el cielo de varios metros. Solían decir que era mejor volar lejos de la superficie para tener que evitar estas elevaciones, especialmente porque solían haber nubes bajas.

Una cordillera atravesaba Nueva Guinea de NO a SE, que debía seguirse para llegar hasta Lae en las tierras bajas de la parte occidental.

Como comenté, había poca visibilidad a baja altura. Cuando la navegación por estima decía que estaban sobre Nueva Guinea, bajaron con mucho cuidado y cuando pasaron la capa de nubes, estaban exactamente donde debían estar. Siguieron la línea de la costa y encontraron Lae. Lae está situada junto a un río, en la esquina de un gran golfo.

El campo de aviación estaba entre la selva y terminaba en un precipicio al borde del agua. Tenía un kilómetro de longitud y solo tenía algunos hangares. Sin embargo muchos aviones quedaban afuera. Uno de ellos era un Electra hermano del que poseía Amelia, de servicio regular.

En el próximo tramo cruzarían el meridiano 180, el huso horario internacional donde el reloj retrocede 24 horas.







30 - a Howland Island

El 1ro de Julio el Electra se preparaba para la etapa más larga del itinerario, las 2.556 mn hasta howland, en el pacífico central. El monoplano estaba cargado de gasolina y aceite, pero un viento que soplaba de una dirección desfavorable y unas nubes amenazadoras, postergan el vuelo por este día. Recordemos que en esta etapa iba con el combustible al máximo de carga.

Además de ello, Fred no pudo ajustar adecuadamente sus cronómetros debido a dificultades con la radio y cualquier desviación en esto aspecto sería desastroso para la navegación por estima y astronómica.

Howland es tan pequeño en el pacífico que es necesario valerse de todas las ayudas de navegación para localizarlo.

Dejaron en tierra todos los elementos personales para aliviar el avión aún más que en los tramos anteriores.

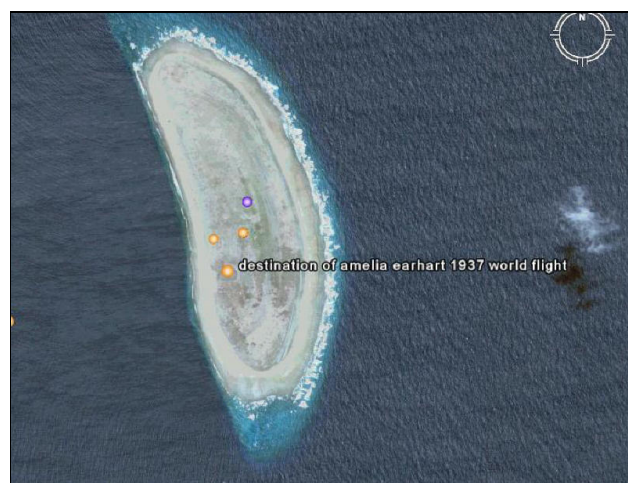
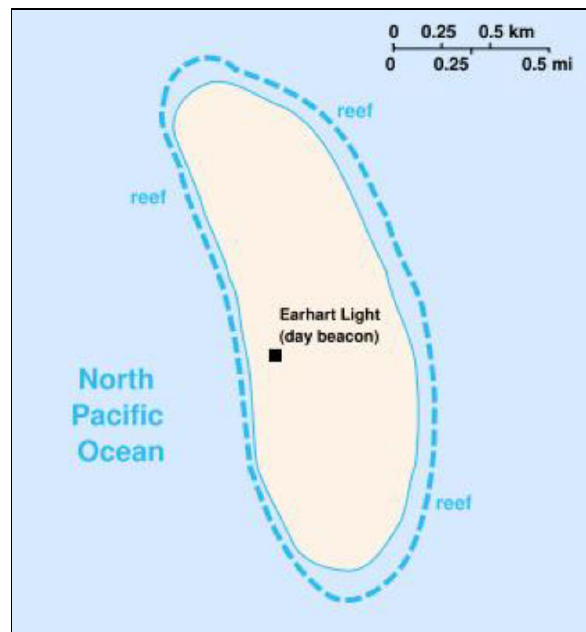
El 2 de Julio, Amelia Earhart y Fred Noonan despegaron a las 10:00 horas (local) rumbo a Howland sobre el Pacífico por una ruta nunca recorrida hasta ahora por un aeroplano.

El Lockheed Electra con motores Wasp realizó con facilidad un complicado despegue, pero se encontraba solo a 50 metros del extremo de la pista cuando por fin se elevó en el aire.

A bordo del guardacostas Itasca (frente a la isla de Howland), el 2 de Julio los marineros de EEUU y hombres de la guardia costera montaron vigilancia en uno de los parajes más solitarios del mundo para guiar a Amelia Earhart, en el viaje más largo y peligroso de su carrera.

Las radio-comunicaciones fueron muy pobres en ese entonces y además el Itasca estuvo muy ocupado con el transito marítimo de la zona.

El Itasca y el guardacostas Ontario, esperaron noticias del despegue de Lae en dirección a Howland, un pedazo microscópico de tierra que representaba el límite de EEUU en el Pacífico Sur. Esta es Howland Island:



Partieron con 1.100 galones de combustible suficiente para 24 horas de vuelo. El vuelo debería concluirse en 19 horas. Sin embargo podría haberse quedado sin combustible (teóricamente) 2 horas antes de lo previsto. Cargo lo máximo posible para poder despegar satisfactoriamente.

Video testigo de despegue:

<http://www.youtube.com/watch?v=7ABvC8TFS4&mode=related&search=>

El video contiene una supuesta prueba de porque Amelia no recibía transmisiones de radio, lo cual la llevo a perder Howland Island. En la filmación, luego de un análisis digital, se ve pasar durante el taxi y se observa la antena de recepción a estribor al lado del pitot. Cuando el avión gira hacia las cámaras para el despegue, la antena parece no estar en su lugar, mejor dicho no está. También se supone que se ve algo suelto debajo del fuselaje.

Una vieja leyenda cuenta que se encontró un cable de antena en la pista de Lae luego de que Amelia y Noonan partieran.

Después de 4 horas y 18 minutos, ella se reporto todo OK cerca de Nukumanu. La performance se comporto según lo planeado por Amelia Earhart y la Lockheed. Ella dijo: "everything OK".

Menciono la teoría a mi criterio más viable.

Ella tuvo la combinación de fallas en equipos y el enfrentarse con mal tiempo y tormentas, lo que la obligo a elevarse mucho y volar contra fuertes vientos, por ende consumir más combustible de lo calculado. Cruzo más al norte y vio un barco pensando que era el Itasca, transmitió pero aparentemente ella no recibía señal. Le enviaron código Morse pero ella dejo el equipo para sacar peso del avión. Si hubiese estado despejado, seguramente hubiera visto Howland Island.

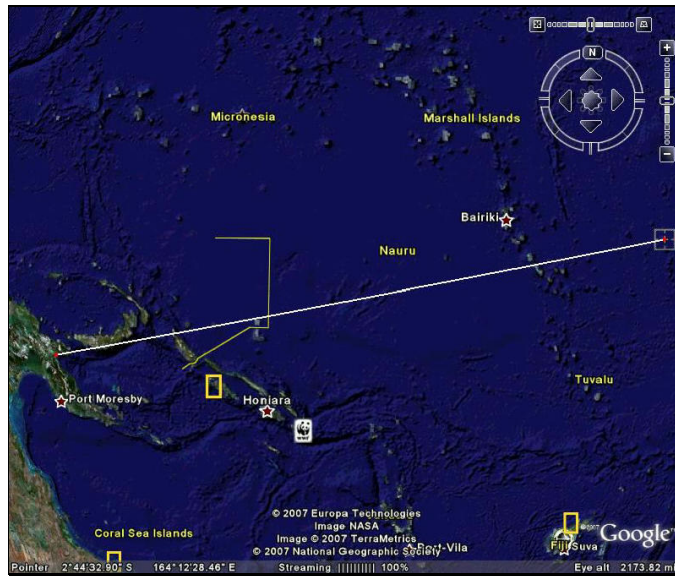
Todas la teorías incluyen el mensaje: "KHAQQ calling Itasca. We must be on you but cannot see you... gas is running low...".

(Traducción: KHAQQ llamando Itasca. Deberíamos estar sobre ustedes pero no los vemos. Tenemos poco combustible).

Allí mando su último mensaje dando su posición. Lo último que se escucho fue a las 8:43 del 2 de julio (20 horas y 13 minutos después de despegar) estaba volando sobre la línea "157/337"; según el radio-log del Itasca. También se mencionan diferencias sobre que Amelia usaba horas Greenwich durante el vuelo y no aclaro este punto. También hay confusiones sobre las frecuencias de radio utilizadas.

Unas horas después, el Itasca comenzó la búsqueda sobre la zona indicada. Ver imagen.

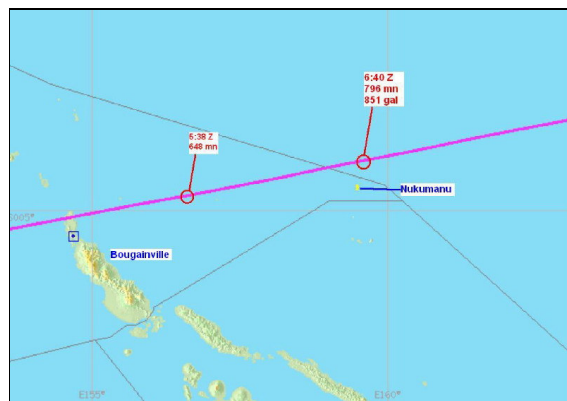
intentado los hombres. Y cuando fracasan, su fracaso sólo debe ser un desafío para otras".

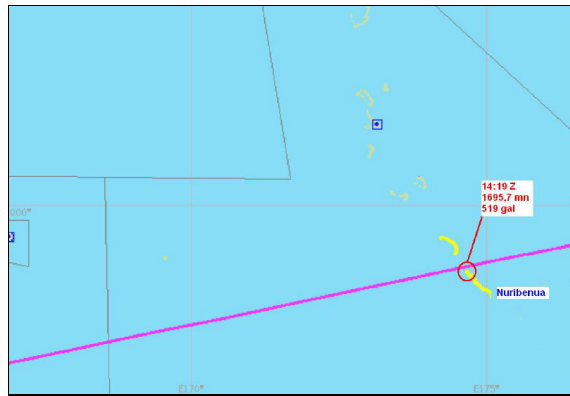
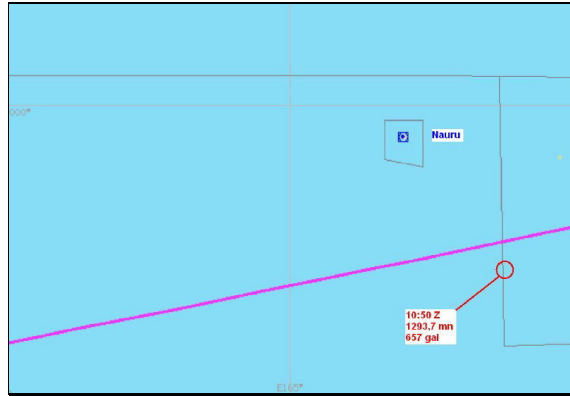






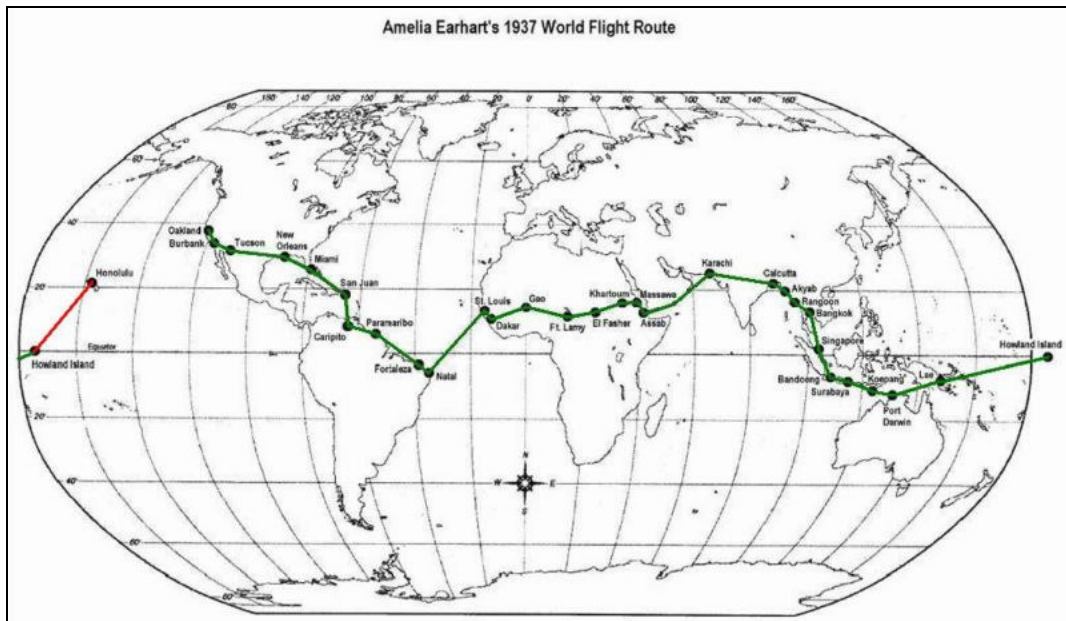


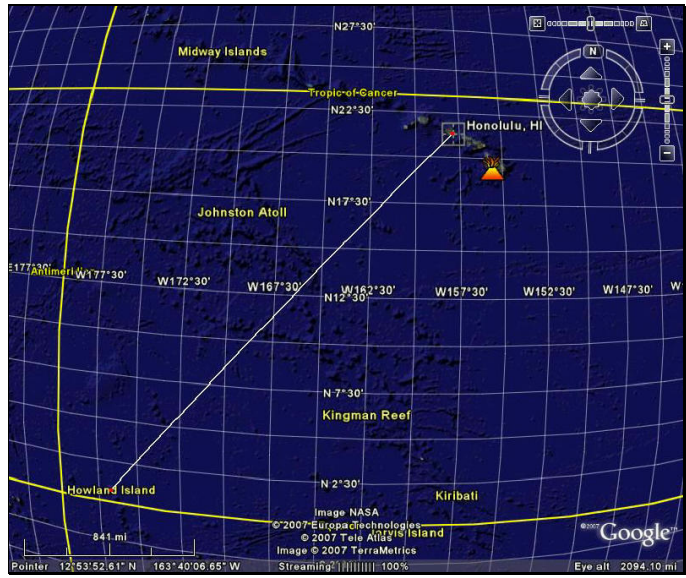




31 - a Honolulu

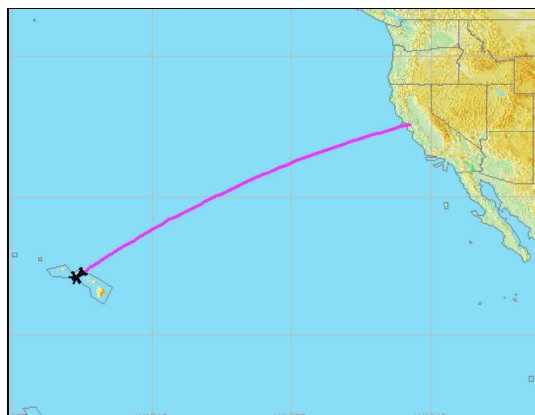
A partir de aquí, no corresponde a un hecho histórico.

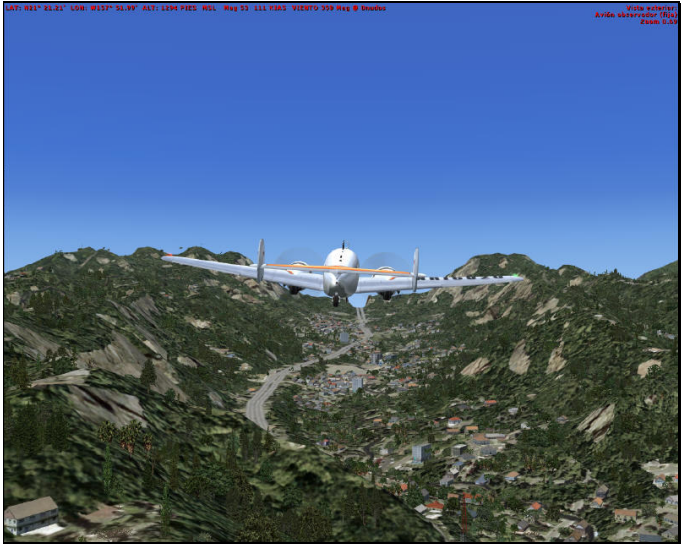






32 a Oakland









Mi homenaje a Amelia Earhart.

Pablo Contouris

Bibliografía: Amelia Earhart – Último Vuelo

Estas y otras historias recreadas en:

www.flightsimulatorarg.com.ar

www.aeropuertosarg.com.ar/losforos

ARG16 (Conto)

contoarg16@yahoo.com

conto@flightsimulatorarg.com.ar