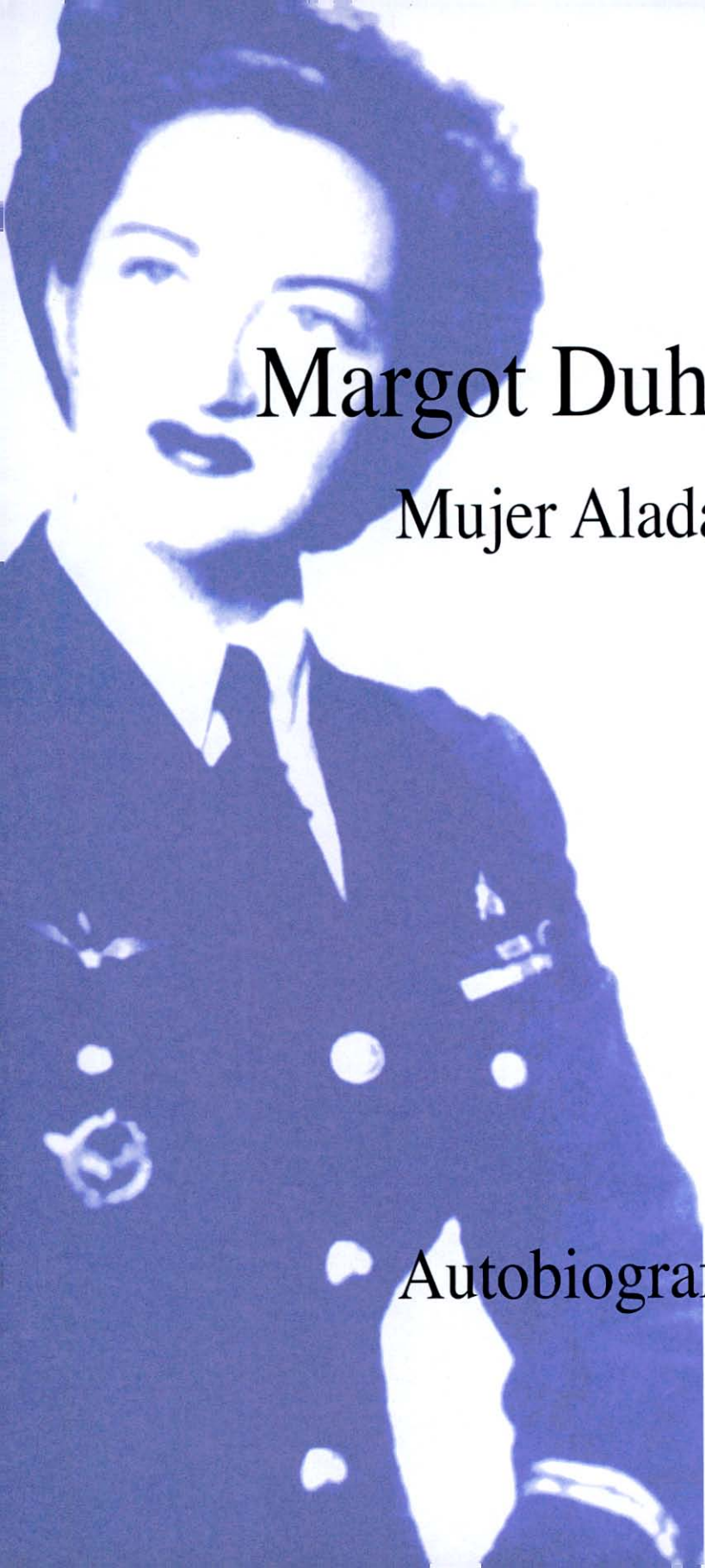


Margot Duhalde

Mujer Alada



Autobiografía



Margot Duhalde

Mujer Alada

Autobiografía

Es propiedad de la Fundación Arturo Merino Benítez
Registro de Propiedad Intelectual N° 158348

Edición a cargo de:
Coronel de Aviación Edgardo Villalobos Chaparro

Enlace de Impresión:
Periodista Andrea Camiruaga Cañas

Diseño e Impresión:
Instituto Geográfico Militar

Fotografías:
Museo Nacional de Aeronáutica
Editorial Fuerza Aérea de Chile
Archivo Margot Duhalde

Índice

	Pág.
Prólogo.....	5
Capítulo Primero	
La niñez en el sur.....	7
Capítulo Segundo	
Londres.....	29
Capítulo Tercero	
White – Waltham.....	45
Capítulo Cuarto	
A pleno vuelo.....	83
Capítulo Quinto	
Volar para Francia.....	117
Capítulo Sexto	
África y Montaña Negra.....	125
Capítulo Séptimo	
El regreso.....	141
Capítulo Octavo	
Controladora.....	157
Capítulo Noveno	
Fuerza Aérea de Chile.....	173

Prólogo

Hace algunos años, conversando con Margot Duhalde, cuando aún me encontraba en servicio en la Fuerza Aérea, me contó que había pensado en publicar algo así como sus memorias o recuerdos de esa vida tan llena de colorido. La conversación la ilustró con un completo documento escrito por ella misma y que ha servido de base para este libro.

A medida que avanzó la conversación fui convenciéndome de que sería muy interesante materializar ese proyecto aún en ciernes, no solo por las aventuras contenidas, algunas muy sabrosas, sino también porque podía constituir una muestra de que, con voluntad de ser, es posible alcanzar diversas metas en la vida.

Con criterio de aviador estimé que merecía divulgarse una vocación tan marcada por el vuelo y una existencia puesta al servicio de la actividad aeronáutica, en diversos campos, pero sobre todo en su faceta como piloto y, especialmente, en circunstancias difíciles como las que a ella le tocó experimentar.

Otra razón por la que pienso debe divulgarse esta vida marcada por una vocación, "*la pasión por el vuelo*", puesta al servicio de importantes causas, es que en nuestro país se respetan las tradiciones de manera bastante consciente, pero es un hecho también que en su gran mayoría, éstas están referidas a sucesos ocurridos en tierra o en el mar, resultando muy escasas aquellas que digan relación con el aire. Por ello creo, sinceramente, que es indispensable formar tradición acerca de los actos de personas que se entregaron a la aviación como una forma de pasión y de servicio a la patria.

Muchas de las tradiciones tienen larga data en la existencia de la nación. Una importante cantidad es transmitida durante el período de formación escolar, otras se adquieren en el hogar y algunas se hacen carne en el alma popular a través de la música o la literatura. Como sea, al incorporarse al saber y al sentimiento de los ciudadanos, pasan a formar parte del sustento de lo que podríamos llamar el alma nacional. Por ello también es importante que llegue a nuestros conciudadanos el conocimiento de los grandes logros no solo de la actividad aérea militar, sino de la aeronáutica nacional como un todo, a través de sus figuras más destacadas, como es en este caso Margot Duhalde Sotomayor.

En esta perspectiva, me parece extremadamente importante lo que viene haciendo la Fundación “Arturo Merino Benítez”, que tuve el honor de presidir durante algunos años, con la publicación ininterrumpida de una colección, ya consolidada, de biografías de personas que tuvieron posiciones destacadas en el mundo de la aeronáutica nacional o hechos significativos en el mismo medio. Me resulta pues, muy gratificante, que se sume ahora esta obra a dicha colección, porque estamos añadiendo un eslabón a la cadena de tradición e historia aeronáutica que impulsa esa Fundación, como parte del acervo cultural y de las tradiciones de Chile.

En una curiosa jugada del destino, la vida de Margot Duhalde ha estado vinculada con algunas de las circunstancias que me son más queridas, lo que también concurrió para aumentar mi interés en la publicación de este libro. Sucede que mi padre fue uno de los primeros oficiales de la Fuerza Aérea a quien conoció Margot, cuando recién comenzaba a volar y fue también una de las personas que la aconsejó y guió en su juventud, aunque a veces los métodos no fueran del agrado de la muchachita rebelde, pero dieron un buen resultado.

Finalmente, y no menos importante, el amor por el vuelo es otra pasión que la une, no solo conmigo, sino en general con mi familia y con todos aquellos que llevan un jirón de cielo en el corazón. Si a eso unimos su simpatía, su optimismo y tenacidad, que prácticamente se respiran a través de las páginas, me atrevo a decir que este libro debe ser leído, no solamente por aviadores, sino por todo aquel que se interese en ampliar sus perspectivas sobre como enfrentar la vida, sus peligros y sus desafíos. Aquí encontrarán el aporte de una mujer de excepción, que la enfrentó con una visión propia, con mucha fe y que ahora nos transmite sus experiencias, con la tranquilidad del que sabe y con la humildad del que ha sufrido.

FERNANDO ROJAS VENDER
General del Aire

CAPÍTULO PRIMERO

La Niñez en el Sur

¡Ah, mi niñez! Puedo decir que fui una niña muy feliz, acompañada además por una familia numerosa. Era la segunda de doce hermanos, de los cuales actualmente sobrevivimos siete, de las cuales ahora resulto la mayor. A continuación vienen *Rosa*, *Aurora*, *Alfonso*, que es agricultor en la zona sur, *Francisco*, que es piloto igual que yo y, por supuesto, las mellizas *Arlette* e *Ivette*, que viven hace varios años en Estados Unidos.

Los fallecidos son *Lautaro*, quien se dedicaba a la agricultura de exportación en una hermosa parcela en las Rocas de Santo Domingo, *Pedro*, que jubiló como Prefecto de Investigaciones, *Aquiles*, que tuvo un puesto importante en la Caja de Crédito Prendario, *Luis*, que fue taquígrafo de la Cámara de Diputados y *Alonso*, quien egresó de la Escuela de Aviación como Oficial de Artillería Antiaérea y murió en Aisén, en el accidente del C-47 N° 958 (Pilotos los Comandantes Luis del Fierro Bull y Silvestre Mahuzier Peña).

Mi infancia y primera juventud la viví en el fundo de mi padre, *Maximiliano Duhalde Bahamonde*, al este de Río Bueno, donde se juntan los ríos Chirre y Pilmaiquén, terreno que él había heredado de don *Pedro Duhalde Retamal*, mi abuelo, más conocido como Pedro Segundo o Tiqueco, quien fue el primer Duhalde nacido en Chile. El Pedro Primero fue mi bisabuelo, un vasco francés, *Pedro Duhalde Duhalde*, quien llegó al país en 1840 desde Louhassoa, Bajos Pirineos, con sus dos goletas: *Golondrina* y *Aurora*, para dedicarse al cabotaje en las costas chilenas, especialmente en los canales sureños. Instalado en la comuna de Arauco, se casó con doña Rosario Matamala, quien murió al dar a luz a mi abuelo Pedro Segundo. Una vez viudo, se radicó en el fundo Cocule donde se casó con Bárbara Vergara, con la que tuvo varios hijos.

Al recordar a mi madre, *Rosa Sotomayor Arriagada*, me gustaría destacar que a pesar de ser una mujer de gran prole, jamás descuidó sus actividades en la atención de la casa y en nuestra educación, lo que le significaba una actividad incesante. A papá le encantaba recibir a sus innumerables amistades, con lo que aumentaba aún más la intensa labor de ella.



*Mis padres
Maximiliano Duhalde Bahamonde y
Rosa Sotomayor Arriagada.*

Sotomayor

En cuanto a mis hobbies, recuerdo que desde pequeña me aficioné a la equitación, la natación y a remar en el río Chirre, pero sin duda mi sueño secreto y *mi gran amor eran los aviones*. No conocía a ningún aviador y tampoco había visto un avión de cerca, no me habían hablado de aviones, pero... ¡volar era mi pasión! En aquellos días los sentía como puntitos en el espacio que hacían un ruido acariciador. Muchos años después supe que eran los Vickers "Wibault" de la Fuerza Aérea que usaba la línea aérea en su correo Temuco a Puerto Montt y que pasaban muy alto sobre Trafun, si no me equivoco, a unos 3.000 pies.

Para verlos mejor me subía al techo de mi casa, donde los esperaba por largas horas, con la natural angustia de mi mamá, pensando que su niña podría caerse. Como solución a sus temores, después de un tiempo me regaló un par de anteojos de larga vista, exigiéndome la promesa de no volver a subir al tejado. Pero su angustia siguió latente porque después yo manifesté que me gustaría ser aviadora cuando fuera grande. Mientras, me dedicaba a domar a mis propios caballos y entrenarlos para carreras a la chilena, saltar cercos y bañarme con caballo y todo en el río Pilmaiquén. Claro que todas estas "diabluras" parece que no eran propias de una niña, pero... yo era así.

A veces pienso que esta afición por los aviones podría venirme porque el inicio de mi larga carrera de aviadora comenzó justamente en el vientre de mi madre, cuando yo tenía tres o cuatro meses de gestación. Me parece que ella fue una de las primeras mujeres que voló en Chile y lo hizo en Río Bueno, con uno de los precursores de la aviación nacional, el conocido piloto David Fuentes. Según contaba ella misma, en esa oportunidad voló el juez, por ser la autoridad de la comarca y a continuación lo hizo ella. Cuando aterrizaron, un perro se atravesó delante del avión y se rompió la hélice, con lo que se terminaron los vuelos programados para ese día.

Mis estudios los realicé en las monjas de la Santa Cruz, en Río Bueno, que no dejaron de tener algunas preocupaciones conmigo. Era común verme llegar al galope al pueblo, eso sí vestida de amazona, acompañada de mis hermanos menores, en traje de huaso. Otras veces me iba conduciendo un Pontiac, que mi papá me había regalado cuando cumplí once años. Por supuesto no tenía licencia de conducir, así es que con el auto repleto de alegres compañeros de colegio, me detenían los carabineros hasta que mi papá iba a rescatarme a la comisaría...

Mi gran amiga y compañera de curso, Odette Magnet, era casi tan traviesa como yo, por lo que nos llamaban "las gabachas". Recuerdo que una vez subimos los interruptores de todas las luces del colegio y esperamos que pusieran en marcha la planta eléctrica del pueblo, imagínate el espectáculo cuando el colegio se iluminó de golpe.

Otra de nuestras hazañas fue cuando andábamos persiguiéndonos con Odette, y ella trató de protegerse corriendo alrededor de una monja, que se paseaba leyendo oraciones. Cuando Odette se sintió alcanzada, tomó a la monja del brazo y la hizo girar media vuelta, entonces yo la

tomé del otro brazo y la obligué a rotar en sentido contrario, con el resultado que la monja había perdido su toca y daba alaridos en alemán.

Pero además de travesuras, hacíamos otras cosas, porque se estilaba que las niñas debían aprender a tocar un instrumento musical. Odette se decidió por el piano, y yo elegí el violín. Aprendimos una melodía cuyo nombre no recuerdo, pero la tocábamos en cuanto fiesta o ceremonia había en el colegio. Sin embargo, durante los ensayos hacíamos desorden, e incluso encerrábamos a las internas debajo del proscenio, sin olvidar que robábamos renacuajos y los poníamos a las alumnas en la espalda, debajo de la blusa, para reventarlos de un golpe. En alguna ocasión, amarramos juntas las tocas de dos monjas que estaban rezando en la capilla, para que al ir a comulgar estuvieran obligadas a ir “enyuntadas”, como los bueyes...

Respecto a las monjas de esos años, a la única que recuerdo es a sor Gertrudis, la profesora de trabajos manuales. Ella nos enseñaba a hacer cojines con lindos diseños de perros o gatos, los que después rellenábamos con lana. Creo que la recuerdo porque ella, a su manera, me quería pero también me temía. La única vez que trató de golpearme yo me “encaché” y quedó con la mano a mitad de camino. Mucho tiempo después, cuando yo ya era piloto y comenzaba a ser conocida por la prensa, supe que había dicho: *“miren a la diabilla, para volar puede ver, pero para hacer sus tareas no véa”*.

Una vez que salimos del colegio, Odette se casó con Sergio Duhalde, primo mío, con quien tuvo dos hermosos hijos que conocí cuando la vi por última vez, en Valdivia. Después de varios años fui a visitarla, luego del regreso de la guerra cuando yo era piloto en Lipa Sur, pero lamentablemente Odette había fallecido muy joven y dejó una tremenda pena en todos los que la conocíamos, por su múltiples cualidades.

Retomando aquellos días de mi vida en el campo, recuerdo que entrenaba caballos para carreras a la chilena, en Trafun, lugar donde mi padre mantenía una buena pista para este deporte. El más conocido era un potro negro como el azabache, del mismo nombre que el fundo, Trafun, era campeón en toda la zona. El jinete oficial era mi hermano mayor, Lautaro, quien me pedía que lo acompañara a sus entrenamientos para que le hiciera de guía en la yegua “Liebre Nueva”, corriendo y azotando los pingos a lo largo de los 800 o 1.000 metros.

Durante mis vacaciones solía sobornar al mozo, a quien le daba aguardiente robada de la bodega de la casa, para poder enlazar a los siete caballos que se ensillaban diariamente.

Me levantaba muy temprano para ir al potrero, acompañada de mi hermano Alfonso, que era muy tranquilo y no acusaba. En el potrero tomaba a mano a la “Muchacha”, una yegua percherona muy dócil, le ponía rienda y con ella enlazaba a la “Liebre Vieja”, una yegüita de baja alzada que era regalona de todos los hermanos, luego comenzaba a enlazar a los caballos y se los entregaba a Alfonso para que los sujetara por las riendas.

Todo iba muy bien hasta que una mañana, al regresar a casa fui sorprendida por mi padre, que pretendía hacer de mi una señorita, por lo que muy enojado me hizo llegar a casa a punta de chicotazos. Estoy convencida que no logró convertirme en una dama... Otro de mis deportes favoritos era la natación, la que practicaba en Río Bueno. Una vez, cuando tenía diez años, lo atravesé a nado mientras mi padre me acompañaba en un bote durante toda la travesía; como el río es ancho y torrentoso, fui a salir en la otra orilla como tres cuadras más abajo.

Volviendo a mis aventuras escolares en Río Bueno, una vez durante esas aburridas horas de clase en cuarta preparatoria, escuché un ruido familiar que casi me hizo paralizar el corazón: ¡un avión!... que pasaba muy bajo sobre mi colegio y que me hizo pensar por alguna razón, que estaba en dificultades. Entonces, sin pedir permiso, salí corriendo a la mayor velocidad posible, en dirección donde suponía que se había dirigido el avión, un potrero cercano a una de las plazas.

No me había engañado la intuición: ¡allí había un avión aterrizado y entero! Es difícil explicar la sensación que experimenté, solamente recuerdo que la emoción no me dejaba hablar. Toqué el avión por todos lados, como acariciándolo, seguí al piloto lo más cerca que pude, admirándolo y envidiándolo en una extraña mezcla de sentimientos, pero no me atrevía a hablarle por una especie de timidez increíble, algo muy extraño por mi carácter.

Muchos años después, conversando con un grupo de oficiales de la Fuerza Aérea, conté esta anécdota, y uno de ellos me dijo “ese piloto era yo”. Se trataba del entonces Teniente Osvaldo Cordero, que más tarde alcanzaría el grado de General.

Al dejar el colegio, mis padres decidieron mandarme interna al Liceo de Osorno, pues según pensaban ellos era la única forma de hacerme una señorita civilizada. Así fue como llegué al liceo, para desgracia de las inspectoras, quienes no lograban controlarme. A veces me escondía o saltaba los muros para darme una vuelta alrededor de la manzana, corriendo en camisa de dormir y a “pata pelada”. Me aguantaron un año interna y el otro externa.

Sospecho que su directora, doña Rosa Araneda de Vial, sentía una especial



General de Brigada Aérea Osvaldo Cordero.

simpatía por mí, ya que solía visitar su hogar para jugar con sus hijos: Noelia y Carlitos. Años después, éste se mató pilotando un avión Cessna, en malas condiciones atmosféricas, cerca de Valdivia. A ninguno de estos dos amigos los volví a ver cuando éramos adultos, en cambio su mamá me escribió una hermosa carta cuando regresé de la guerra, pero desgraciadamente la perdí. Sin embargo, revisando cartas y recortes que mi mamá guardaba, encontré una carta dirigida a mi padre, desde Osorno, con fecha 11 de octubre de 1945, con el siguiente texto:

“Distinguido señor:

Después de dar a conocer a alumnas y profesoras los elogiosos conceptos contenidos en su carta del dos del mes en curso, sobre la bondad de la educación recibida en nuestro liceo por su hija Margot, cumpla con el grato deber de agradecer a usted sus amables frases y el hermoso obsequio de la fotografía de nuestra gran aviadora, que desde ahora adornará la sala de profesores de nuestro establecimiento.

También tengo el agrado de comunicar a usted que el Consejo de Profesoras del Liceo de Niñas, a indicación de la Srta. Brígida Arentz, acordó en sesión de hoy que el Centro Deportivo del Establecimiento lleve el nombre de la primera aviadora de América.

En cuanto al artículo que usted leyó en la Revista Alas, debe ser reproducción del que escribió con el seudónimo “Sombra” en La Prensa de esta ciudad, con fecha 30 de mayo, la inspectora del internado Sra. Elena Baldrich, que si bien no ha conocido personalmente a Margot, nos ha oído elogiarla en numerosas ocasiones.

Hacemos votos por que siga la carrera de triunfos de Margot y saludamos a Ud. atentamente. Rosa Araneda de Vial, Directora”.

Durante el año que pasé como externa, viví en casa de una prima hermana, Emilia Rosas de Monje, a la que yo llamaba tía, porque era mucho mayor que mi mamá y además era mi madrina. Su madre, doña Sabina Sotomayor de Rosas, fue la mayor de seis hijas del primer matrimonio de mi abuelo Sixto Sotomayor y mi madre en cambio, fue la menor del tercer matrimonio de este abuelo. Ella tenía varias hijas, todas muy respetuosas y obedientes. Sin embargo, dos de ellas muy próximas a mi edad, comenzaron una pequeña revolución capitaneadas por mí, lo que enojaba a mi tía que se controlaba a duras penas. La cosa reventó un día en que las convencí de ir caminando como diez kilómetros para ver unos aviones que se iban a presentar en la Feria Ganadera de Osorno. Para qué decir que regresamos en un estado lamentable y que la tía nos cacheteó que era un gusto. Eso fue lo último que me soportó y así lo hizo saber a mis padres, que decidieron mandarme a Santiago.

La relación que tenía con mi padre era muy buena, porque me apoyaba en todo lo que significaba vida sana, deportes y mi gusto por la velocidad, aunque era muy estricto respecto de mi comportamiento escolar, lo cual queda demostrado en mis cambios de colegio e internado. Sin ir más lejos, a Santiago fui enviada nuevamente interna, al Liceo N° 3.

Me sentía muy sola en la capital, porque no conocía a nadie y sentía que las personas eran distintas a mi acogedora gente del sur, donde casi todas las familias se conocían. Mi tristeza duró hasta que me hice de nuevas amigas y comencé otra vez con mis “diabluras”. Lo peor eran las profesoras, más estrictas que en los otros colegios donde había estado. Sobre todo doña María Castro, profesora de Ciencias Naturales, parece que conocía mis escondites favoritos porque siempre me descubría, además, nunca dejó de enterarse acerca de mis arrancadas a Los Cerrillos para ver a mis queridos avioncitos.

Ya éramos varios los hermanos estudiando en Santiago, por lo que mis padres decidieron comprar una casa y, así fue como vivíamos durante todo el año escolar en nuestra casa de la calle José Manuel Infante. A mí me dejaron media pupila en el liceo y, a mis 14 años seguía con la canción de querer volar.

Cuando mis padres se dieron cuenta que esto iba en serio, comenzaron a pasarse la responsabilidad el uno al otro, hasta que a mediados de año me enfermé de escarlatina. En aquellos años, esto era grave y como se temía por mi vida ellos prometieron de buena gana que si mejoraba me dejarían volar... y me recuperé rápidamente.

Entonces mi padre inventó un viaje hacia Trafun en su auto, un Packard descapotable, prometiendo que yo manejaría todo lo que quisiera y así podría conocer bien la ruta para cuando volara. La verdad es que un viaje así era toda una aventura para ese tiempo, que me encantó porque el camino era prácticamente solo una huella. Éramos tres viajeros: mi papá, un amigo y yo. No recuerdo cuanto duró porque tanto mi padre como su amigo tenían amigos dueños de fundos a todo lo largo del camino. Llegamos en el auto hasta Temuco, y seguimos en tren a La Unión por falta de caminos. Allí me esperaba mi fiel Pontiac, en el que continuamos unos 25 kilómetros restantes hasta Trafun.

Al principio encontré fantástico volver a la casa donde me reencontré con todo lo que amaba, caballos, perros, el campo y, especialmente, mis amigos campesinos. Pero pasaron los días y las semanas, el verano ya se acababa y mi padre no daba señales de querer volver a Santiago; solamente lo hicimos cuando ya era tiempo de volver al colegio. Entonces me di cuenta que me había engañado con el viaje, ya que lo que él realmente quería era que yo no volara.

Pero yo continuaba con mi sueño de ser piloto, seguí insistiendo más que nunca, aunque mis padres inventaban mil maneras para dilatar el tema, hasta que años después amenacé con

matarme si no me daban permiso. Fue entonces cuando se dieron cuenta que el asunto era en serio y conseguí la ansiada autorización.

Por fin llegué con mi padre a la oficina del Club Aéreo para inscribirme como socia, y al postular al curso de vuelo descubrí con horror que exigían 20 años de edad y yo tenía 16. Por un instante creí que mi padre se valdría de eso para impedirme volar, pero mi expresión de súplica debe haber sido tan conmovedora que se quedó callado cuando yo dije, muy segura, que tenía 20. Como yo era alta y maciza, la secretaria me creyó, además que en ese tiempo sólo exigían un examen médico.

Mi emoción fue aún mayor cuando recibí la siguiente comunicación:

Santiago, 24 de agosto de 1937

Señorita

Margot Duhalde Sotomayor

Manuel Infante 1712

Presente

Estimada señorita:

Me es grato poner en su conocimiento que el Directorio, en su sesión de ayer, ha aceptado su solicitud para ingresar como socio cooperador a nuestra institución.

Hemos escrito su estimado nombre en nuestro Libro de Registro, bajo el N° 367 y le rogamos se sirva pasar por nuestra secretaría a darnos su firma.

Saluda muy atentamente a usted

CLUB AÉREO DE CHILE

Manuel Francke M.

Comodoro del Aire

Presidente

El día que recibí la carta, mi padre estaba en Trafun, pero yo sabía que llegaría al día siguiente por el tren de la mañana, de modo que fui a esperarlo y lo llevé directamente a la oficina del Club Aéreo para que me pagara el curso de vuelo. Afortunadamente, yo era la regalona de él, de lo que me aprovechaba, así es que conseguí que pagara lo necesario.

Ahora venía una etapa que me preocupaba, el examen médico. Yo había nacido con un pronunciado astigmatismo, así que pasé varias noches sin dormir pensando la forma de engañar

al doctor. Afortunadamente el médico era anciano, corto de vista y un buen poco sordo, por lo que no me fue difícil convencer al enfermero para que me soplara las letras a medida que el médico preguntaba y ...así pasé el examen de la vista. En realidad, en ese tiempo los exámenes eran mucho menos rigurosos de lo que son en la actualidad.

El club tenía pocos instructores de vuelo y la mayoría eran oficiales de la Fuerza Aérea, voluntarios, pero ninguno de ellos mostraba algún interés por hacerle instrucción a una muchacha maciza, sin mayores atractivos, huasa y para colmo... mujer.

Por suerte, en mis frecuentes visitas al aeródromo Los Cerrillos, conocí a don César Copetta, mecánico jefe del Club Aéreo y pionero de la aviación chilena, ya que él fue el primero en volar un avión en Chile, el 21 de agosto de 1910 en la Chacra Valparaíso. Don César me tomó un poco bajo su protección y empezó a enseñarme mecánica de aviación y las características de los aviones Cirrus y Gipsy Moth, en los que aprendería a volar.



Comodoro del Aire Manuel Francke.



*Tres forjadores de la aviación chilena:
Arturo Merino Benítez, César Copetta Brossio
y Diego Aracena Aguilar.*

La primera vez que volé lo hice con el capitán –que algunos años después sería Comandante en Jefe– Aurelio Celedón. En realidad el vuelo no me gustó, porque estuve a punto de marearme. De regreso en tierra, don César consiguió que el próximo turno me lo hiciera el Teniente Gregorio Bisquertt, quien posteriormente también llegaría a ser General.

Como los hangares estaban en el cabezal sur de la cancha de pasto del aeródromo y los despegues se hacían normalmente de norte a sur, los aviones los sobrevolaban en cada despegue, por lo que a menudo se escuchaban los gritos de los instructores, ya que la comunicación con los alumnos se hacía por un tubo acústico. En esa ocasión, don César oyó los “garabatos” de don

Gregorio Bisquertt, por lo que decidió poner mi foto en la cabina para recordarle al instructor que el alumno era una mujer, aunque después prefirió conseguirme otro instructor. Esta vez fue el Teniente René González Rojas, quien alcanzó a hacerme dos horas y media de vuelo antes de irse de vacaciones.



Capitán de Bandada Aurelio Celedón junto al Capitán de Bandada Marcos Vega.



Teniente Gregorio Bisquertt.



A la izquierda, Teniente 1º René González Rojas.



General de Brigada Aérea Washington Silva Escobar.

En aquella época casi no existía lenguaje aeronáutico y los instructores no se daban el trabajo de explicar a los alumnos la fraseología habitual en vuelo. Por esta razón, en una oportunidad René González me dijo por el tubo: ¡corte motor!, en lugar de ¡reduzca motor! y yo lo corté efectivamente, lo que nos obligó a aterrizar con la hélice calada, término aeronáutico que se refiere a una hélice que, en vuelo, deja de girar completamente. Muy molesto, me ordenó que caminara todo el largo de la pista para buscar un mecánico que hiciera partir el motor (en esos aviones se hacía partir el motor dándole vueltas a la hélice manualmente). Era verano de 1938 y hacía mucho calor; a mí me pareció injusto el castigo porque él era el culpable por no haberme enseñado de manera correcta la fraseología de vuelo. En resumen... me quedé sin instructor.

Entonces, don César tuvo la genial idea de llevarme a la Base Aérea de El Bosque, para que conociera una base militar y de paso, tratara de encontrar un oficial que me quisiera hacer instrucción. Creo que esa visita fue decisiva en mi futuro como aviadora, porque logré que el Comandante Rodolfo Berríos, Comandante de la Maestranza Central, (antecesora de ENAER) se interesara por mi entusiasmo y me ofreciera instrucción práctica en los talleres de su unidad. El Comandante Berríos siempre ha estado en mis pensamientos y le agradeceré eternamente su valiosa ayuda, al igual que a mi instructor más querido, el Capitán Washington Silva Escobar (posteriormente General), quien con su buen carácter, paciencia y simpatía logró que el 23 de febrero de 1938 volara sola por primera vez con todo éxito. Esa fecha ha sido siempre muy importante para mí, por lo que cada año la celebro brindando con una copa de champaña, que bebo a la salud de mi recordado instructor, aunque me encuentre sola.

En la Maestranza de El Bosque aprendí, además a ajustar motores, fabricar costillas de ala y alas enteras para los aviones Gipsy Moth que usaba la Escuela de Aviación en sus actividades de instrucción. Estos aviones serían reemplazados pronto por los Focke Wulf recientemente llegados de Alemania, que se armaban en la Maestranza y en cuyo ensamblaje yo cooperaba. Después eran probados en vuelo y entregados a la Escuela de Aviación.

Un día estaba sentada en la cabina de uno de estos aviones, seguramente estudiando sus controles y probablemente soñando con volarlos algún día, cuando aparecieron tres subtenientes alumnos de la Escuela de Aviación. Sorprendidos de encontrar una muchacha trepada en uno de sus nuevos aviones y vestida con buzo de vuelo, me invitaron a almorzar a su unidad, con el debido permiso del Comandante Berríos, quien no se mostró muy contento pues se sentía responsable de mi seguridad personal.

Fue así como conocí al resto de los oficiales alumnos y a los instructores. Por la cordialidad que me dispensaron, me costó muy poco hacerme amiga de todos ellos y antes que nadie se diera cuenta, estaba asistiendo regularmente a clases con el curso. Era la promoción de César Ruiz,

Eleodoro Calderón, Ricardo Ortega, Ricardo Solari, Germán Díaz, Domingo Vázquez y otros buenos amigos de un curso en que casi todos llegaron a Generales.



*General de Brigada Aérea
Ricardo Ortega Fredes.*

Uno de los instructores era el Teniente 1º Ernesto Hermann, profesor de aerodinámica además de instructor, y excelente amigo a quien mis padres habían escogido como mi tutor, por el gran cariño y respeto mutuo que se dispensaban. Todos lamentamos enormemente su muerte, ocurrida en septiembre de 1938, cuando el avión Nardi en que volaba tuvo una falla de motor poco después del despegue. Curiosamente, él no estaba programado para ese vuelo, que le correspondía en el mismo avión a René González, al cual le cambiaron el turno porque a esa hora estaba naciendo su tercer hijo, Lautaro. Cuando iba entrando a la Maestranza, yo vi estrellarse el avión pero no supe que era Ernesto hasta un rato más tarde. Por largos años y especialmente durante la Segunda Guerra Mundial, sentí que era mi “ángel de la guarda”...

La esposa del Teniente René González, mi amiga María, se recibió de piloto en 1940, junto con “Mucki” Koeppen y con Irene Platz, en Temuco, donde estaba destinado René. Su hijo Lautaro Ernesto, que mencioné anteriormente, murió el 19 de octubre de 1971, al chocar en el cerro Santa Elena, en la cordillera de Los Andes, poco después de despegar desde Mendoza, como copiloto en un DC-6B de LADECO.



Teniente 1º Ernesto Hermann.

Se estrelló avión Ladeco en Argentina

BUENOS AIRES (Argentina). Oct. 19 (UPI). Un avión Ladeco se estrelló hoy cuando iba en ruta de Los Corrales, a unos 120 kilómetros de esta ciudad, según informó la base de aviación del aeropuerto José de San Martín.

Los primeros informes indican que la máquina, un DC-4 matancero, perteneciente a Líneas Aéreas del Chero (LADECO), se estrelló cuando una helice del motor tenía 3 años, cuando se encontraba en vuelo.

La base de aviación dijo que la máquina estaba a cargo del piloto Walter Schulz, y el instructor, Tomás González y el navegante A. Torres.

Fuertes de los Servicios de Emergencia de Aeropuertos y de la Comandancia fueron enviados inmediatamente hacia la zona del accidente.

La máquina había partido esta mañana con destino al aeropuerto militar de Los Corrales.

La base informó que aproximadamente al volar se produjo una "falla momentánea" en el motor.

El piloto Schulz, quien tenía 35 años de edad, fue rescatado por la Empresa Compañía Argentina de Producción de Aviones.

El DC-4 de la compañía estaba cubierto con 12 toneladas de acero aluminado por la Empresa Compañía Argentina de Producción de Aviones.

Prrensa rusa habla de una provocación contra Kosygin

MOSCÚ (U.S.S.R.) La prensa publica hoy las primeras informaciones sobre el aterrizaje del avión ruso en el aeropuerto de Prater, Viena.

Los informes indican que el avión se estrelló cuando estaba en vuelo sobre la zona de Prater, cerca de Viena, pero se declaró al momento de aterrizar en el aeropuerto de Prater.

"Como del mismo lado del mundo se está hablando, según como está el mundo y como se está hablando, se trata de un aterrizaje en Prater", dijo un portavoz del gobierno ruso.

La noticia agrega que el avión pertenecía al Comandante en Jefe del Ejército del Aire, General P. S. Ustinov, y que el piloto era el teniente coronel V. S. Ustinov.

El avión del Partido Comunista, Prater, había sido enviado a Prater por el gobierno ruso.

"HERES" Acrílicos

Resista a manchas de pintura, aceite, grasa, alcohol, agua, aceite, gasolina, etc. en su superficie.

SIGLO XX 179

PUBLICITARIA EPOCA S.A.

Distribución de publicidad

Para el estudio de publicidad, se requiere un presupuesto de \$ 1.000.000 que cubra un tiempo de 15 días de trabajo. El estudio de publicidad se realiza en un tiempo de 15 días de trabajo.

EL PRESIDENTE

Para el estudio de publicidad, se requiere un presupuesto de \$ 1.000.000 que cubra un tiempo de 15 días de trabajo. El estudio de publicidad se realiza en un tiempo de 15 días de trabajo.

HOJAR PLAN

SANTIAGO MERCED 152
ANTOFAGASTA BALNEADA 2040

La Tercera - 20 de octubre de 1971 - pag. 15.

Una de mis buenas amigas de ese tiempo y antigua compañera de colegio era Fresia Lagos, quien me acompañaba en casi todas mis correrías y frecuentemente volaba conmigo, sin estar yo autorizada para llevar pasajeros. Un día en que me encontraba castigada y encerrada en el departamento de Ernesto por haberme sacado una mala nota en aerodinámica o por alguna de mis habituales barrabasadas, llamé a Fresia por teléfono para que fuera a acompañarme. La hice entrar por una ventana lateral y empezamos a registrar la licorera; probamos un poco de cada botella hasta que encontramos uno incoloro que nos gustó... era anís y nos tomamos casi media botella. Para que Ernesto no se diera cuenta le agregamos agua y... ¡horror! el licor se puso blanco! Medio curaditas y sintiéndonos muy valientes, abandonamos el departamento por una ventana.

No recuerdo qué castigo nos dieron pero sí recuerdo que al día siguiente, cuando me presenté en el casino de los oficiales Instructores había varios jugando pool y entre ellos, Fernando Rojas Ortega, padre de quien llegaría a ser Comandante en Jefe Fernando Rojas Vender, que me cantaba irónicamente: “te las van a dar... te las van a dar”.

Paralelamente a las clases teóricas de la Escuela de Aviación, continuaba las prácticas de vuelo en Los Cerrillos, con mi flamante nuevo instructor, el Capitán Washington Silva, hasta que el 30 de abril de 1938 rendí mi examen final, ante una comisión de civiles y militares, recibiendo mis anheladas ALAS DE PILOTO. En aquella oportunidad, mi padre ofreció una gran comida en el casino del Club Aéreo, a la que asistieron pilotos civiles y militares para celebrar mi éxito. Muchos diarios y revistas comentaron ampliamente mis logros.

Poco tiempo después cumplí con los requisitos para llevar pasajeros e invité a mi madre a volar. Fue mi primer pasajero autorizado, pero para ella era su segundo vuelo en la vida porque como mencioné antes, el primero lo hizo allá en Río Bueno, antes que yo naciera. Así como Fresia Lagos había sido mi primera pasajera sin autorización, Eugenio Covacevic y Sergio Valdovinos fueron mis primeros alumnos no autorizados, a quienes les hacía instrucción reemplazando el bastón de mando de su asiento por un palo de escoba que ajustaba perfectamente en el hueco, ya que el bastón en el puesto del instructor, en el asiento trasero, se sacaba cuando se volaba con pasajeros.

Luego de todas estas satisfacciones, me ocurrió mi primera emergencia, en las proximidades de Nos. Volaba uno de esos viejos Gipsy Moth llevando como pasajeros a la señora de un hermano de don Arturo Echeverría, ex ministro del Presidente Aguirre Cerda, con dos de sus pequeños hijos a los que el médico les había recomendado volar para sanar su tos convulsiva.

Ibamos montando hacia la altura necesaria, cuando repentinamente comenzó a salir humo negro del motor y se escuchó un tremendo ruido de fierros. Corté contacto para así apagar el incendio, ya que desde mi puesto no alcanzaba la llave del combustible, le grité a la señora que tomara firmemente a los niños y comencé a deslizarme hacia un potrero que desde la altura me pareció parejo. Después de pasar unos tremendos álamos toqué tierra perfectamente en tres

puntos, pero casi en seguida se terminó mi alegría porque en cuanto el avión corrió algunos metros, capotó en una zanja preparada para alguna siembra.

Solté las amarras y ahí realicé un segundo aterrizaje, esta vez sobre mi cabeza. Medio aturdida corrí –en un acto reflejo– para alejarme del avión pero cuando oí los desesperados gritos de la señora y de los niños, me volví, y con la ayuda de un campesino que estaba trabajando el campo, rescatamos a los pasajeros. Después de dejarlos sentados sobre los cojines del avión y a una distancia prudente del mismo, pregunté donde estaba la Comisaría más próxima, tomé el caballo arador y, en pelo, partí al galope hacia la Comisaría de Nos, mientras el pobre campesino no salía de su asombro ante todo lo que estaba sucediendo.

Desde la Comisaría llamé por teléfono a Los Cerrillos y expliqué lo sucedido; luego galopando regresé a donde estaban mis pasajeros. Poco después comenzaron a sobrevolar el lugar algunos aviones de Los Cerrillos y fueron llegando amigos en sus automóviles. Mientras tanto, en el aeródromo, los pilotos que estaban allí comenzaron a hacer comentarios sobre mi aterrizaje forzoso en presencia del esposo de la señora y padre de los niños, sin saber quien era él. Cuando el hombre supo que su familia estaba a salvo, rompió en llanto de pura alegría... El resultado de mi aventura fueron tres meses de suspensión de vuelo, por volar con tres personas en un avión diseñado para un pasajero solamente.

No tardó en llegarme la notificación oficial, que decía:

Santiago, 4 de septiembre de 1938

Señorita Margot Duhalde S.

Presente

Lamento tener que informarle que el directorio del Club Aéreo, en sesión de 3 del corriente acordó suspenderla de vuelo por tres meses, a contar de esta fecha y además usted no podrá llevar pasajeros en su avión por un año.

Esta medida la ha tomado el directorio, en vista del lamentable accidente sufrido por usted el domingo 25 de agosto último.

Sin otro particular, saluda con toda atención a usted.

*Enrique Flores Álvarez
Teniente 1º
Secretario*



Ante esta situación me fui de vacaciones a Temuco para poder volar en el Club Aéreo de esa ciudad, mientras se cumplía el período de la sanción que me había fijado el Club Aéreo de Chile. Durante ese verano de 1939, mientras yo todavía estaba en Temuco, ocurrió el terrible terremoto de Chillán. Allá en el sur se sintió bastante fuerte, por lo que empezamos a escuchar radio para tener noticias, aunque había sido en la noche. Cerca de la madrugada supimos que Chillán había sido arrasada, por lo que sin pensarlo dos veces partí para allá y me presenté como voluntaria a la gente de la Fuerza Aérea, que estaba operando desde el aeródromo de San Ramón. Me aceptaron y me dejaron a cargo del rancho de los oficiales, para embarcar heridos en los aviones, vacunar gente y lanzar volantes con instrucciones a la población, desde un avión Gipsy Moth.

Las comodidades habitacionales, tanto para los oficiales como para las dos enfermeras y yo, eran nulas. Dormíamos en unas colchonetas en el piso del hangar, nos bañábamos en un estero que el Teniente Fernando Rojas Ortega había hecho ensanchar y cercar con ramas de árboles. En esos días conocí a un simpático y bien parecido subteniente de Carabineros, con quien iniciamos un pequeño romance y me visitaba cada vez que se lo permitían sus guardias, incluso a veces comía con nosotros en nuestra ramada casino. Una tarde mientras cenábamos, tuvimos una discusión y uno de los oficiales de Fuerza Aérea preguntó cuál era el motivo, a lo que mi verde pololo le contestó: “No sé por qué está tan enojada, pero si fuera por ella, me mataría”. A eso yo le contesté: “¡claro que te mataría!” Entonces, muy ingenuamente, me pasó su revólver, lo tomé y antes que nadie pudiera intervenir, le disparé cerca de los pies... Fernando Rojas se levantó de su asiento y me dio un tremendo sopapo, que me hizo llorar, luego de lo cual me acariciaba la cabeza mientras me decía: “para qué hace tonterías, pues gordita...”

Al día siguiente, todo volvió a la normalidad y regresé a mi trabajo de ranchera y de enfermera improvisada. Tenía tanta actividad que, por primera vez en mi vida, me sentí útil y necesaria. En esos momentos no se me ocurría pensar que esa experiencia me serviría años más tarde, en la Segunda Guerra Mundial.

Terminada mi sanción, regresé a Santiago y alcancé a efectuar únicamente un vuelo, llevando como pasajera a mi hermana Aurora, que en su entusiasmo se soltó el cinturón de seguridad y parada en el asiento delantero, se sujetaba solamente de los montantes de las alas. La misión que yo me había impuesto era “aserruchar” sobre la Escuela de Carabineros, donde estaba mi pololito, el subteniente baleado. Para mal de mis pecados, descendí mucho y con el tren de aterrizaje me llevé una cantidad impresionante de alambres de la radioestación y, además, por poco pierdo a mi hermana... Resultado: ¡tres meses más de suspensión de vuelo!

Tiempo después se organizó una escuadrilla de 20 pilotos civiles y militares, a la cual me integré para hacer un crucero aéreo al sur del país. Partimos rumbo a Puerto Montt con escalas en Concepción y Osorno para inaugurar sus nuevos aeródromos. Yo volaba como copiloto del Teniente Osvaldo Farías, en un Gipsy Moth, y era la única mujer del grupo.

En Concepción se organizó un festival aéreo y Jorge Verdugo me prestó un Gipsy Moth para que yo mostrara alguna de mis “habilidades”. Hice varias pasadas bajas, pero en una de ellas no vi un árbol que porfiadamente se mantenía en mi trayectoria y lo golpeé con mi rueda derecha, que se desprendió. Yo no tenía como saberlo y, además, el avión no tenía radio para que me avisaran. Jorge despegó en su avión, formó a mi lado derecho y me hizo señas –que logré entender– de que se me había caído la rueda derecha y se fue a aterrizar para esperarme, con el resto de la escuadrilla. Logré aterrizar con el avión sobre la rueda izquierda, con lo que sufrió daños menores, por lo menos comparados con los que sufrí yo cuando me recibió Jorge...



Coronel de Aviación Osvaldo Farías.



Señor Jorge Verdugo.

Esto ocurría en 1940, cuando ya el año anterior había estallado la Segunda Guerra Mundial y yo estaba pensando de qué manera participar en ella, porque supe que se había formado un comité en Santiago, para buscar voluntarios. Este era el Comité del General Charles De Gaulle, con sede en calle Merced, al llegar al cerro Santa Lucía. Además, me preguntaba en ese tiempo, ¿qué hacía yo en un país en el que me suspendían cada vez que volaba y donde los hombres me cacheteaban cada vez que se les daba la gana? Estaba claro que me trataban como a una niña mal criada a la que había que corregir a golpes.

En ese entonces yo era menor de edad, tenía 20 años y requería de la autorización de mi padre para salir del país. Cuando la obtuve, partí inmediatamente a Comuy, unos 30 kilómetros al sur de Temuco, a despedirme de mi madre y hermanos, que vivían en esa localidad desde que mi padre había vendido el fundo Trafun.

Recuerdo que mi mamá me acompañó hasta Temuco para despedirse, convencida que yo viajaba a Canadá como instructora de vuelo; fue mi pequeña mentira para evitarle mayores sufrimientos futuros. Nunca he olvidado su carita y su mirada mientras el tren partía. Entretanto, yo sentía un nudo en la garganta por el esfuerzo de no llorar... ¡Pobre mamá! ¿Porqué le había tocado una hija como yo?

El 11 de abril de 1941 partí desde el Comité del General Charles De Gaulle. En tres vehículos viajábamos 13 voluntarios, de los cuales dos éramos mujeres. La otra era madame Ivonne Schreiner, enfermera francesa, de unos treintaicinco años. Nuestra primera parada fue en Portillo, donde pernoctamos. Cuando estábamos comiendo, me llamó por teléfono mi gran amigo Víctor Lafón, que quería despedirse y desearme suerte. No podía saber que sería una despedida definitiva, porque poco tiempo después se mató haciendo instrucción de vuelo en San Felipe. Poco tiempo antes de su muerte, cruzó en vuelo la cordillera hacia Mendoza por el Cristo Redentor, en un pequeño avión de 65 HP.

Al día siguiente, de madrugada, reanudamos viaje. Al llegar a la frontera con Argentina, los vehículos se detuvieron y los voluntarios descendimos, sacamos nuestra bandera y escuchamos por última vez el himno nacional. ¡Fue un momento de intensa emoción! Después, abrí una carta que me había entregado mi padre, con el compromiso de abrirla una vez que hubiera abandonado el territorio nacional. Le di solo una ojeada, porque era muy larga, y no me causó una impresión especial. Solo mucho tiempo después, estando ya en Inglaterra, la volví a leer y recién entonces me enteré que estaba prácticamente arruinado, porque un amigo y socio en las fábricas envasadoras de mariscos de Antofagasta y Calbuco lo había estafado; y sólo por esa razón me había autorizado para partir a la guerra...

En la tarde, cuando llegamos a Mendoza, la colonia francesa nos recibió en masa y nos agasajó. Al atardecer, nos embarcamos en el tren a Buenos Aires, ciudad en la que permanecemos hasta el día 24 en espera de barco. En los once días que permanecemos en esa hermosa metrópolis, la colonia francesa nos invitó a numerosos cócteles y comidas en nuestro honor, además de lo cual aprovechamos para conocer la ciudad y efectuar algunas compras.

Finalmente, el día 25 de abril zarpamos en la madrugada, aunque no me percaté cuando dejamos el puerto porque estaba dormida. Llegamos ese mismo día a Montevideo y allí siguieron los paseos y fiestas organizados por la colonia francesa residente. Llegué a pensar que en todas esas ciudades los franceses residentes creían que todos nosotros íbamos a morir en la guerra...

En Montevideo tuve el gusto de conocer a la escritora Blanca Luz Brum, con quien nació una amistad inmediata. Ella me mostró la ciudad y me llevó a visitar algunos de sus amigos, como el embajador de Chile don Joaquín Fernández y el poeta Julio Sommersville.

A las cinco de la mañana del día 28 de abril dejamos el continente sudamericano. En ese primer día de navegación sentí miedo, pero traté de dominarlo ocupándome de varias cosas y tratando de no pensar en posibles peligros. Parece que no lo logré porque al día siguiente, muy temprano, ya estaba en pie, por miedo a los torpedos. En ese primer día pasamos muy cerca del lugar donde fue hundido el “Graf Spee” y no podía dejar de pensar que a nosotros podía pasarnos lo mismo.

El día que nos embarcamos, un oficial nos instruyó acerca de los procedimientos que debíamos seguir en caso de ser torpedeados o bombardeados y además, nos asignaron un puesto a cada voluntario en los botes salvavidas del barco. La nave en que viajábamos era el “Rangitata”, un barco de pasajeros de 19.500 toneladas, que en tiempos de paz hacía el tramo Nueva Zelanda – Inglaterra – Nueva Zelanda. Era muy comfortable, con buenos camarotes y elegantes salones, había sido requisado por el gobierno inglés como carguero y para el transporte de tropas. En ese viaje, su carga era carne y frutas, más los trece voluntarios de la Francia Libre. Tanto madame Shreiner como yo, fuimos destinadas como ayudantes del médico de a bordo. En esa condición tuve que hacer el inventario de la enfermería. El doctor era un caballero de unos cincuenta años y me tomó bajo su protección desde el primer día; estaba decidido a enseñarme inglés, lo que hacía con gran paciencia y buena voluntad, lo que me obligaba a pasar muchas horas en la enfermería, charlando con él.

No todo fue rutina, por supuesto. Dos días después de dejar Montevideo, me encontraba en el salón conversando con el resto de los voluntarios acerca de qué preferíamos en caso de ataque, si torpedos o bombas, cuando de repente sonó la sirena... Todos corrimos a buscar nuestros chalecos salvavidas que, según lo ordenado, debíamos llevar colocados siempre, pero como buenos chilenos algo anárquicos, desobedecíamos la instrucción. Mi chaleco estaba en mi camarote, tres pisos más abajo, corrí a todo lo que daban mis piernas pero cuando estaba por regresar a la cubierta, me acordé que había olvidado mi bandera y al Chinito, un pequeño perro de peluche que me había regalado Blanca Luz Brum para la suerte. Regresé rápidamente a mi camarote a buscarlos y cuando finalmente llegué a cubierta con mis tesoros, tanto los ingleses como los chilenos prorrumpieron en sonoras carcajadas... Hasta hoy me pregunto qué habría pasado si realmente hubiéramos sido torpedeados.

La vida a bordo era muy pareja y aparte de los ejercicios de máscaras contra gases y simulacros contra torpedos, nos entreteníamos jugando tenis, nadando en la piscina del buque o bailando. Un día el segundo de a bordo trató de enseñarme a jugar golf pero terminé por lanzar casi todas las pelotas al agua; creo que mi astigmatismo me jugaba malas pasadas y no calculaba bien los golpes.

Varias veces durante la travesía sonó la alarma, anunciando submarinos enemigos, pero nunca supimos si eran reales o ejercicios. Recuerdo una oportunidad en que no solamente sonaron las sirenas sino que, además, el buque comenzó a navegar en círculos, dejando caer unos

artefactos que a mí me parecieron tambores de combustible, pero que después supe que eran cargas de profundidad. Yo estaba aterrada porque, en mi ignorancia, pensaba que los submarinos podían lanzar torpedos hacia arriba. De todas maneras, desde entonces, el barco navegó siempre en zig-zag y con las luces apagadas.

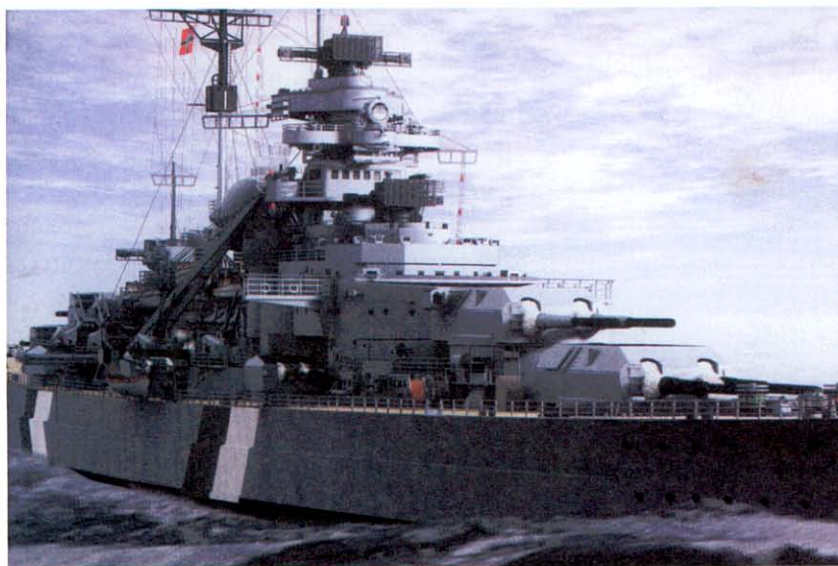
Lo que pasaba a bordo solamente lo sabían los oficiales; nosotros nunca fuimos informados del rumbo al que navegábamos, frente a qué país estábamos o al puerto al que arribaríamos; pero como yo me había hecho amiga de la mayoría de los oficiales, tenía más información que el resto de mis compañeros. Así fue como me enteré que el día 9 de mayo, a las 12:30, un barco inglés que navegaba algunas horas delante de nosotros y que también había zarpado desde Buenos Aires, había sido torpedeado y nosotros pasaríamos muy cerca de los sobrevivientes alrededor de la media tarde. Desgraciadamente, no podríamos recogerlos por temor a los submarinos alemanes en el área. Recuerdo haber visto maderos del buque, cajones completos y sobre todo, mucha fruta flotando.

De las dos mujeres a bordo, yo era la preferida, debido a lo que los oficiales me llenaban de regalos y me invitaban todos los días a tomar el aperitivo en la cámara de oficiales. El 19 de mayo me entregaron un diploma por ser la persona más querida del buque. Sin embargo, a partir de entonces, comenzamos a verlos cada vez menos. Se suspendieron todas las entretenciones, ordenaron dormir vestidos y, sobre todo, no abandonar en ningún momento nuestros chalecos salvavidas. En otras palabras, nos encontrábamos en alerta roja, porque navegábamos las 24 horas en zonas de máximo peligro. Dos o tres días después nos sobrevoló un avión, amigo por suerte, un bimotor con doble timón de dirección que me resultaba desconocido. No podía imaginar entonces que, dos años más tarde, estaría entregándoles ese mismo tipo de avión al Comando de Costa de la RAF para sus patrullajes: se trataba de un Lockheed Hudson.

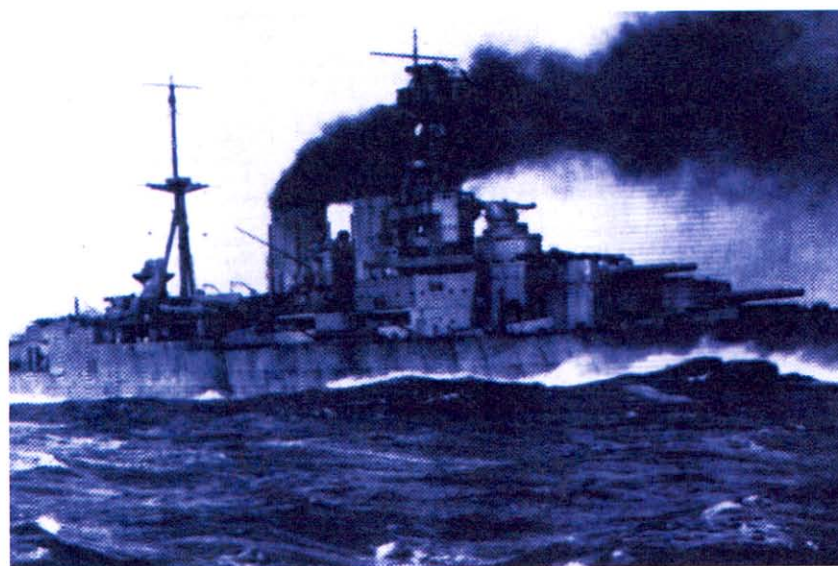


Lockheed Hudson.

Muchos años después me enteré, viendo en televisión el documental “El hundimiento del Bismarck”, que cuando nos acercábamos a nuestro puerto de destino, Liverpool, se estaba llevando a cabo la cacería más grande de la historia de la flota inglesa, contra el acorazado Bismarck, de 50.000 toneladas, el que fue hundido el 27 de mayo después de haber sido ubicado por un avión Catalina y torpedeado en su timón por un viejo avión Swordfish, despegado desde el portaaviones Ark Royal. Antes de ser hundido, destruyó al crucero de batalla inglés “Hood”, orgullo de la marina británica, que al ser alcanzado justo en la santabárbara por un cañonazo, se partió en dos. De sus 1.500 tripulantes, se salvaron solamente 3.



Buque “Bismarck”.



Buque “Hood”.

El 24 de mayo, muy de madrugada, atracamos en el puerto de Liverpool, después de un mes sin ver tierra y navegando casi siempre en zig-zag. Estoy segura que muchas veces estuvimos en peligro de ser hundidos, pero lo importante era que habíamos llegado a destino, sanos y salvos. La entrada al puerto fue literalmente imponente, porque había cientos de barcos de todos los tamaños y velocidades, entrando y saliendo. Hacía poco rato que habíamos soltado las anclas, cuando empezaron a sonar las sirenas anunciando aviones enemigos. No vi ninguno de ellos, pero pude oír el ruido de sus motores y las explosiones de sus bombas. La artillería antiaérea del puerto se oía claramente y en el aire se veían cientos de globos cautivos.

Esa misma tarde desembarcamos y nadie nos despidió, pero la tarde anterior ya lo había hecho Douglas, un joven y buen mozo oficial, con el que habíamos mantenido un hermoso y sano romance casi toda la navegación. Al desembarcar nos esperaba Scotland Yard para acompañarnos a Londres, pero me di cuenta de que íbamos casi en calidad de prisioneros, pues nos acompañaban incluso al baño. Nos llevaron a comer a un lugar llamado State Restaurante, donde con gran sorpresa de mi parte, una mujer me sacó a bailar... Tomamos el tren de medianoche para Londres, llevándome una curiosa impresión de Liverpool por el color negro de sus edificios, que yo creí pintados de ese color por razones de camuflaje, pero después me di cuenta que todas las ciudades industriales en ese país eran así por el humo de sus grandes chimeneas.

CAPÍTULO SEGUNDO

Londres

Primeras impresiones de Londres

A las seis de la mañana, el día 25 de mayo de 1941, llegamos a nuestro destino, donde me separaron de mis compañeros, surgiéndome entonces la gran pregunta: ¿qué iba a pasar ahora que me quedaba sola? Por lo menos, en el barco, los dos vascos: Juan Cotapos e Ibarra, lavaban y planchaban mi ropa y hasta me pegaban botones o me hacían arreglos que yo nunca había hecho o tratado de hacer. Sólo pensé que desde ahora tendría que arreglármelas sola y eso me aterraba.

A los hombres los llevaron al “Patriotic School”, una especie de campo de concentración para los extranjeros, donde les revisaban la documentación. A mí, me encerraron en 101 Kingtengate Lane, un enorme caserón que servía de prisión a las extranjeras, hasta que eran verificadas sus verdaderas identidades.

Los cinco días que pase en esta prisión fueron los más amargos de la guerra. Recuerdo que apenas llegué, me ordenaron sacar de mi bolso los útiles de aseo y un pijama, mientras que el resto de mis cosas me ordenaron entregarlo con las llaves a la comandante del lugar para ser revisado. Después me llevaron hasta un cuarto que tenía cuatro camas, dos de las cuales ¡oh, sorpresa!... eran ocupadas por auténticas alemanas.

Mi primera reacción fue de rechazo, sin embargo, todo cambió cuando me di cuenta que sólo trataban de ayudarme. Ellas se preocupaban de hacer el aseo del cuarto y del baño, mientras yo sólo hacía mi cama y dormía, ni siquiera podía salir a ver el parque, pues llovía sin parar. Sí, estuve un día entero sentada frente a la ventana, viendo caer el agua y maldiciendo la hora en que me había embarcado en esta aventura...

El desayuno y la comida eran preparados por cada reclusa, pueden imaginarse mi sorpresa cuando el primer día me dieron un par de papas crudas y una ración de margarina para hacer mi comida. Yo no sabía ni pelar una papa, por lo que me dediqué a observar a las alemanas y hacer casi lo mismo, claro mi resultado fue que puse los pedacitos en un sartén junto con la margarina,

como resultado obtuve papas quemadas por fuera y crudas por dentro; me las comí igual, tenía mucho hambre como para botarlas.

Al día siguiente el panorama cambió, pues las alemanas cocinaron y me enseñaron a preparar mi comida, lavar y secar platos, esto hizo que ahora me arrepintiera de no haber hecho caso a mi mamá cuando me enseñaba trabajos caseros. En otros cuartos de la prisión había italianas, belgas, francesas y noruegas, por nombrar algunas. Ya habían pasado dos días, cuando llegaron dos hermosas jóvenes noruegas que se habían fugado de su país ocupado por los nazis, la travesía la realizaron en un pequeño bote junto a tres muchachos, hasta que después de varios días de penosa navegación, sin agua ni alimentos, los recogió un submarino inglés.

Por fin, mi alegría volvió, cuando el 29 de mayo de 1941 me anunciaron que esa tarde saldría de la prisión, transcurrido los cinco días que se me hicieron interminables. A media tarde abandoné 101 Kinghengate Lane, donde una vez más revisaron mi equipaje y documentación. Después... ¡volví a ser libre! Por fin conocería Londres y podría saber sobre mi futuro como piloto. Esa noche comí exquisiteces en el casino del Estado Mayor francés en compañía de monsieur Lavergne, madame Schreiner, que habían viajado conmigo desde Chile y varios oficiales franceses. ¡Qué fantástica diferencia con mi prisión!

Mi residencia sería por meses el Morton Hotel, ubicado en Russell Square, donde mi dormitorio estaba ubicado en una esquina del sexto piso; allí dos de los pisos estaban a disposición de las Fuerzas Francesas Libres. El dueño era francés, al igual que todos sus ocupantes, sin embargo, por todo lo cómodo y agradable que me pareciera al comienzo, se hizo desagradable y detestable poco después. Cada persona que vivía ahí era espía de la otra, todo lo que alguien hacía se sabía inmediatamente en el Estado Mayor francés, aumentado o arreglado según fuese la simpatía que el espía quisiera ganarse con su jefe o dependiendo de lo que quisiera conseguir.

En ese lugar viví por dos meses sin amigos y sin nadie con quien conversar. Por fortuna al término de ese período llegaron desde Chile los hermanos René y Roger Divin, además de Rogelio Piffre de Vauban. Los hermanos llegaron al hotel, en cambio Rogelio fue al “Old Deam Camp”, en Camberley, cerca de Londres. De todos ellos sólo Rogelio (Chelo para mí) era mi amigo, a quien conocía desde Chile, por haber sido la polola de su hermano Raúl. Cuando salí de Chile, Raúl me prometió que me seguiría a Inglaterra en el próximo barco, pero en vez de él llegó su hermano. Ambos eran muy distintos físicamente, porque Raúl era rubio de ojos claros y Rogelio bajo y negrito. Creo que su físico lo perjudicó mucho frente al mando francés, aunque era abogado y muy culto, jamás le dieron la oportunidad de ingresar a la Fuerza Aérea como él quería. En cambio, le asignaban trabajos como limpiar letrinas, barrer y otros parecidos.

Finalmente, fue enviado junto con otros latinoamericanos a Brazzaville, en el Congo francés, después que hubo en Camberley una tremenda riña entre franceses y latinoamericanos.

Como consecuencia de los malos tratos, en Brazzaville desertó y se dirigió a Sudáfrica, donde el gobierno chileno lo nombro cónsul. Más tarde, cuando regresaba a Chile, se suicidó en Buenos Aires por causas que desconozco. Así perdí un gran y querido amigo.

Anécdotas

La tremenda riña que mencioné tuvo un origen que me causó mucha risa. Fue protagonizada por Miguirás y Navarro (dos de mis compañeros de viaje). En una oportunidad, se robaron un barril de vino de la bodega del campamento y cuando lo estaban haciendo rodar rumbo a su barraca, los atajó la guardia y el sargento de servicio les preguntó que hacían con ese barril a tan avanzadas horas de la noche, a lo que Miguirás contestó que el oficial de servicio les había ordenado hacerlo rodar toda la noche por haber llegado tarde al servicio. Lo mejor es que el sargento creyó la historia y los cincuenta litros de vino sirvieron para animar una fiesta improvisada en su barraca y que terminó con esa tremenda pelea entre franceses y latinoamericanos, cuyo resultado final fue que todos fueran destinados a África.

Mientras esperábamos asignaciones, quedábamos cuatro chilenos en el hotel, más los dos franceses que habían viajado con nosotros, monsieur Lavergne y madame Schreiner. No teníamos nada que hacer, así que pasábamos flojeando, inventando estupideces, visitando museos y efectuando largos paseos en los típicos buses ingleses, sentados en el segundo piso, en los asientos delanteros. Por las tardes y hasta altas horas de la noche, Roger Divin me enseñaba Morse en un equipo que había comprado e instalado entre su dormitorio y el mío, haciendo un ruido infernal que molestaba a los pacíficos habitantes de nuestro piso.

De los dos hermanos Divin, René había participado en la Primera Guerra Mundial, y se enroló en el Estado Mayor francés, a cargo de las finanzas, mientras Roger se incorporó como teniente en el Ejército y más tarde fue destinado a Nueva Caledonia y después a Tahití. Allí se casó con una hermosa tahitiana, Cecile Froger, que con el correr del tiempo sería mi gran amiga. Roger había sido oficial de artillería en el Ejército chileno, era absolutamente bilingüe y tenía doble nacionalidad por ser hijo de franceses. Desgraciadamente para mí, Roger y su esposa murieron hace un par de años, los quería como hermanos, al punto de llamarlos “hermanitos”. Con su partida se terminó una hermosa época de mi vida.

Como en el hotel no teníamos que hacer, formamos un club cuya sede social estaba en mi dormitorio equipado con una enorme cama. Lo bautizamos C.B y P.M, nombre que por ahora está censurado. Su primer presidente fue Jean Aubry, chileno francés, de modales muy finos y voluntario como todos nosotros. Después Roger asumió la presidencia y la mantuvo hasta el día en que nos separamos. Las reuniones se realizaban todas las tardes, generalmente hasta altas horas de la madrugada, acompañadas con abundante cerveza.

Un par de semanas después de mi llegada a Londres, sonaron las sirenas anunciando ataque aéreo. Pasaron pocos minutos y se sintieron las explosiones de las bombas y los disparos de los cañones antiaéreos. De un salto salí de mi cama, intenté vestirme pero fue inútil porque tiritaba de miedo, cada prenda que tomaba se me caía de las manos. Finalmente alcancé mi bata y salí corriendo al pasillo donde solo encontré a Lavergne y madame Scheiner, ya que el resto de los habitantes seguía durmiendo como si nada pasara. En los bombardeos sucesivos, también aprendía a dominarme, por lo que cada vez que sonaban las sirenas, corría al dormitorio de Roger, donde encontraba ya instalados a Aubry y René. Desde la ventana de esa pieza podíamos observar los centenares de reflectores que iluminaban el cielo en busca de aviones enemigos, lo mismo que el estallido de las bombas. En cada disparo Roger, como ex –oficial de artillería–, creía conocer el calibre de los cañones.

Con toda la situación que se estaba viviendo, ya eran miles los que estaban sin techo y se veían obligados a buscar refugio, noche tras noche, en las estaciones de los trenes subterráneos. Al atardecer podía verse un interminable desfile de ancianos, mujeres y niños que se dirigían a buscar un sitio donde dormir. Las pocas literas que se colocaban en esos subterráneos, pronto se llenaban, lo que obligaba a la gente a usar el piso helado del pavimento o los peldaños de las escaleras que daban acceso a las calles.

El primer bombardeo lo había observado desde un departamento del Hotel Claridge en compañía del entonces Comandante, Jorge Gana, quien junto al Comandante Contreras se encontraban en calidad de invitados y observadores de la RAF. Cuando bebíamos el bajativo, sonó la sirena, así que nos asomamos al balcón y lo que presenciamos fue impactante y horrible a la vez. Las sirenas no dejaban de ulular, mientras centenares de bombas caían sobre Londres, los haces luminosos se entrecruzaban en la oscura noche, miles de esquirlas caían como negro y pesado granizo, mientras el crepitar de los cañones antiaéreos se confundía con el ruido ronco de los motores alemanes y se distinguía con claridad el sonido de los aviones británicos de caza nocturnos.

De pronto un avión alemán fue alcanzado por el fuego y cayó ardiendo en spin. Sin querer rompí a llorar con toda la fuerza de mis pulmones, lloraba por la tripulación enemiga, por todos los pilotos que morían en esa batalla, o ... porque había bebido demasiado whisky. Durante el mes que estuvieron estos dos oficiales, los veía casi todos los días, pues me invitaban a los paseos que habían sido organizados para ellos y por ende comía en su compañía.

Tres meses habían transcurrido desde mi llegada y nadie decía qué se iba a hacer conmigo, hasta que una mañana me llamó el Capitán Menier, bajo cuyas órdenes estaba, para comunicarme que sería enviada donde una familia francesa a Wellingbrough, mientras se decidía mi futuro.

Madame Michelle, la dueña de casa era de la Cruz Roja francesa y había convertido su hogar en un lugar de reposo para oficiales de las Fuerzas Francesas Libres, aunque contaba

con pocas facilidades. Por ejemplo, mi dormitorio era el mismo pequeño living de la casa y las comidas generalmente muy malas, eran servidas en la cocina. Siempre después de cada comida, yo tenía que lavar y secar la vajilla. A menudo venían visitas y una de ellas resultó ser profesora de castellano en un colegio de señoritas en Northampton, ciudad vecina y cercana a Wellingbrough. Se llamaba Aída, simpatizó conmigo y me invitó a dar una charla sobre Chile a las alumnas del último curso del colegio. Desde luego que acepté encantada, siempre que me diera tiempo para prepararme.

Le escribí inmediatamente a Roger pidiéndole que me mandara todo lo interesante que recordara de Chile, afortunadamente me contestó de inmediato con una nutrida información. Poco después me presentaba en el enorme colegio para cumplir mi promesa. La profesora y las niñas, de 17 y 18 años, me recibieron con gran cordialidad, cada una había dibujado Sudamérica con respectivos países y capitales, pero Chile estaba más destacado.

Después de la charla las alumnas comenzaron a “acribillarme” con preguntas: querían saber cómo eran las mujeres chilenas, cómo se vestían, a qué edad se casaban, si tenían libertad, si mi corte de pelo, a la italiana según ellas, era obra de algún peluquero chileno y, así mil cosas más de las que interesan a las jovencitas en todo el mundo. Terminada la charla, Aída me invitó a conocer todo el colegio. Al llegar al gimnasio había un curso en plena actividad, pero la profesora suspendió su clase y se acercó a saludarme, diciendo que el resto de los ejercicios serían en mi honor.

Abandoné el colegio con la promesa de regresar la próxima semana, lo cual no pude cumplir porque al día siguiente abandoné para siempre Wellingbrough, con gran disgusto de madame Michelle, que perdía para siempre a su empleada doméstica. Su disgusto era comprensible por cuanto hasta hoy en Inglaterra, este tipo de ayuda tan común en nuestro país, era y es inusual para una familia común.

Al regresar desde el colegio a la casa, me encontré con una carta en castellano, enviada desde algún lugar de Inglaterra, firmada por un señor Pierre Orlemont a quien no conocía. Ahí me explicaba que él era un Cadet-Pilot francés en entrenamiento con la RAF. Había vivido cinco años en Chile, en Aisén y cuando me recibí de piloto, él se había enterado por la prensa. Estando ya en Inglaterra, había sabido por un capellán francés que yo me encontraba en ese país y que los franceses no tenían claro en qué me ocuparía. A la vez, me comentaba que los ingleses tenían una unidad llamada Air Transport Auxiliary, donde ocupaban hombres y mujeres para transportar aviones desde las fábricas a las escuadrillas. Por último, me mandaba una carta de presentación de su comandante a una de las piloto ATA, basada en el aeródromo de Hatfield.

Esa carta fue mi salvación. Contesté de inmediato a Pierre y viajé en seguida a Londres para consultar con los hermanos Divin acerca de cuál era el canal a seguir para solicitar permiso a la

jefatura francesa e incorporarme al transporte aéreo inglés, en caso de ser aceptada. Pasaron unos días y con Pierre nos hicimos amigos, primero por carta y luego personalmente, porque pocos días después llegó a Londres donde luego de saludarnos, me preguntó si había ido a Hatfield. Como contesté negativamente, él decidió que debería ir al día siguiente junto con Roger.

Hatfield

En cuanto llegamos a Hatfield fuimos conducidos a la oficina de la Comandante Pauline Gower, por miss Curtis, la oficial a la cual iba dirigida la carta de Pierre, quien una vez que nos presentó se retiró para que explicáramos el motivo de nuestra visita. Como miss Gower no logró entender el idioma de nuestras manos, preguntó si hablábamos francés y, ante la respuesta afirmativa, hizo llamar a una cadete francesa para que hiciera de intérprete y a una instructora de vuelo para que me examinara.

La instructora era miss Edbage, una mujer súper chica, muy agradable, con el grado de Capitán. Me explicó por medio de la intérprete el tránsito del aeródromo, los controles del avión y nos pusimos de acuerdo sobre los gestos que ella usaría con las manos para las distintas maniobras que ejecutaríamos tanto en tierra como en el aire.

Me entregó un paracaídas y caminamos hacia el avión. Yo tiritaba, no sé si por nerviosismo o por el viento helado que soplabo, pero por suerte para mí, el avión era un Tiger Moth, un aparato británico de la fábrica De Havilland, diseñado para instrucción, que tenía una velocidad de 109 MPH, un techo de 14.000 pies, un alcance de 482 kilómetros y un motor Gipsy Mayor de 4 cilindros en línea, refrigerado por aire, de 130 HP, equipado con slots, pequeñas superficies montadas sobre los bordes de ataque de cada ala para aumentar la sustentación. Aunque era muy parecido al Cirrus Moth, tenía el doble de potencia y era mucho más moderno que aquel o que el Gipsy Moth, los aviones que había volado en Chile.

A la indicación de la Capitana Edbage partí rodando hacia el cabezal de despegue, probamos motor y esperamos largo rato la autorización para despegar, porque había docenas de aviones haciendo toques y despegues. Según supe después, pertenecían a la Operational Training Unit holandesa, con su sigla OTU.

Estaba aterrada de volar entre tantos aviones, pero pensé que la instructora se las arreglaría para no chocar, y así fue. Al recibir la luz verde desde la caseta de control, puse motor con decisión y me alejé del campo en la dirección que la instructora me mostró, montando hasta 3.000 pies. A pesar de que hacía mucho que no volaba, me sentí segura y ejecuté con facilidad las diferentes maniobras que me pidió, al fin y al cabo el avión era mucho mejor que cualquiera que hubiera volado antes. Aprobé el examen y nos despedimos de la comandante con la promesa de regresar al día siguiente.

En esa ocasión me acompañaron Pierre y Roger, y cuando llegamos a la estación de Hatfield nos esperaba un auto conducido por una mujer vestida impecable con el uniforme de ATA, que nos llevó a presencia de la Comandante Gower, quien nos explicó que teníamos que ir al cuartel general de ATA en el aeródromo de White Waltham, al oeste de Londres. Allí debía tramitar mi ingreso en calidad de Cadet-Pilot a ATA, pero tenía que llevar el permiso escrito de la Fuerza Aérea Francesa Libre. La misma chofer nos condujo a Londres donde empecé los trámites para obtener mi permiso ese mismo día.

Después de muchas discusiones con la jefatura de la FAFIL, conseguí al final el ansiado permiso, que despaché inmediatamente al Cuartel General de ATA en White Waltham y me instalé en Londres a esperar los resultados.

Poco después llegó la respuesta ordenándome la presentación el 1º de agosto en el aeródromo de Hatfield. Con ayuda de Roger preparé mi equipaje, sintiéndome inquieta y con mucho susto por mi futuro como piloto, porque hace poco había visitado a un oftalmólogo, quien al examinarme dijo que yo no podría volar por mi avanzado astigmatismo y si lo hacía me daba tres meses de vida. Así y todo, yo estaba decidida a intentarlo.

Por este motivo y tal como estaba dispuesto, el primero de agosto me presenté en el aeródromo de Hatfield, donde operaba el N° 5 Ferry Pilots Pool. Ese día fue uno de los más difíciles de mi vida porque no entendía nada de lo que ahí se hacía o se hablaba. Veía mujeres en uniforme azul marino, con alas y galones dorados, civiles en overoles y muchos jóvenes con uniforme de la RAF, que hablaban un idioma raro que nunca había oído. Mucho más tarde supe que ese aeródromo era propiedad privada de la fábrica De Havilland y que por necesidades de la guerra estaba basado allí un centro de entrenamiento de la RAF para holandeses y un Pool de ATA, o sea, una escuadrilla de pilotos de transporte de aviones, que en ese caso era la primera y única unidad de mujeres.

Los pilotos de ATA, lo mismo que el personal de De Havilland vivían en casas particulares y hoteles en el mismo pueblo u otros cercanos. A mí se me asignó vivir en Booksman`s Park, una especie de pueblo residencial muy bonito y agradable. Era la casa de mister Norman James, colindante con un club de golf, a veinte minutos del aeródromo en auto.

La familia James había vivido doce años en Chile cuando Norman estuvo contratado como ingeniero electricista de la Compañía Chilena de Electricidad. Aunque de las tres hijas, las dos menores habían nacido en Chile, nadie más en la familia hablaba castellano, con la excepción de mister James, por lo que haciendo un esfuerzo traté de hablarles en inglés.

Eran gente muy amable que pronto me aceptó como una más de la familia, al punto que cuando cumplí 21 años, miss James me hizo una torta con 21 velitas y me regaló una enorme

llave de cartón para que todos mis amigos pudieran firmar, además que me autorizó para invitar a los amigos que estimara conveniente. Era tan cariñosa conmigo que yo la llamaba mami.

Un día, al poco tiempo de haber llegado a Hatfield, un JU-88 alemán pasó rasante lanzando bombas y ametrallando el aeródromo. Una de las bombas cayó cerca de las pilotos que corrían del casino al refugio, pero por suerte no explotó, ya que de lo contrario habríamos perdido un buen número de ellas, incluida la comandante. Sin embargo, otra bomba cayó cerca de los hangares de la fábrica, matando a 21 obreros y dejando heridos a unos sesenta. Recuerdo muy vivamente que una de nuestras choferes se tiró a una acequia, y como era muy alta le quedaron las piernas afuera, lo que en el momento me pareció divertido. Al avión atacante lo derribaron los cañones antiaéreos y se estrelló muy cerca, por lo tanto la tripulación no se dio el gusto de volver a casa para contar su acción.

Organización y Medio Materiales del ATA

Es importante explicar lo que fue la ATA, ya que era la organización encargada de transportar todos los aviones para la RAF y para la FAA (Fleet Air Army), desde las fábricas hasta las unidades de mantenimiento y las escuadrillas de combate. Para su organización contó con personal altamente especializado de la BOAC (British Overseas Airways Corporation), la línea bandera inglesa, quienes elaboraron tanto el programa teórico como el práctico de vuelo. Confeccionaron también los libros de ayuda para pilotos, llamados White Covers por sus tapas blancas, que contenían información sobre un solo tipo de avión, y los Ferry Pilots Notes, destinados a los pilotos de transporte y que contenían información de todos los tipos de aviones que operaba ATA. Este manual estaba concebido para que los pilotos pudieran llevarlo en su maletín de vuelo, y contenía toda la información necesaria sobre los aviones que se debía transportar. Medía 6 x 4 pulgadas y sus hojas estaban sujetas sobre dos argollas.

Era un documento ultra secreto, pero de alguna manera me las arreglé para quedarme con él cuando fui desmovilizada al término de la guerra, y actualmente se encuentra junto a dos de mis cuatro bitácoras y otras pertenencias, en el Museo de las Fuerzas Armadas Francesas Libres del General Charles De Gaulle, que se inauguró en París el 18 de junio del año 2000.

En cuanto a la organización del ATA, como era imposible proporcionar instrucción a todos los pilotos, en todos los tipos de aviones, se les dividió tanto a pilotos como aviones, en seis categorías:

Clase 1: aviones livianos como De Havilland Moth, Miles Magíster, Auster, Proctor, Gladiator, Swordfish, Hart Variant y algún otro.



Gloster Gladiator.

Clase 2: aviones de instrucción avanzada y cazas: Hurricanes, Spitfire, Battle, Skua, Seamew, etc. Dentro de esta clasificación, los monomotores más complicados se denominaban Class Two Plus (Clase 2 +) como Typhoons, Tempest, P-51 Mustang, etc.

Clase 3: bimotores livianos, Oxford, Anson y Rapide.

Clase 4: bimotores pesados, Blenheim, Wellington, Beauford, Beaufighter. Aquí también existían los Class Four Plus (Clase 4 +): Mosquito, Mitchell B-25, Dakota C-47, Boston, Hudson.

Clase 5: Cuadrimotores: Halifax, Lincoln, Lancaster.

Clase 6: Hidroaviones y botes voladores. A esta última clase no tuvieron acceso las mujeres.

Se formaron catorce Ferry Pilots Pool a lo largo y ancho de toda Gran Bretaña:

- Nº 1. White Waltham cerca de Maidenhead, Berkshire.
- Nº 2. Whitechurch, Bristol.
- Nº 3. Hawarden, cerca de Chester.

- Nº 4. Preswick, Ayrshire, Escocia.
- Nº 5. Luton, Bedford.
- Nº 6. Ratcliffe, Leicester.
- Nº 7. Sherburn-in-Elmet, Leeds.
- Nº 8. Sydenham, Belfast, Irlanda del Norte.
- Nº 9. Aston Down, Gloucester.
- Nº 10. Lossiemouth, Noreste de Escocia.
- Nº 12. Cosford, cerca de Wolverhampton.
- Nº 15. Hamble, cerca de Southampton.
- Nº 16. Kirkbride, Solway Firth, Condado de Cumbria.

Por alguna razón que desconozco, no existieron los Ferry Pilots Pool números 11, 13 y 14.

Se decidió entonces dar instrucción a los pilotos en un avión de cada clase, pensando que con ayuda de los libros elaborados para el efecto, tendrían la información necesaria para transportar aviones entre distintos puntos de Inglaterra.

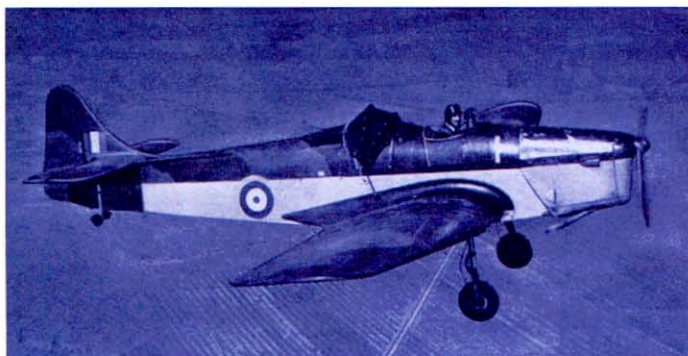
Mi primer día en el aeródromo fue horrible, porque no sabía qué hacer, ni con quién hablar. Al mediodía tenía mucha hambre y no sabía como conseguir almuerzo pero por suerte una oficial me invitó, por señas, a almorzar y solucioné mi problema. Al día siguiente comenzaron las clases y allí encontré a otras dos mujeres y tres hombres vestidos de civil que eran alumnos al igual que yo.

La instructora de navegación era la First Officer Paterson, una de las pilotos con más experiencia de vuelo, según supe después. Empezó por preguntar nuestros nombres y cuando llegó mi turno pronuncié el mío como de costumbre, por lo que ella no entendió nada y me pidió que lo escribiera en la pizarra, después de pensarlo por algunos segundos, me preguntó si tenía otro nombre, a lo que contesté negativamente. Entonces dijo: ya tenemos otra Margot en la escuadrilla, por lo tanto te llamaremos Chile. Así fui conocida, por “Chile”, durante toda la guerra y aún me llaman así cuando asisto a las reuniones anuales y uso ese nombre en mi correspondencia a Europa y EE.UU.

Lentamente fui perdiendo el miedo y empecé a acostumbrarme a mi nueva vida y a tener amigas. Bridge Hills, cadete como yo, fue mi primera amiga y con ella solía hacer largas caminatas cuando la meteorología no nos dejaba volar. Bridge perdió la vida volando como pasajera en un avión taxi. Otras de mis amistades fueron Mary Fuller-Hall, con la que jugaba a las cartas mientras esperábamos que mejorara el tiempo, y Jackie Sorour, una First Officer de Sudáfrica, a la que por hacerle una broma, otras oficiales le habían dicho que yo era irlandesa y se lo creyó. El primer día que Jackie me invitó a la piscina acepté, pero no hablé nada, lo que le pareció raro y me puso a prueba, dándose cuenta que yo no hablaba inglés, por lo que decidió enseñarme el idioma, al igual que mis otras dos amigas.

Un día llegó un periodista para hacer un reportaje a la piloto más joven, que hasta antes de mi llegada era Jackie, pero resultó ser yo por lo que ella se sintió defraudada ya que le quité el título de Baby de ATA. Con motivo de esa publicación en los diarios londinenses, tuve varias visitas de pilotos sudamericanos en la RAF y la de mi Capitán Menier, quien vino hasta el campo para felicitarme por mi repentina fama. Como las oficiales no entendían castellano, creyeron que todos los visitantes eran viejos amigos y empezaron a llamarme, “Doña Juana”.

Pasaron la navidad y el Año Nuevo de ese año 1941 y yo apenas progresaba en la instrucción, tanto por el mal tiempo como por mi poco dominio del inglés. Por otra parte, debido a mi astigmatismo, se me hacía muy difícil leer la carta de navegación y ver el compás magnético, por lo menos en aviones como el Tigre Moth y el Magíster, que lo tenían ubicado en el piso de la cabina.



Miles Magister M-3868

El Magíster era un monomotor de ala baja y 130 HP con flaps y frenos, lo que para mí era un gran progreso, porque se trataba del primer avión que yo volaba con esos elementos.

En el Maggi, como llamábamos al Magíster, las maniobras de instrucción eran casi las mismas que había hecho tantas veces, sólo que con la diferencia que ahora tenía que dominar el efecto de los flaps y de los frenos. Además, comenzábamos los cross country o vuelos fuera del campo de aviación, lo que era muy interesante porque no tendría que volar solamente alrededor del aeródromo, entre el intenso tráfico aéreo y las pasadas bajas de los Mosquito, todavía en etapa experimental y que eran fabricados en Hatfield por la De Havilland.

El primer curso lo hice con mi nueva instructora, la Second Officer Moore. Duró una hora y se me hizo muy difícil comprenderla porque insistía en hablarme en castellano muy mal pronunciado, que yo no entendía, además que era muy severa y falta de psicología. Durante el vuelo no vi nada ni logré jamás ubicarme, pues no sabía ni tenía la carta de navegación en la posición correcta o patas arriba, además el viento me la arrebató cada vez que pretendía abrirla; tampoco lograba abrir el compás. En resumen, algo horrible.

Empezaba a creer que el oculista tenía razón y jamás lograría volar sin anteojos, pero no me atrevía a confesarlo por miedo a ser despedida. En todos los puntos del control fue la instructora quien tuvo que indicarme los cambios de rumbo y al llegar a Hatfield fue ella quien me indicó donde estaba el aeródromo, que yo no había ubicado por estar traumatizada con sus gritos, el frío, la mala visibilidad, las docenas de línea de tren, los caminos y las ciudades. En esos momentos pensé sinceramente que jamás lograría ubicarme en ese difícil país.

Dos meses después hice mi segundo cross country que fue tan espantoso como el primero, e igualmente lo sería después el tercero. Los tres los hice con distintas instructoras y en ninguno logré ubicarme sobre ese laberinto terrestre que se llama Inglaterra. Lo único que podía hacer era mantener el rumbo y la altura.

Pero lo más notable sucedió tres días después del tercer vuelo de crucero. Después de almuerzo había dejado de nevar y mi instructora, aprovechando la mejoría del tiempo, me ordenó que tomara el Magíster M 3868 e hiciera un crucero sola. Me puse a temblar de pies a cabeza preguntándome si sería capaz de ubicarme, si sabría cuando estuviera sobre Luton y después sobre Debden, donde debería cambiar rumbo. Era verdad que el día había aclarado y se debía aprovechar la ocasión, pero la tierra estaba cubierta de nieve y por lo tanto mi navegación se dificultaría.

Además, no puedo olvidar que hacía mucho frío, era casi inhumano mandarme a volar en un avión abierto; pero obedecí y ese fue mi gran error, porque debí comunicarle a mi instructora mis dudas y temores; mi tonto amor propio fue más fuerte. Fui hasta mi casillero, tomé el equipo de vuelo, paracaídas y salí en dirección al Magíster M 3868.

Hasta el día de hoy no he sabido si fueron Luton y Debden los pueblos donde cambié rumbo, pues nunca logré mirar mi carta a causa del fuerte viento, la turbulencia y, por supuesto, mi astigmatismo. Es decir, los cambios de rumbo los hice por tiempo volado y de regreso a Hatfield no vi el aeródromo, por lo que pasé de largo y, sin saberlo, ¡seguí hasta Londres!

Divisé una gran ciudad que se me aproximaba y empecé a descender porque las nubes estaban más bajas y se veía todo oscuro, era el humo de Londres, pero yo no lo sabía. Mirando la carta pensé que era otra ciudad más o menos grande que quedaba en mi ruta, y además como la visibilidad continuaba disminuyendo, no podía saber cuan grande era. Comencé a internarme intentando pasarla pronto, pero la ciudad seguía allí... de pronto, terribles sospechas empezaron a germinar en mi atormentado cerebro. Miré desesperadamente en todas las direcciones, pero solamente había casas y más casas. Nuevamente miré hacia arriba y, para mi sorpresa, ¡que horror! había globos cautivos por todas partes. Viré inmediatamente en 180°, pero entre los estratos había más globos. *¿Cómo llegué hasta casi el corazón de Londres, sin chocar con ningún cable ni ser derribada por la defensa antiaérea?*, será siempre un misterio para mí.

En ese momento lo más importante para mí era como salir de este enredo y deshacer el camino. No puedo negar que lo primero que pensé fue saltar en paracaídas, pero estaba volando muy bajo y el avión al caer, mataría mucha gente. Tampoco podía subir sobre las nubes, ya que en esa época no sabía volar por instrumentos. Finalmente, pensé que lo mejor era volver por la misma ruta en que había venido. Me acerqué lo más que pude a un globo, con la esperanza que de ese modo no chocaría con el próximo y así empecé mi difícil camino de regreso, en el que había globos y más globos en todas las direcciones. Súbitamente, divisé un pequeño campo entre las casas y al comprobar la gasolina, vi que me quedaba muy poca. Decidida a tratar de aterrizar en ese campo fuera como fuere, reduje motor y me lancé a esta nueva aventura.

El campo tenía cables de alta tensión a la entrada, por lo que decidí hacer una aproximación baja con motor, para pasarlos por abajo, ya que estimé que de otra manera no podría aterrizar en el potrero por su reducido tamaño. Al llegar a los cables los vi demasiado cerca de mi cabeza, así que instantáneamente empujé el bastón hacia delante, toqué ruedas en un cerco de piedras y aterricé pocos metros más allá pero... sin tren de aterrizaje. El impacto fue brusco y quedé con un corte profundo en la ceja izquierda que sangraba profusamente, al igual que la nariz, pero lo principal es que estaba con vida y el avión no estaba muy destruido.

Salí lo antes posible, pensando en un posible incendio y me alejé corriendo, aunque en ese momento recordé mi paracaídas y volví al avión para rescatarlo. De nuevo me alejé a toda carrera tratando de estancar la sangre que brotaba de mi nariz, la ceja y varios rasguños en la cara. A pocos metros se me acercó un soldado y yo le pregunté en mi mal inglés: *¿Is this London?...* Llegó otro soldado, los dos me miraron, hablaron algo entre ellos, que yo no entendí y tomándome de un brazo, me llevaron ante su comandante. Después me enteré que estaba en un sitio súper secreto de cañones antiaéreos y que el campo que yo escogí estaba sembrado de postes para evitar aterrizajes de intrusos, el mismo obstáculo que yo no vi por mi mala visión.

El comandante resultó ser una mujer que llamó a una de sus oficiales y ordenó que me llevaran a la enfermería para curar mis heridas.

De regreso a la oficina de la comandante, que en realidad era una coronel, comenzaron las preguntas: *¿are you german?, no... french?, no..., belgium?, no... I am chilean.* (Sorpresa general porque me doy cuenta que no saben que existe un país llamado Chile). Entonces les dije: *I speak spanish.* Me preguntaron por mis documentos, que naturalmente no los tenía porque los había dejado en mi ropa en el aeródromo y andaba sólo con el equipo de vuelo, sin uniforme ni nada que me identificara. Como noté que sospechaban de mí, les dije que el avión era inglés, pero al parecer no me entendían.

Empecé a inquietarme y les dije que mi aeródromo era Hatfield y mi Comandante era Pauline Gower. La coronel conocía a miss Gower y con esto ya estaba casi salvada. Entonces

llamaron al teléfono que yo había dado y me pusieron en comunicación con la jefe de instrucción, la Capitana Ebbage que me preguntó: *¿where are you, Chile?* Contesté: *en Enfield*, y ella preguntó: *where, in a field?* (*¿Dónde, en un campo?*), *no*, le contesté y agregué: *en Enfield*. La respuesta fue instantánea: *¡ah, en Enfield!* y yo no encontré nada mejor que decir: *yes, no, in a field*. De esta manera la conversación se alargó hasta que tomó el teléfono la teniente y le explicó que yo estaba en Enfield, en los suburbios de Londres, aterrizada en un potrero, porque me había perdido.

Después de esto la coronel me invitó a tomar una taza de té al casino, donde me presentó a varios oficiales. Durante la conversación uno de ellos dijo que habían pensado que podía ser la hermana de Rudolf Hess, que meses antes había saltado en paracaídas sobre Escocia. Terminado el té, me dejaron con dos policías, de unos dos metros de alto, que me custodiaron hasta que al anochecer llegó miss Ebbage a buscarme.

Una vez en casa el médico ordenó cuatro días de reposo en cama, esto era por si tenía un shock nervioso, lo que me dio mucha rabia. No sé cómo ni porqué llegó esta noticia a Camberley, un campo francés donde tenía varios amigos chilenos, pero la información llegó equivocada, pues alguien oyó por radio y creyó entender que yo estaba muerta. Con mucha pena comenzaron a pensar cómo lo harían para ir a mis funerales, por suerte Rogelio Piffre de Vauban llamó por teléfono a mi casa y así se enteró de la verdad: “yo estaba vivita y coleando, aunque algo machucada”.

Luego de mis cuatro días de reposo, en febrero de 1942 regresé al servicio en Hatfield. Durante 15 días en que no volé por mal tiempo, llegaron varios chilenos y franceses. Entre ellos recuerdo a “Calmita” Risopatrón, que no alcanzó a prestar servicio a la Francia Libre de De Gaulle por padecer de úlceras, pero en cambio siempre dejó bien puesto el nombre de nuestro país, por su caballerosidad y distinción. Vestía el uniforme azul de los marinos franceses y aunque sólo era Adjudant, que es un grado entre suboficial y oficial, parecía un almirante. Le llamaban “Calmita” por sus modales tranquilos y gestos mesurados. Nunca supe su nombre.

En ese tiempo, en Hatfield, tuve la oportunidad de conocer al Príncipe Bernardo de Holanda y también a quien era entonces el Duque de Kent. El príncipe tenía allí su avión, un Beechcraft, biplano, monomotor, y en algunas ocasiones pasó a nuestro casino a compartir una taza de té con nosotras.

Durante todo ese tiempo había mantenido correspondencia con Pierre Orlemont, pero un día recibí una carta que me preocupó, pues era casi una despedida. Salía en su primera misión a escoltar bombarderos sobre un puerto de Francia y pensaba que no volvería. Todo el día pensé en él, hasta que en la noche recibí una llamada telefónica: ¡había vuelto! Me pidió que al día

siguiente leyera todos los diarios, para que supiera en qué infierno había estado metido. Los aviones de la RAF habían cumplido su misión, pero sin embargo, con serias bajas durante el ataque aéreo al puerto de Brest, donde se encontraban anclados tres grandes acorazados alemanes. La escuadrilla de Pierre había sido una de las escoltas de los bombarderos.

Recuerdo también que una noche mientras dormía en Londres, en Brokman's Park, sonaron las sirenas de alarma porque aviones alemanes comenzaban a bombardear la ciudad; fue uno de los últimos grandes bombardeos que hizo la Luftwaffe sobre la capital inglesa y al parecer lo hizo con las últimas fuerzas que le quedaban. En pocos minutos Londres entero apareció en llamas frente a mis ojos, se oía el disparar de las distintas baterías antiaéreas, el ruido de las bombas, las luces de los cientos de reflectores tratando de enfocar algún avión enemigo, el roncar disparejo de los motores de los aviones alemanes, y el ronronear de los cazas nocturnos británicos.

Todo aquello era como me imaginaba el infierno... y mucho más. Salí a la calle con mi casco puesto, pero pronto regresé a la casa porque las esquirlas caían por todas las partes haciendo sonar el pavimento de las calles y los techos de las casas, como si fuera una lluvia de algún material metálico.

Poco después de mi reposo, no tuve mucho tiempo para pensar, porque recibí la orden de trasladarme a White – Waltham, un aeródromo al oeste de Londres donde funcionaba la Elementary Flying Training School o, por sus siglas, la EFTS. El aeródromo había triplicado su tamaño en corto tiempo. Además de haber estado el Cuartel General de ATA allí durante toda la guerra, fue la Base del N° 1 Ferry Pilots Pool, de la EFTS, de la AFTS o Advanced Flying Training School, y más tarde del Communication Flight.

Allí estuve sólo dos meses, febrero y marzo. Volé poco debido a las condiciones atmosféricas de ese período de invierno, de todos modos igual me tocaba seguir haciendo control de pista. En esos días aún no estaba organizado ese servicio, por lo que no contábamos con la camioneta que se puso a disposición nuestra más tarde, así es que junto con mis compañeros cadetes, hacíamos guardia a toda intemperie, con lluvia o nieve, sin más abrigo que el que llevábamos puesto. En varias ocasiones cuando el tiempo estaba malo, según mi estimación, aun para que volaran los pájaros, solía abandonar mi puesto e ir al casino a calentarme un poco.

En una de esas oportunidades, repentinamente oí el ruido de un avión entre la neblina y corrí a todo lo que daban mis piernas para llegar al cabezal respectivo, a disparar la pistola de señales que le indicaría al piloto el comienzo de la pista, pero cuando llegué, ya era tarde pues había otros oficiales disparando los cartuchos y junto a ellos estaba el equipo de incendios. El avión aterrizó sin novedad, pero yo me sentía muy mal por haber abandonado mi puesto y además tenía miedo al castigo que seguramente me impondrían, pero nada sucedió; tal vez el oficial a cargo pensó que no valía la pena porque yo no entendería.

En uno de esos días de muy mala visibilidad, dos Blenheim del AFTS chocaron después del despegue, se desintegraron además de incendiarse sólo el instructor de uno de los dos se salvó, aunque gravemente herido y quemado, por suerte yo no estaba de turno ese día.

En abril de 1942, la ATA decidió trasladar la EFTS a Luton, situado al noroeste de Londres pues White – Waltham se hacía chico para tanto avión. El N° 5 FPP de Hatfield también se trasladó allí. Estaba hacía cinco días en Luton, cuando una mañana me llamó a su oficina el Comandante Wood, jefe de la EFTS para comunicarme que mi instrucción no podía seguir y que debía regresar al cuartel general, donde me darían de baja. Por supuesto, la noticia me cayó como una bomba y cientos de cosas me pasaron por la mente: *¿Cómo reaccionarían los franceses?*, seguro que me mandarían a lavar los platos... y los chilenos *¿Qué pensarían de mí?* Había ido a Inglaterra para volar y no había sido capaz de hacerlo.

Mientras pensaba en las terribles cosas que podrían pasarme, en mi interior abrigaba una esperanza, no sabía qué era pero sí sabía que no me dejaría vencer fácilmente.

En White – Waltham me recibió Pauline Gowe, quien no me dio ninguna esperanza. Con la frialdad que requería su puesto, me dijo que no servía para volar y me despidió definitivamente. Salí de su oficina muy amargada y sintiéndome ofendida, pero sin darme por vencida. Fui a la oficina del instructor jefe de la Escuela, el Comandante Mac-Millar y pedí verlo. Después de un rato me recibió y le expliqué en mi chapurreado inglés lo que ya había explicado al Comandante Wood y a la Comandante Gowe, pero esta vez los nervios me fallaron y rompí a llorar.

Creo que lloraba por todo lo que había sufrido lejos de mi familia, de mi país y ahora, frente a mi fracaso. Entre sofocados sollozos le pedí que por favor me diera una oportunidad de aprender inglés y que demostraría que podía volar. Después de esto, él acepto y decidió dejarme como ayudante de mecánico en el hangar de White – Waltham, donde estuve tres meses.

CAPÍTULO TERCERO

White – Waltham

Mi permanencia en Inglaterra no fue un camino de rosas, precisamente, ni una expedición romántica llena de aventuras como se ven en las películas. Estaba en medio de un país en guerra, que recibía ataques aéreos a diario, en que la diferencia entre la vida y la muerte podía ser un asunto de segundos, o de metros más o metros menos... No había en realidad mucho tiempo para dedicarlo a pulir detalles, ni tomar cuidados especiales con una persona determinada. Por eso mismo agradecí muchísimo la oportunidad que me brindaba el Comandante Mac-Millar de quedarme en White – Waltham.

Creo que lo debe haber impresionado mi decidida y firme intención de quedarme y poner todo lo que pudiera de mi parte al esfuerzo de todos. En esos momentos me sentía como una pequeña pieza de un enorme engranaje, a lo mejor desapercibida, pensaba yo, para el resto. En realidad es difícil imaginarse a veces como la ven a una el resto de las personas y menos en un ambiente tan apremiante como el que se vivía.

Por esa razón, fue muy emotivo para mí leer posteriormente algunos textos que se referían a mi persona y que me hicieron volver en pensamiento y alma a aquellos difíciles, pero inolvidables días. Menciono algunos a continuación para ayudarme a dar una idea más completa del ambiente en que me tocó vivir, a través de estas descripciones de mi persona, vista por aquellos ojos extranjeros.

Así por ejemplo, en el libro “*Spreading my wings*”, de Diana Barnato Walker, la autora dice lo siguiente:

“Otro piloto de ultramar fue Margot Duhalde, de Chile, dispuesta a ayudarnos en nuestro esfuerzo de guerra. Se le conocía muy afectuosamente como “Chile”, por el parche con el nombre de su país que usaba en los hombros de su uniforme. Había tenido bastante experiencia de vuelo, parte de ella con la Fuerza Aérea de Chile. Nuestro primer encuentro fue en Waltham. Cuando ella llegó, los jefes opinaron que posiblemente no alcanzaría a ser un piloto de transporte de aviones debido a que no hablaba inglés, de modo que no podría entender las clases o leer las notas explicativas de cada avión.”

“Chile” era extremadamente bonita, trigueña, con manos pequeñas y preciosas. Se le había aconsejado que tratara de aprender el idioma. A todo esto se le había permitido permanecer en White – Waltham trabajando con mecánicos en un enorme hangar sin murallas; esto acontecía en el invierno de 1941-1942. Mientras ella hacía eso, yo por el contrario, estaba calentita en la sala de clases aprendiendo navegación, meteorología y cómo funcionaba un motor de aviación, mientras que la pobre “Chile” se congelaba afuera. Ella acostumbraba entrar al edificio al término del día, absolutamente cubierta de aceite y grasa, con su pelo negro desgreñado y con sus maravillosas pequeñas manos congeladas y moradas por el frío.

Estaba decidida a volar por Inglaterra y mantuvo esa idea firme durante varios meses. Aprendió poco inglés correcto, pues los mecánicos pensaban que era muy divertido enseñarle palabrotas, para lo cual fue una excelente alumna. Posteriormente fue destinada a Hamble donde actuó como un piloto muy eficiente y bien considerada, con una excelente hoja de vida. “Chile” permaneció en ATA hasta que esta fue disuelta el 30 de noviembre de 1945. Ahora se encuentra de regreso en su país y aún vuela.

En 1989, en la celebración del cincuenta aniversario de la fundación de la ATA, Su Alteza Real Michael de Kent, le entregó sus medallas de guerra en el aeródromo de Lynham de la RAF”.

Lettice Curtis, la oficial a quien fui recomendada para ingresar a la ATA, y que jamás me dirigió la palabra mientras estuvimos juntas, escribió en su libro *“The Forgotten Pilots”*, lo siguiente:

“En 1941 llegó Margot Duhalde de Chile, hablando muy poco inglés. Tuvo que trabajar con los mecánicos en el hangar, hasta que el conocimiento del idioma hubo mejorado lo suficiente para aprobar los cursos técnicos de piloto. “Chile” como era conocida, permaneció en ATA, hasta que terminó noviembre de 1945, para ese entonces ella había llegado a ser una piloto clase 4, volando aviones de bombardeo”.

El Capitán E.C. Cheesman, en su libro *“Brief Glory, The Store of ATA”*, dice lo siguiente:

“Nadie que haya conocida ATA se olvidará de “Chile”. En 1942 llegó Margot Duhalde de Chile hablando muy poco inglés. Debido a esto tuvo que trabajar con los mecánicos en el hangar hasta que su conocimiento del idioma hubo mejorado lo suficiente para aprobar los cursos técnicos de piloto.

Podía apenas hablar unas palabras en inglés, pero de alguna manera se las arregló para llevarse bien con todos debido a su excelente predisposición de ánimo y a la amigable sonrisa que rara vez la abandonaba.

*Después de una semana, desafortunadamente, le resultó imposible a Margot Duhalde dominar el curso técnico, por lo que fue asignada temporalmente a la sección de mujeres mecánicos del hangar. Parte de ese período lo pasó trabajando en una de esas chozas primitivas de madera las cuales, cuando fueron reemplazadas por estructuras de concreto, empezaron a surgir como callampas alrededor del perímetro del aeródromo y a las que se les llamaba, con mucho acierto, **el Barrio Chino**. Aquí, en el invierno, pisando el fango desde la salida del sol hasta la última hora de vuelo, ella vivió con los mecánicos de estructuras y obreros, mejorando su conocimiento de mecánica y del idioma inglés.*

Las condiciones bajo las cuales trabajaban, no les daba tiempo para usar un inglés de Oxford, sin embargo, en el período que pasó con ellos, el resto del personal se puso de acuerdo para no usar palabrotas.

Después de un breve período fue readmitida en la Escuela de Vuelo, donde aprobó su entrenamiento y durante más de tres años pilotó todo tipo de aeronaves, incluyendo bombarderos bimotores pesados”.

Bueno, lo de las palabrotas puede ser cierto en inglés, pero absolutamente real en castellano, en que mis amigos me recuerdan risueñamente el florido lenguaje que suelo usar en mis actividades aeronáuticas. No es estrictamente técnico, pero lo que sí puedo asegurar es que siempre se me entiende...

El período en los hangares y la convivencia con los mecánicos.

En ese tiempo yo vivía en la casa de la señora Ramsey, en la carretera principal que conducía a Londres. Ella tenía una nuera que era mecánica de ATA, y a un piloto F.O. Godwind, también de ATA, como pensionistas. Con Godwind, “Little Boy”, como yo lo llamaba por tener cara de niño bueno, éramos bien amigos y casi todas las tardes las dedicaba a enseñarme inglés o conversar conmigo. Desgraciadamente se mató en un “Mosquito”, dos meses después de haberse casado.

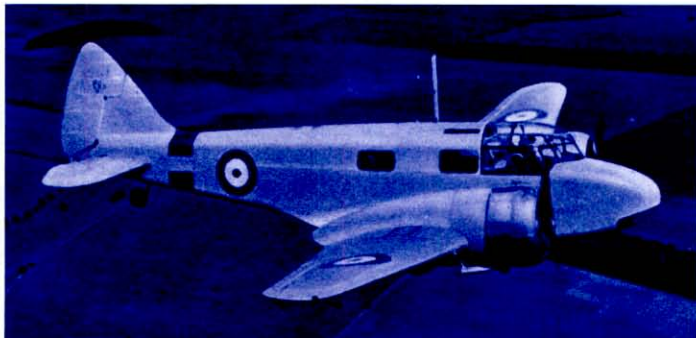
En el hangar no sólo aprendía mecánica, si no que todos los garabatos del inglés que mis picantes compañeras gozaban enseñándome. (En el hangar trabajaban sólo mujeres y hombres de edad no apto para el servicio).

Un día uno de ellos me dijo: “Chile”, *no repitas las palabras que te enseñan esas mujeres, porque no es bonito escucharlas en boca de una jovencita*. En ese momento recordé que cada vez que repetía una de las nuevas palabras, las mujeres se atacaban de la risa. Indignada partí a la oficina del jefe de mecánicos y pedí mi traslado a Oxford Bay, lugar de estacionamiento de los bimotores Oxford y mis argumentos fueron escuchados, ya que al día siguiente me habían trasladado.

Ahí había solo hombres, ellos fueron realmente los que me enseñaron el vocabulario técnico de los motores y el funcionamiento de los mismos. Como era verano y no oscurecía hasta las 11 de la noche, aproveché el tiempo al máximo, suspendí mis idas al cine y las cambié por vuelos en los aviones taxi, con el objeto de ayudar al piloto con el tren de aterrizaje que funcionaba mecánicamente, había que darle 140 vueltas a la manivela para subirlo. A cambio pedía que me enseñaran navegación.

Uno de mis días libres salí con el Capitán Fairweather y como de costumbre llevaba el buzo de vuelo sobre mi ropa interior. Aterrizamos en Hawarden, cerca de Chester, era hora de almuerzo y el capitán me pidió que me sacara el buzo para pasar al casino. Por los colores de mi cara se dio cuenta de que yo no estaba en condiciones de quitarme la tenida de vuelo; sonrió y dijo que no me preocupara, que él conseguiría permiso del comandante de la base para que almorzara con mi tenida. Es que los ingleses eran muy formales y aun en plena guerra no se permitía el acceso en tenida de trabajo a los casinos.

Durante los meses que pasé en el Oxford Bay tuve días muy felices, pero también algunos muy tristes. Por ejemplo, cuando recibía cartas de mi mamá, sufría horriblemente. Ella, al no tener a quien contarle sus penas y necesidades solo pensaba en mí, y fue así como me enteré que mi padre la había abandonado junto a sus once hijos, después de perder la fortuna. Con cada carta lloraba hasta la última lágrima, sentada dentro de la cabina de un viejo avión Oxford de instrucción que era mi único confidente.



Airspeed Oxford.

Mis compañeros de trabajo se demoraron poco en darse cuenta que algo malo me pasaba, entonces inventaron toda clase de cosas para hacerme reír. Una fue enseñarme canciones picarescas. Un día a la hora de almuerzo me encontraba sentada en el pasto, en el medio de un círculo formado por los mecánicos cantando a todo pulmón cuando apareció el Comandante Mac-Millar, segundo comandante de la base y jefe de instructores. Al principio no lo vi, pero luego comencé a darme cuenta cuando vi que los mecánicos se iban callando y comenzaron a levantarse. Cuando lo vi, me levanté de un salto y me puse muy colorada pero el comandante no tenía cara de enojado, por el contrario hacia esfuerzos para no reír, lo que me tranquilizó.

Mi única amiga por esos días era Mary Fuller-Hall, amistad que había comenzado en Hatfield cuando las dos éramos Cadet-Pilot y nunca se olvidó de mí. Cuando estábamos en diferentes aeródromos siempre se las arreglaba para visitarme. Más tarde llegó a White – Waltham para hacer el curso de aviones de caza y pronto ascendió a Second Officer. Ella almorzaba en el casino de oficiales y yo en el de mecánicos y personal de tierra. La comida era bastante diferente entre ambos casinos. Por ejemplo, ellos tenían helados de postre, lo que para mí era un lujo y Mary me pasaba helados de contrabando por una ventana. Era la única que entendía mi chapurreado inglés y a ella era la única también a quien entendía el inglés sin dificultad, de modo que cuando alguien quería decirme algo importante, llamaban a Mary para que me lo explicara.

Como el casino de oficiales se hacía chico, en muchas ocasiones almorzaban en nuestra instalación oficiales de grados bajos; uno de ellos era su alteza el Príncipe Suprabhat Chirasakti, de Siam, hermano del Príncipe Birabongse, famoso corredor de autos antes de la guerra y primo del Rama VII Prajadhipok, Rey de Siam. Tal vez el único de su país que servía a la causa aliada. Chiri como le llamábamos, almorzaba conmigo y llegamos a ser buenos amigos. Lamentablemente perdió la vida cuando volaba en un Hurricane, al sur de Escocia.

Otra anécdota divertida me ocurrió viajando a Londres. Durante un período fui poco a la capital, hasta que la señora Ramsey insistió en que debía distraerme y decidí ir a Londres para visitar a mis amigos chilenos en mis días libres. Empecé a levantarme muy temprano los días lunes y salir a la carretera para hacerle señas a los autos o camiones que iban en la misma dirección.

Un día paró un camión enorme, tan grande que apenas pude subir a la cabina. Durante el trayecto de un poco más de una hora, conversé con el chofer, un muchacho joven y amigable, quien me preguntó mi nombre, nacionalidad, dirección y los días en que viajaba a Londres. Al parecer le caí en gracia porque se dio la molestia de llevarme hasta la embajada, con la promesa de que pasaría a buscarme el próximo lunes. Cumplió lo prometido, pero no se conformó con eso y quiso que saliéramos juntos. Me disculpé lo mejor que pude, pero él insistió nuevamente y el lunes y varios sucesivos llegó a la hora exacta. Como yo me negaba hacia sonar la bocina, convirtiéndose en una verdadera pesadilla y obligándome a suspender mis viajes a Londres.

De aquellos días recuerdo también a mi mejor instructor de navegación, F.O Corrie, un hombre muy buen mozo, actor de cine aunque tenía sólo un brazo, defecto que no le impidió volar hasta bimotores. Él me enseñó navegación observada de una manera simple y entretenida, a pesar de lo difícil que es navegar en las islas británicas, en condiciones meteorológicas marginales y sin ayudas a la navegación.

Otros pilotos famosos que recuerdo son: Norman Shelley, famoso actor de esos años, quien frecuentemente imitaba la voz de Churchill en la radio, cuando éste estaba fuera del país y

el gobierno no quería que se supiese. También recuerdo a Jim Mollinson, aviador de preguerra, primero en cruzar el Atlántico de este a oeste, junto a su famosa esposa Amy Johnson. Amy fue la primera aviadora que voló desde Inglaterra a Australia en un pequeño avión Gipsy Moth. Se mató a principios de 1941, cuando volaba sobre una capa de estratos en un avión Oxford. Se quedó sin combustible, saltó en paracaídas y, desgraciadamente, cayó al estuario del río Támesis. Se ahogó junto al Comandante Fletcher, del remolcador Haslemere, cuando trataba de salvarla. Fue la primera piloto de la ATA que murió siendo Ferry Pilot.

El Comandante en Jefe de nuestra organización y fundador de la ATA, era Gerard D'Erlanger, un conocido banquero y director de BOAC. También estaba Gwyne Johns, paracaidista desde antes de la guerra y muchos otros, incluso algunos con título de nobleza. También habían mujeres de la nobleza, las primeras ocho que ingresaron a la ATA, eran pilotos experimentadas que poseían licencias comerciales y de instructoras, con mil o dos mil horas de vuelo.

Pauline Power tenía más de dos mil quinientas horas de vuelo realizadas, llevando pasajeros pagados y volando en circos aéreos por seis años. Gabrielle Patterson, quien me bautizó como "Chile", fue la primera instructora de vuelo pagada en Gran Bretaña. Mona Freidlander, además de ser una piloto experimentada, era muy conocida por pertenecer al equipo internacional de jockey. Wendy Sale Barker era campeona británica de esquí e instructora de este deporte. Diana Barnato era hija del multimillonario corredor de autos Wolf Barnato y nieta del dueño de las minas de diamantes De Brees, en Sudáfrica.

Un caso curioso era Rosemary Rees, famosa bailarina de ballet. En general, conocí mucha gente interesante durante ese tiempo.

Transcurridos los tres meses en White – Waltham y ya con un poco más de dominio del inglés, por fin en junio de 1942 fui destinada a la Escuela de Vuelo Básico, en sus siglas EFTS, en el aeródromo de Luton. Allí debía vivir en la casa de la señora Bush. Se trataba de un matrimonio joven con dos hijos pequeños. Su marido estaba en Medio Oriente, con el ejército y por tanto no lo conocí personalmente. La señora Bush me cedió su dormitorio y por las noches me preparaba el baño y me esperaba con la luz encendida para que yo no tuviera miedo. Preparaba las comidas a mi gusto y después de cenar se sentaba al piano, para tocar música de mi agrado.

Una vez por semana invitaba algún concertista, amigo suyo, para que tocara algo de mi música preferida. Además, se preocupaba de mi ropa y me tejía cosas de lana para el invierno y, en las mañanas, salía a despedirme a la puerta con los niños. Jamás tendré palabras suficientes para expresar tanto a la señora Bush, como a la señora James todo mi agradecimiento.

En cuanto a vuelo, mi entrenamiento comenzó en el aeródromo de Barton y mi instructor fue el First Officer Paddington-Leigh, un hombre alto y con unos bigotes tan grandes que yo

podía verlos moviéndose desde mi asiento trasero del avión. Se casó con mi amiga Mary y después de la guerra se fueron a vivir a Sudáfrica.

A mediados de junio fui trasladada al EFTS de Luton, donde debía pasar otra dura prueba y esta vez con el instructor de más mal genio que conociera, el First Officer Rochford. Aquí tenía que aprender a volar el Hart, biplano de 640 HP, con motor Rolls Royce Kestrel, avión mucho más veloz que los que había volado hasta entonces y muy difícil de rodar con viento cruzado, por lo angosto de su tren de aterrizaje, por tener patín de cola en lugar de rueda y por carecer de frenos. A todos los alumnos nos costó muchísimo dominarlo en tierra. Después de cuatro horas y cinco minutos, aprobé y lo volé sola sin problemas. No fue necesario volar el Hind con instructor, porque era muy parecido al Hart, con la diferencia que el Hind tenía motor con sobre compresor.

Una vez terminado el curso con los aviones Hart y Hind fui trasladada al Ferry Flight del mismo aeródromo de Luton para empezar los vuelos de travesía. La primera vez que mi instructor me mandó en una de estas operaciones, sola en el avión Magister L 8068, en un vuelo de aproximadamente una hora y media, pasó algo importante. Se trataba de hacer un crucero entre Luton, Honington, Cambridge, Luton y después de haberme asegurado que no me perdería, cometí un error al cambiar de rumbo sobre Honington.

No me di cuenta hasta haber volado unos diez minutos en el rumbo equivocado, cuando comencé a desconocer el terreno. Mi impresión en ese momento fue terrible, pues me consideré despedida por incapaz, pero luego reaccioné y tomé el rumbo opuesto, volví al punto de partida y empecé una vez más, ahora sin equivocarme. ¡Gracias, First Officer Corrie, por haberme enseñado a navegar tan bien en ese endemoniado país llamado Inglaterra, o mejor, Gran Bretaña! Grande fue mi alegría cuando regresé a mi aeródromo, porque al fin recuperaba la confianza en mí misma y empezaba a vivir tranquila.

Desde ese momento, la instrucción continuó con puros vuelos de crucero. Teníamos que hacer treinta de ellos, comenzando con recorridos cortos que se iban alargando cada día hasta llegar sobre las 600 millas náuticas, algo así como mil cien kilómetros, con toda clase de tiempo y en todas las direcciones imaginables. Además teníamos que aterrizar en cada aeródromo donde cambiábamos rumbo y hacer firmar unas tarjetas de operaciones. Para hacerlo más entretenido, los alumnos que íbamos en el mismo crucero y en un mismo tipo de avión, nos poníamos de acuerdo para partir juntos o para competir quien hacía en menos tiempo cada tramo.

Por lo general yo salía con dos norteamericanos, un hombre y una mujer. La mujer, Peggy Lennox era una de las 25 mujeres pilotos que había llevado Jacqueline Cochrane, una famosa aviadora de Estados Unidos, para servir en la ATA, en Gran Bretaña. Peggy había llegado en mayo

de 1942 con el tercer grupo de pilotos norteamericanos. Era una excelente y experimentada piloto y una mejor camarada. Fue una de las pocas de esa nacionalidad que sirvió en la ATA hasta el final de la guerra. La mayoría de sus compañeras regresó a EE.UU. después de dos años y varias de ellas se mataron haciendo ferry. Del norteamericano no recuerdo su nombre, pero creo que fue uno que saltó en paracaídas desde un avión Defiant, por mal tiempo en el sur de Escocia.

En una ocasión cuando regresábamos a nuestro aeródromo, nos sorprendió el mal tiempo, y como ninguno de los tres deseaba pasar la noche fuera de casa, decidimos volar a ras de los árboles con Peggy como líder, en formación cerrada. Cuando aterrizamos en Luton estuvimos a punto de estrellarnos por mala visibilidad causada por la fuerte lluvia. El cadete casi aterrizó encima del avión de Peggy, mientras yo estuve a punto de aterrizar en el potrero anterior a la pista, pero a última hora puse un poco más de motor, logré saltar un cerco y llegar a la pista. Cuando llegamos al lugar de estacionamiento los mecánicos salieron a recibirnos y a retornos, recuerdo que el mío dijo: *¡Usted es una mala chica, Chile!*

Al llegar a la sala de operaciones el oficial de servicio nos comunicó que el comandante deseaba vernos y me indicó que yo entrara primero. Toqué la puerta, pase con la mejor cara de inocencia y le pregunté: *¿deseaba verme señor?*

Sí, me contestó secamente, y luego con voz muy calmada me preguntó: *¿podría hacer el favor miss Duhalde, de decirme qué visibilidad y qué techo hay?* Por mi parte le contesté con mucha convicción: *dos mil yardas y mil pies señor*, porque eran los mínimos permitidos. Entonces él se levantó y dirigiéndose a la ventana, miró hacia fuera y me dijo: *es usted muy mala observadora* y, acto seguido, comenzó a recordarme los reglamentos y a llamarme severamente la atención. Terminó diciendo que era la primera y última vez que me perdonaba esta indisciplina. ¡Pasé un gran susto!

Los meses de junio, julio y agosto que pasé en el EFTS de Luton fueron muy duros, volábamos largos y agotadores cruceros casi todos los días y si el mal tiempo impedía volar, teníamos aburridoras horas de clases sobre navegación, meteorología, aeronáutica, mecánica de avión y otras asignaturas, soportando el calor del verano, en las salas de clases sin aire acondicionado.

En esos años no existía reglamentación aérea internacional y tampoco se podían usar las radioayudas, por razones obvias, de modo que todos nuestros vuelos eran regidos por la reglamentación interna de nuestra organización. No disponíamos de radioayudas de ninguna especie ni podíamos mantener contacto radial con ninguna estación, pero sí estábamos informados todos los días de manera precisa, acerca de la ubicación y altura de los globos cautivos, de sus respectivos corredores aéreos, de las zonas restringidas y sobre todo, de las zonas prohibidas, más una completa información meteorológica.

En Luton vestí por primera vez mi uniforme con mi pequeño grado de cadete. Inmediatamente solicité permiso para escribir “Chile” en el hombro de la chaqueta, pero el permiso me fue negado porque el nuestro era un país neutral. Como no me venzo con facilidad, unos meses después obtuve el permiso tan deseado y fue un gran día para mí cuando pude llevar en el hombro de mi uniforme el querido nombre de Chile.

Terminado mi curso en la EFTS fui comisionada por un mes al N° 15 FPP de Hamble, al este de Southampton pero antes fui ascendida a Third Officer y me dieron tres días de feriado. Naturalmente que partí de inmediato a Londres, para visitar nuestra embajada.

Como era la primera vez que me presentaba en uniforme se armó un gran revuelo y el total del personal diplomático, con nuestro querido embajador don Manuel Bianchi a la cabeza, me celebró con un gran almuerzo bien regado con vino chileno. Después citaron a una pequeña conferencia de prensa para informar, sobre todo a Chile, de mi pequeño triunfo. Todos estaban muy orgullosos de mí y no dejaban de repetir que yo le hacía honor a Chile; pero el parche con la palabra Chile, que tanto celebraron en la embajada, no fue bien recibido en el Cuartel General de la Francia Libre, porque según ellos, yo debía usar el parche de Francia, ya que pertenecía a la Fuerza Aérea Francesa Libre y sólo estaba comisionada en ATA.

En septiembre de 1942 llegué a Hamble, donde había sido destinada, una pequeña localidad a orillas del río Hamble y Southampton Waters. Mi primera impresión del pueblo y del aeródromo fue desastrosa. Para empezar, tanto el aeródromo como todos los puertos y ciudades de esa zona del sur estaban rodeados de globos cautivos, mis odiados enemigos.

Mi primera misión como piloto taxi fue en el Fairchild EV 785 desde Hamble a Portsmouth, Marston, Portsmouth, Oxford y Hamble, en una hora y diez minutos aterradores, volando entre globos cautivos. Por suerte la visibilidad ese día era aceptable y me acompañaba la Second Officer, Mary de Bunster para enseñarme las vías aéreas entre los globos cautivos. Francamente, yo sentía un ingrato cosquilleo en el estómago y muchos deseos de ir al baño pero, finalmente, me acostumbré a volar entre globos cautivos y si bien es cierto que jamás les perdí el respeto, era capaz de desplazarme entre ellos sin aprensión, por lo menos cuando hacía buen tiempo y tenía buena visibilidad. Mary, hija de diplomático y perteneciente a la clase alta inglesa, era una muchacha amable, cordial y cooperadora. En su niñez había sufrido poliomielitis, pero de todas maneras se las arregló para aprender a volar, esquiar y hacer varios otros deportes. Realmente fue una gran ayuda para mí durante el tiempo que permanecí en Hamble.

Al día siguiente de mi primer vuelo, ya salí sola desde Hamble, al famoso aeródromo de caza de Biggin-Hill, y desde ese día aterricé en casi todos los aeródromos de caza del sur de Inglaterra, a donde iba diariamente para buscar y dejar pilotos, que hacían ferry de todo tipo de aviones desde las fábricas a las unidades de mantenimiento y desde ahí a las escuadrillas de combate.

Durante el mes que permanecí allí, el único avión que volé en esa escuadrilla era el Fairchild Argus, un cuadrilaza de ala alta de 200 HP, con motor Ranger de fabricación norteamericana, que se usaba exclusivamente como avión taxi.



Fairchild Argus.

Quiero destacar que en aquella época, el 15 FPP de Hamble era la única escuadrilla compuesta enteramente por personal femenino, con la excepción de Mr. John Brown, ingeniero de vuelo y unos pocos mecánicos de línea. Su Comandante era Margot Gore, inglesa, de unos treinta a treintaicinco años de edad, de carácter firme pero amable a la vez, buena jefe y excelente piloto Clase 5, lo que significaba que estaba capacitada para volar toda clase de aviones, incluyendo cuádrimotors. Todos los oficiales la queríamos, respetábamos y admirábamos por su buen carácter y capacidad de comprensión.

La segunda Comandante era la Flight Captain Rosemary Rees, bailarina de ballet, a quien mencioné anteriormente. Antes de la guerra acostumbraba visitar a sus amistades europeas en su pequeño avión y la declaración de guerra la sorprendió en Berlín. Le encantaba la gimnasia, pero le tenía terror a las corrientes de aire. Después venían las Flight Leaders, que eran las oficiales de mayor grado entre las pilotos.

Según mi modesta manera de clasificar, la mejor piloto era la Flight Captain Philippa Bennett, una muchacha alta y esbelta, aparentemente despreocupada y sin nervios. Ella fue una de las primeras mujeres que voló cuádrimotors, habiendo volado antes muchos tipos de aviones monomotors y bimotors, ingleses y norteamericanos. Recuerdo muy bien cuando regresé más tarde destinada como piloto Clase 2, es decir, autorizada para pilotear aviones de caza, una vez en que viajaba junto a ocho compañeras pilotos, como pasajeras de Philippa, en un viejo avión Anson que nos servía de taxi. Volábamos bajo, entre globos cautivos y casi de noche, cuando uno de los motores bruscamente comenzó a fallar. Philippa, con toda calma, sopló el mechón de pelo que le caía sobre un ojo, se dio vuelta, nos miró y sonriendo nos dijo: *parece que el pobre viejo se pescó un catarro...*

Estos viejos y cansados Anson, eran aviones bimotores, de ala baja, con motores Cheetah de 150 HP, y su velocidad de crucero alcanzaba a 130 o 150 MPH, dependiendo de su carga. Nosotros solíamos meter hasta 10 pasajeros con sus respectivos paracaídas, aunque habían sido contruidos para cinco tripulantes, solamente. Se trataba, sin duda, de una aeronave fácil de volar y a prueba de cualquier piloto. Estos aviones volaron durante la guerra 18.250.000 millas en ATA, con todo tiempo, y habiendo llegado como taxis y cargueros hasta lugares como Egipto, tuvieron sólo tres víctimas fatales.



Supermarine Spitfire.

Los primeros días que pasé en Hamble fueron de tremenda soledad, pues aunque vivía en una elegante residencia de aspecto algo señorial pero impersonal y no tenía con quien conversar porque el resto de los habitantes de esta residencia rodeada de jardines, era gente de mucha edad.

Por uno de los costados del edificio corría el hermoso río Hamble que podía ver desde mi ventana y contemplar los cientos de embarcaciones y los barcos torpederos que usaban los comandos de la marina en sus incursiones a Europa continental. A doscientos metros estaba el Pub Budge y el Royal Yachting Club.

Una tarde en que no tenía nada que hacer decidí cruzar el río para conocer el pueblo al otro lado, donde había una base naval. A mi regreso, ya cansada de caminar, sintiéndome muy sola y miserable, me sorprendió una fuerte lluvia que rebalsó el vaso de mi desencanto; decidida, me dirigí al Pub Budge y pedí un whisky doble. Minutos después conocí a tres oficiales de marina con los que entablé una agradable amistad que hizo placenteras mis próximas semanas.

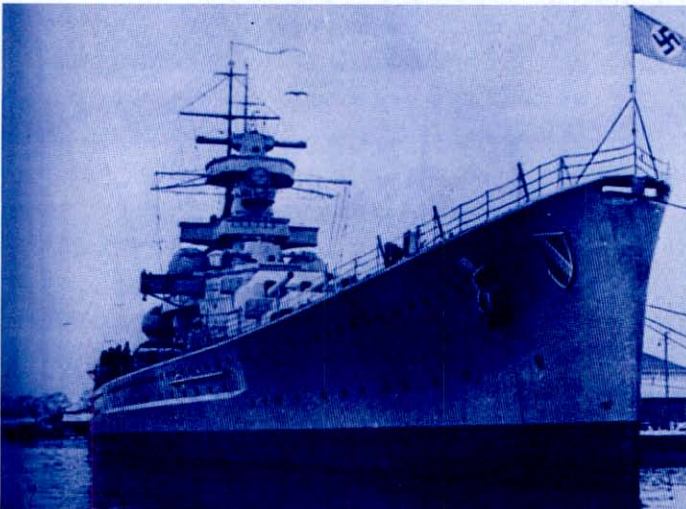
Con uno de ellos, Smity, con el tiempo fuimos grandes amigos. Él era comandante de una lancha torpedera, cuyo número desgraciadamente no recuerdo, porque la llegué a querer como mi propia casa. Yo llegaba a bordo cuando quería y con quien quería, segura de que encontraría buena comida y buenos licores. Toda la tripulación me conocía y cuando no estaba el jefe, me

atendían con el mismo afecto. En una ocasión aparecí junto a una compañera y pedí que nos sirvieran té, repentinamente me di cuenta que los objetos del camarote no eran los mismos que yo conocía... ¡horror, estaba en el camarote de otro oficial comiéndome sus queques y tomándome su té! Smity había sido trasladado repentinamente y no había tenido tiempo de avisarme.

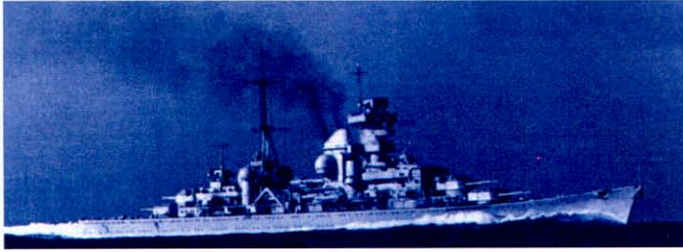
A mediados de septiembre de 1942 fui nuevamente destinada al Ferry Flight de Luton, hasta fines de octubre para terminar mi práctica de navegación. Ahora no sólo volaría el avión taxi, sino haría transporte de aviones dentro de mi categoría. El avión más grande que volé entonces fue el Swordfish, desde Luton a White – Waltham, en total treinta y cinco minutos.

El Fairey Swordfish era un avión biplano con motor Pegasus, radial de nueve cilindros y de 775 HP, con una velocidad máxima de 139 MPH. Era un avión torpedero operado por la aviación naval británica desde portaaviones. Había entrado en servicio en 1934 y se hizo famoso, a pesar de su antigüedad, cuando uno de ellos despegó desde el portaaviones Ark Royal y dejó al acorazado alemán Bismarck al garete, al impactarlo con un torpedo en la hélice, facilitando su posterior hundimiento. Esto sucedió, como se recordará, mientras yo navegaba desde Montevideo hacia Liverpool en el Ragingata, para incorporarme a los voluntarios franceses en pro de la liberación de Francia.

También participaron en el ataque a la Escuadra francesa de Vichy, en Oran. El 12 de febrero de 1942, seis aviones Swordfish al mando del Squadron Leader, Esmond, despegaron en una misión suicida para interceptar a los poderosos buques alemanes *Scharnhorst*, *Gneisenau* y *Prinz Eugen* que habían zarpado del puerto de Brest para cruzar el Canal de la Mancha en un día de espesa neblina. Lamentablemente, todos fueron derribados, y a Esmond se le otorgó la Victory Cross, la más alta condecoración del imperio británico, en forma póstuma.



Buque "Scharnhorst".



Buque "Prinz Eugen".

Algunos días antes de volar el Swordfish, yo había volado el Queen Bee desde Witney a Manorbier, en el extremo sur oeste de Gales. Tanto el avión como el lugar de destino me eran completamente desconocidos. El avión era una especie de Gipsy-Moth, prácticamente sin instrumentos de ninguna especie; lo volé por cerca de dos horas antes de llegar al punto marcado con una cruz en mi mapa, pero no había ningún aeródromo. Cuando empezaba a inquietarme por no encontrar un lugar para aterrizar y sin saber cuanto combustible me quedaba, porque el avión no tenía marcadores, vi un pequeño campo con tres caballos en una esquina y, muy bien camuflado, un pequeño hangar con un avión como el que yo volaba. Suspiré aliviada, di dos o tres vueltas para que sacaran los caballos y aterricé. El lugar era el más desolado que había conocido en Gran Bretaña. Una vez en tierra supe que había servido para prácticas de artillería antiaérea.

Para los oficiales y la única WAAF (Women Auxiliary Air Force) allí presentes, mi llegada fue todo un acontecimiento y esa noche tuvimos una gran fiesta. Aunque la WAAF era poco atractiva, por ser la única mujer hasta ese momento se sentía dueña de todos los corazones, por lo que desgraciadamente no le cayó bien mi presencia.

Al día siguiente, el comandante me fue a dejar en su pequeño Tiger Moth a Cardiff, donde pude tomar tren hacia Londres. El viaje en tiempos de guerra era largo y agotador, pero además llegué a Londres a medianoche y en medio de un bombardeo, aun cuando yo creía que ya no habría otros, después del que había presenciado cuando vivía en Brookman's Park. Cargando mi pesado equipo de vuelo y medio muerta de hambre por no haber probado bocado durante todo el día, traté de tomar un taxi pero resultó imposible. Sin otra alternativa, decidí ir al departamento de Rene Divin, distante unas ocho cuadras; me eché el paracaídas al hombro con el resto de mi equipo y comencé a caminar, pero unas pocas cuadras más allá me vencieron el hambre y el cansancio. Puse mi paracaídas en el suelo, me senté sobre él y me largué a llorar a gritos, mientras las esquirlas caían a mi alrededor, las bombas explotaban y los cañones antiaéreos disparaban sin cesar.

En medio de ese barullo, mi "Ángel Guardián" se compadeció de mí y me mandó un buen policía quien me acompañó cargando mi paracaídas hasta el departamento de René. Minutos después estaba llorando en la puerta y suplicando a René que me diera alojamiento

y comida. Me hizo entrar y con cara de pena me anunció que no tenía nada de comer, salvo porridge, pero sin leche ni azúcar. Devoré tres platos y los encontré exquisitos. Esa noche mi buen Daddy se compadeció y me cedió su cama, mientras él se armaba un improvisado lecho entre dos sillones. Al día siguiente, a las seis de la mañana tomé el tren de regreso a mi Base en Luton.

Un día de mediados de noviembre de 1942 observé gran animación frente al tablero con la orden del día. Al acercarme vi con sorpresa, alegría y algo de preocupación, que había sido destinada junto con otros doce compañeros, entre los cuales Maureen Dunlop y yo éramos las únicas mujeres, a la Escuela de Aviones Avanzados Monomotores. Esto significaba: ¡cazas, White – Waltham!

¿Sería yo capaz de calcular el aterrizaje de esos rápidos aviones con mi deficiente vista? Mejor era no pensar, ya me las arreglaría con la ayuda de mi ángel de la guarda cuando llegara el momento. Por ahora, lo más práctico era volver a casa, preparar mi equipaje, decirle adiós a la familia Bush y amigos y gozar de mis tres días de vacaciones en Londres.

Esta nueva destinación a White – Waltham me resultó interesantísima desde el punto de vista profesional, porque al fin y al cabo, volvía a un lugar conocido y además, para volar aviones que en ese tiempo hacían soñar a muchos pilotos. Cuando llegamos nos presentamos al oficial encargado de alojarnos. Maureen y yo quedamos en una enorme residencia donde vivían otros oficiales pilotos de planta de la Base.

La casa quedaba algo alejada del aeródromo y su dueña era una señora de cierta edad que nos miraba con curiosidad, tal vez intrigada por nuestro idioma. Maureen había nacido en una estancia argentina en Río Negro, pero sus padres, británicos, la habían educado en casa, por lo que hablaba un castellano muy divertido, y entre nosotras hablábamos mitad inglés, mitad castellano, con modismos chilenos o argentinos y a veces, con palabras inventadas por nosotras. En Toll-Hall, nombre de la casa, Maureen y yo comenzamos una amistad que duró toda la guerra. Los demás oficiales nos llamaban las Twins, vale decir las gemelas, pues era muy raro vernos separadas y nuestros jefes siempre nos destinaron a las mismas escuadrillas y hacían coincidir nuestros días de permiso. Como teníamos caracteres totalmente distintos, ya que Maureen era muy seria, tranquila, enemiga de las fiestas, nuestros compañeros decían que ella era demasiado buena sin mí y yo era demasiado mala sin ella.

Nuestro curso comenzó con tres semanas de clases técnicas a presión. El horario era de ocho de la mañana a seis de la tarde, con una hora para almorzar. Al término de las tres semanas se nos tomó un examen de 150 preguntas, por escrito, sobre navegación, mecánica, meteorología, aerodinámica, etc., más un examen oral de dos horas en que estaba incluido el alfabeto Morse.

En ese tiempo, mis conocimientos de inglés aún eran escasos, por lo que tenía una gran desventaja respecto a mis compañeros, todos de habla inglesa; pero mis instructores entendían mi situación y me dejaban consultar con Maureen o con otro compañero cercano a mi asiento cómo se escribían algunas palabras, y cuando no podía escribir, ¡dibujaba! Mi estilo de escribir inglés debe haber sido bastante pintoresco por las caras y sonrisas de los instructores al corregir las pruebas. Para mí, tanto las clases como los exámenes fueron sumamente duros y si logré pasarlos, fue gracias al inglés técnico que me enseñaron los mecánicos cuando estuve de ayudante de mecánico en White – Waltham.

La instrucción práctica en aviones Harvard, comenzó el 23 de noviembre de 1942. Era un avión fabricado en EE.UU. y Canadá, de entrenamiento, de ala baja, con motor Wasp de 600 HP. Tenía un stall bastante brusco, comparado con los aviones que yo había volado antes y su motor hacía un ruido infernal. La primera vez que lo piloteé, me pareció que tenía una cantidad enorme de complicados instrumentos y, en ese momento, pensé que jamás llegaría a conocerlos. Sin embargo, después de tres horas de instrucción lo volé sola y poco a poco fui perdiéndole el respeto, hasta tener la sensación de “ponérmelo” y hacer un buen número de aterrizajes ganándoles sus turnos a muchos otros aviones en el circuito.



N. A. Harvard.

En White – Waltham no solo funcionaba la AFTS de monomotores avanzados, sino también la de bimotores y por lo tanto había un número impresionante de aviones efectuando circuitos y aterrizajes, todos con distintas velocidades. Yo había descubierto que volando el tramo con el viento más largo, entraba a la cola de ellos y aterrizaba cuando casi todos habían tenido que rehusar.

El Harvard fue el primer avión con tren retráctil y paso variable que volé. Junto con el curso que consistía en circuitos y aterrizajes, stalls, vuelo bajo, aterrizajes forzados, vuelo lento, etc., en forma paralela realizábamos un curso de navegación práctica en un avión Oxford, un bimotor pequeño con motores Cheetah X de siete cilindros y de 350 HP cada uno.

Estos vuelos eran muy interesantes debido a que nos permitían salir de la rutina del vuelo local y conocer grandes extensiones del país en forma más relajada que los cruceros de la escuela elemental. En una ocasión en que Maureen y yo nos dirigíamos a nuestros aviones a completar un turno solas, no encontramos ningún mecánico disponible para hacer partir nuestros motores, ya que usábamos baterías externas; entonces observé que Maureen hacía unas muecas muy divertidas, como si tratara de silbar, que era justamente lo que pretendía, pero no lograba hacer ningún ruido. Gran risa mía, pero.... cuando yo traté de silbar, tampoco logré hacerlo. Gran risa de Maureen...

Después de cinco horas entre dual y solo en el Harvard, pasé a pilotear el Master N° 6 de la Escuela, por treinta minutos, con instructor, el Flight Captain Warne, un norteamericano amoroso, para luego volarlo sola por una hora quince minutos. El Master era un avión inglés de entrenamiento con motor Kestrel 30 de 75 HP, refrigerado por glicol, un poco más rápido que el Harvard y con instrumentos de cabina totalmente diferentes, como el indicador de presión de carga; también la cabina era más simple y los frenos estaban en el bastón y no en los pedales, como en los aviones norteamericanos.

Después de este avión llegaba a la primera meta que me había fijado: ¡volar aviones de combate! Así fue como volé el Hurricane, que aunque no era mi sueño dorado para mi meta, sino el elegante Spitfire, en todo caso era el eslabón para seguir progresando hacia este último. Un año atrás, en Hatfield, soñaba despierta y dormida con volarlo, le pedía a Dios que me diera esa oportunidad aunque fuera a costa de mi vida; ahora me acercaba a esa meta con temor, por la poca o ninguna confianza que le tenía a mis ojos. Hasta ese momento me las había arreglado muy hábilmente con el médico para que no me descubrieran, pero estaba consciente de que llegaría el momento en que se conocería mi gran secreto.

El 21 de diciembre de 1942 volé por primera vez en el Hurricane N° 3 de la Escuela durante dos horas, una de las cuales la pasé haciendo circuitos de tránsito y aterrizajes. Con ello se daba por terminado mi curso en aviones avanzados de un motor y quedaba promovida a Clase 2, es decir, autorizada para pilotear toda clase de monomotores. En esos momentos mi bitácora registraba algo más de doscientas horas de vuelo en Inglaterra. Durante los dos meses que permanecí en el Training Pool de White – Waltham, transporté aviones Fairchild, Martinet, Master, Magíster, Tiger Moth, Battle y Hurricane.

Tanto el Hurricane, como el Sea Hurricane estaban equipados con motor Rolls-Royce Merlin, de 12 cilindros en V, refrigerados por líquido y de 1.250 HP. Eran fabricados por la Hawker y tenían una velocidad máxima de 318 MPH, un techo de 36.000 pies y un alcance de 460 millas. El prototipo del Hurricane había volado en 1935, lo que lo convertía a la fecha de lo que relato, en una aeronave bastante vigente. Su propósito principal era Caza Bombardero y su modalidad de empleo era bastante particular, como se advierte en la siguiente nota de prensa:

“Agosto 3 de 1941, en algún lugar del Atlántico.

Gran Bretaña ha decidido sacrificar sus cazas en beneficio de los buques que la abastecen. Irán a perseguir a la Luftwaffe sobre el Atlántico. Catapultado desde el “Malpin”, un navío comercial modificado a tal efecto, el Teniente Everett, de la Royal Navy, ha derribado un avión de reconocimiento marítimo FW 200 Cóndor. Esta primera misión de un género nuevo es un éxito, aunque implica la pérdida sistemática del caza que sabe, al partir, que no tendrá bastante combustible y no podrá más que amarizar lo más cerca posible de un barco. Es la respuesta a las agresiones alemanas contra los buques de transporte. Churchill, alarmado por las pérdidas aliadas, ha decidido dar paso a este último sacrificio. En efecto, los U-Boote, los Focke-Wulfy y los Junkers operan a sus anchas, demasiado lejos para que los alcancen los cazas con base en tierra”.

Terminado mi curso en el AFTS, fui comisionada al Training Pool que operaba desde el mismo aeródromo de White – Waltham, donde empecé un sinfín de viajes en Hurricane desde la fábrica Hawker en Langley, condado de Berkshire, al oeste de Londres, a las Unidades de Mantenimiento de Kirkbride y Silloth en el Condado de Cumbria, en el límite oeste de Inglaterra con Escocia.

El vuelo en condiciones normales era de dos horas más o menos, pero se solía prolongar a un par de días, debido a las condiciones atmosféricas y a los rodeos que nos veíamos obligados a efectuar para evitar a mis viejos conocidos, los globos cautivos, y las zonas prohibidas donde sus defensores estaban siempre con el dedo en el gatillo para derribar cualquier intruso que se atreviera a sobrevolarlas, fuera amigo o enemigo.

La costa oeste era la preferida de casi todos los pilotos que hacíamos esos vuelos, porque era más corta y con mejores condiciones meteorológicas, pero para volarla nos veíamos obligados a cruzar por un corredor de unas cinco millas de ancho entre Liverpool, Widnes y Warrington por el oeste, y las ciudades de Salford, Bolton, Burry y otras, por el este, todas altamente industrializadas por lo que la visibilidad se reducía a cero por el humo de sus chimeneas. Además estaban fuertemente defendidas por globos cautivos y artillería pesada. El cruce demoraba solo unos cinco minutos en Hurricane, pero era súper peligroso no sólo por su defensa antiaérea, sino porque todos los pilotos cruzábamos por la misma ruta tomando como referencia, cuando íbamos de sur a norte la localidad de Crewe, un cruce de seis líneas de ferrocarril para continuar con rumbo O10°, y cuando lo hacíamos de norte a sur, una pequeña laguna y rumbo 190°.

Fuimos muchos los pilotos que estuvimos muy cerca de chocar y varios que perdieron parte de sus alas por haber golpeado contra el cable de algún globo. Pasado el corredor de sur a norte dejábamos la hermosa ciudad de Blackpool, con la enorme torre de su casino a nuestra izquierda y enseguida teníamos que rodear la bahía de Morecambe, desde Fleetwood hasta Burrow in

Furness, para evitar la artillería antiaérea de los buques de guerra que permanentemente se encontraban allí y que le disparaban a cualquier avión que se les acercara.

Era zona prohibida, pero como yo era muy joven, indisciplinada y muy impulsiva había tomado la costumbre de cruzar la bahía en línea recta desafiando así a la Marina Real; para ello bajaba el asiento de mi avión y cruzaba instrumental para evitar ver las nubecitas de humo que dejaban los proyectiles al explotar a mi alrededor. En ocasiones no veía el humo de las explosiones, pero sí sentía los remezones, entonces para desquitarme mandaba mis recuerdos a la Marina Real en mi mejor chileno y a toda boca...

En uno de esos vuelos, Maureen y yo nos habíamos puesto de acuerdo para volar la ruta juntas, ya que las condiciones atmosféricas eran malas y era probable que no alcanzáramos a llegar a nuestro destino durante el día. Volando juntas aterrizaríamos en los mismos aeródromos para esperar mejores condiciones de tiempo. Decidimos que yo sería líder, pero al llegar sobre Fleetwood, Maureen se dio cuenta de que yo intentaba cruzar la bahía en línea recta hacia Burrow in Furness, por lo que me abandonó para seguir la línea de la costa. Después de pensarlo unos segundos, decidí seguirla para no perderla.

Cuando aterrizamos media hora más tarde en nuestro aeródromo de destino, Maureen se me acercó y riendo dijo: *Ahora si que te asustaste con los antiaéreos*. Yo le contesté: *¿qué antiaéreos?* Ella, muy enojada me dijo: *eres un animal*, y como de costumbre me castigó sin hablarme por muchas horas. Maureen, aparte de ser una muchacha muy hermosa, era muy tranquila, muy inocente y terriblemente disciplinada, por lo que nunca estaba de acuerdo con mis diabluras.

A menudo después de estos vuelos regresábamos a nuestra base en tren hasta Londres, donde después de cambiar de estación de ferrocarril, tomábamos un nuevo tren hacia el pueblo de Maidenhead, cercano a nuestro aeródromo. El viaje de regreso solía durar toda la noche, en trenes muy incómodos, repletos de soldados, sin comida ni agua. Era común no encontrar asientos, por lo que teníamos que hacer el viaje en los pasillos sentadas en nuestros paracaídas, desde los que nos veíamos obligadas a levantarnos cada vez que un soldado quería ir al WC. Además, los trenes avanzaban lentamente y a menudo se paraban por largas horas cuando la línea había sido bombardeada. Llegábamos de regreso a nuestra base, cansadas, con hambre, sucias, solo con deseos de tomar un baño y dormir, pero siempre había otro avión esperando un traslado con urgencia y teníamos que partir nuevamente.

Más tarde, durante la guerra, ATA tomó camarotes permanentes en los trenes para los pilotos que regresaban de largas distancias, pero a mí no me tocó esa suerte, por lo que nunca olvidaré esos sacrificados viajes y las largas horas de espera en estaciones frías y oscuras, muerta de hambre y con el pesado equipo de vuelo a cuestas, mientras esperaba el transbordo de trenes o la camioneta que me recogería. Bueno, después de todo, ¿quién me había mandado a la guerra?

Langley, la fábrica de los Hurricane, estaba muy cerca de White – Waltham y por eso los pilotos éramos trasladados en un trailer, en vez de aviones, a la fábrica. En una ocasión en que todos los pilotos estaban apurados por partir, pues se acercaba un frente con su mal tiempo asociado, yo había perdido el formulario, el “chit” (se pronuncia con ch fuerte), que era la orden con el tipo y número de mi avión, por lo que me demoré en llegar al vehículo. Cuando aparecí todos los pilotos, muy molestos, empezaron a apurarme, pero todo terminó con una gran carcajada cuando yo exclamé: *¡Damm, I lost my “shit”!* (pronunciado con ch suave), que sonó como: *¡Maldición, perdí mi “mierda”!* en lugar de lo que quería decir: *perdí mi “orden”*.

El *Aircraft Collection Chit* era un formulario en triplicado que llevaba el nombre del piloto, la unidad a la que pertenecía, fecha, tipo y número del avión, nombre de la unidad donde se retiraba y se entregaba el avión. Como yo no entendí el chiste, uno de los pilotos me pasó un trozo de papel higiénico... solo entonces comprendí lo que había dicho y naturalmente me dio mucha vergüenza, pero fue una buena lección para no volver a equivocarme.

Como todas las fábricas, y Langley no era una excepción, estaba rodeada de globos cautivos y sufría de mala visibilidad por el humo de la ciudad industrializada; con decir que en una ocasión el Comandante de White – Waltham chocó con un cable y le sacó un cuarto de ala a su avión, pero con fuerza y un poco de suerte, logró aterrizar en el mismo aeródromo, sin mayores consecuencias.

Dentro de todas estas peripecias, de pronto comencé a ver mi sueño de volar el Spitfire cada vez más cerca de convertirse en realidad. Cuando terminé mi permanencia en White – Waltham fui comisionada por un mes al N° 6 FPP de Ratcliffe, ubicado a ocho millas al norte de la ciudad de Leicester, con el fin de adquirir práctica en una zona totalmente industrializada, por lo tanto con pésima visibilidad, y... ¡volar principalmente Spitfires!

Ratcliffe era el aeródromo privado de Sir Lindsay Everard, miembro del Parlamento, Presidente del Aeroclub Real de Inglaterra y Comodoro Honorario de la Escuadrilla 605 “Country of Warwick”. Vivían con su esposa en Ratcliffe Hall, a un par de millas del aeródromo y contribuían al esfuerzo de guerra, entre otras cosas, poniendo su mansión a disposición de los pilotos del N° 6 FPP. Era una hermosa casa rodeada de un enorme parque y de muchas hectáreas de buena tierra cultivable, con grandes plantaciones de árboles frutales. Los oficiales de mayor graduación vivían en el Hall, mientras que los de grados inferiores ocupábamos “las caballerizas” o sea, los cuartos de la servidumbre que habían sido arreglados especialmente para ellos cuando dejaron de usarse carros con caballos.

Las comidas se servían en el enorme comedor con Sir Everard en una de las cabeceras de la mesa, mientras Lady Everard ocupaba la opuesta, siempre vestidos de estricta etiqueta. Muy a menudo recibían visitas de nobles a la hora de comida y entonces, invariablemente, al

regresar del servicio nos encontrábamos con una nota de Lady Everard, en la que nos rogaba nos vistiéramos apropiadamente para la comida.

Para las mujeres pilotos equivalía a usar traje largo o bien uniforme con falda, cosa que no siempre nos agradaba después de las agotadoras horas de vuelo y en pésimas condiciones atmosféricas. En esos casos lo único que deseábamos era un buen baño, comida caliente y a la cama. La comida era servida por Smart, un mayordomo de película que había estado siempre al servicio de la familia y que descendía de generaciones de mayordomos.

Se contaban muchas historias y anécdotas acerca de los pilotos y de la vida en Ratcliffe Hall, pero creo que la más comentada fue la protagonizada por Opal Anderson, una piloto norteamericana con pronunciado acento de su país, a quien le tocó en una de las comidas sentarse al lado del convencional y envarado Lord Trenchard, todo un prócer de la aeronáutica inglesa, y queriendo entrar en términos amistosos con su vecino lo más pronto posible, le dijo: *Usted puede llamarme Poil, que yo lo llamaré Lordy*, (o sea, Lorcito.) ¡Es de imaginar la cara de Lord Trenchard!

Por mi parte, yo siempre buena para meter la pata, me di cuenta en mi primer día en el Hall, que había un asiento vacío en la larga mesa. Pregunté a quien correspondía y alguien contestó: *a Bettine*. Yo sabía que Bettine era una de las choferes, porque me había recogido en la estación de trenes esa mañana y a quien le había pedido que me fuera a comprar un dentífrico, por lo que exclamé sorprendida: *¿este lugar en la mesa es para la chofer?...* Hubo un largo silencio y escuché a mi vecina, diciéndome en voz baja: *Bettine es la hija de Sir Everard y es la Condesa de Battle-Newton*. ¡Cómo iba a saber yo, una huasita del sur de Chile, que tenía como chofer a una condesa!

Además de los norteamericanos había pilotos australianos, sudafricanos y una piloto neozelandesa, Trevor Hunter, que tenía por costumbre dejar una tina de baño llena con agua fría en pleno invierno para que se congelara, y a la mañana siguiente saltaba dentro rompiendo el hielo. En otras ocasiones, el doctor y yo salíamos disfrazados de fantasmas, envueltos en sábanas blancas, para robar manzanas y duraznos en la plantación de Lady Everard. Después supimos que el cuidador sabía de nuestros robos, pero jamás nos dijeron nada, tal vez para no avergonzarnos.

Otro de nuestros pasatiempos era hacernos bromas más o menos pesadas. Yo le tenía miedo a la oscuridad y no me atrevía a hacer sola el trayecto del hall al anexo, distante unos setenta metros y entre árboles. Una vez que me entretuve por más tiempo que el acostumbrado jugando al naípe, todos mis compañeros se las arreglaron para desaparecer sin que yo me diera cuenta y entonces me vi obligada a hacer el trayecto sola.

Cuando llegué a mi dormitorio reinaba un gran silencio en el anexo y todo se encontraba a oscuras a pesar de que yo había dejado mi pieza con luz. Muerta de miedo encendí la luz... y

¡oh sorpresa!, un hombre con la cara muy pálida y que parecía muerto, estaba acostado sobre mi cama. Hice un gran esfuerzo para no gritar, poco a poco me acerqué a la cama y con mucho cuidado lo toqué... era un maniquí vestido con pijamas. ¡Que alivio! Tenía ganas de vengarme, ¿pero cómo? Entonces se me ocurrió esperar hasta que todos durmieran y con mucho cuidado llevé el maniquí hasta el dormitorio de Maureen y lo instalé a los pies de su cama, con una toalla en uno de sus brazos. El gran sorprendido fue Smart al día siguiente cuando entró a despertarla. Después de todo, ella tenía fama de ser una buena e inocente criatura.

La vida era muy agradable, pero con los vuelos pasaba algo diferente. La zona en que operábamos era altamente industrializada, cubierta de humo, esmog, neblina y además, con globos cautivos que defendían las fábricas y las ciudades de Birmingham y Coventry contra aviones enemigos. Si anteriormente los globos cautivos de la zona de Hamble me aterrorizaban, éstos me petrificaban, porque las condiciones climáticas no eran ni para que los pájaros volaran. Sin embargo, teníamos que sacar los aviones de las fábricas para despejarlas y reemplazar los derribados en los combates aéreos de las escuadrillas.

Algunas veces cuando el sol lucía y el cielo azul se extendía sobre un ilimitado manto de niebla, desde muy lejos se podían ver brillando los globos que nos servían como un faro para llegar a las fábricas. Allí estaba la Vickers de Castle Bromwick, en Birmingham, que construía Spitfires a un ritmo de 320 aviones por mes. Armstrong Whitworth, en Coventry, que producían los Whitleys. La Standard Motor y Anstey que producía parte de los Oxford. Boulton y Paul, en Wolverhampton, que producía los Defiants y muchas otras fábricas que sería largo de enumerar.

Para mí y creo que para la mayoría de los pilotos, Castle Bromwick era el peor de los aeródromos, pues estaba ubicado en el medio del humo de Birmingham y tenía globos cautivos por tres de sus lados. Cuando despegábamos hacia el oeste, había que hacer un viraje escarpado de 180° hacia la derecha, a muy baja altura para evitar chocar con los globos cautivos. Alex Henshaw, uno de los pilotos de pruebas, tomaba velocidad a ras del suelo y sacaba su avión con un medio looping seguido de un medio roll, vale decir una immelmann.

Fue durante mi comisión en Ratcliffe que volé por primera vez un Spitfire, el número JK 725, desde Lyneham, en el condado de Wiltshire, a Lichfield en el condado de Stafford, total cincuenta minutos. Era un día frío y oscuro de fines de invierno y para variar, las condiciones atmosféricas era malas pero con una visibilidad aceptable. Para que no me sintiera tan sola, me acompañaba a corta distancia el cordial First Officer, Satyendra Kumar Roy, un indio de Calcuta con más experiencia en Spitfires que yo y que volaba la misma ruta.

Mis emociones fueron muy variadas, no sentía miedo, pero sí me preocupaba el aterrizaje, me repetía a mí misma que no debía usar mucho freno en el aterrizaje a baja velocidad, pues por tener un motor muy grande era famoso por irse de nariz o capotar si se usaba mucho freno

en la carrera de aterrizaje a baja velocidad. Por suerte la pista de Lichfield era larga y no había necesidad de usar mucho freno, por lo que no tuve problemas de ninguna especie. Al final, el Spitfire resultó más fácil de volar que el Hurricane. Ambos aviones tenían el selector del tren de aterrizaje a la derecha y la llave de gas a la izquierda, por lo tanto había que cambiar mano en el despegue para seleccionar tren de aterrizaje arriba, lo que causaba una especie de corcoveo en la montada cuando el piloto tenía poca experiencia.

Todos los defectos que tenía el Spitfire en tierra se olvidaban una vez en el aire. Fue el avión más fácil, maniobrable, agradable, fino y gracioso que volé. Casi podría decir que era un avión para damas, si no fuera por el hecho que se trató de uno de los más efectivos aviones de combate de la época, todo un guerrero del aire.

En su primera versión, tenía una potencia de 990 HP, que posteriormente aumentó hasta 1.390 HP, en las versiones con motores Merlin y hélices de tres y cuatro aspas y hasta un rango entre 2.050 HP hasta 2.375 HP, con los motores Griffon. El peso variaba, según la versión, desde 6.000 libras hasta 11.000 libras de peso.

El tipo Mark IX fue construido en más de 5.600 unidades, con versiones para el vuelo bajo y como avión de caza para grandes alturas, con hélices de cuatro aspas. Los Mark XIV, XVI, XVII y XXII tenían hélices con cinco aspas y cabinas de burbuja que los hacía lucir mucho más bellos y rápidos. Para la aviación naval se construyeron más de 2.000 unidades desde los Mark XXII con seis aspas contra rotatorias para ser usados como aviones de caza embarcados.

Después de la Segunda Guerra Mundial, los Spitfire y los Seafire volaron en misiones de combate en el Medio Oriente, Indochina, Corea y Malasia. Hasta la llegada del F-86, a reacción, los Spitfire con motores Griffon continuaban siendo los mejores aparatos en el vuelo en picada, sobrepasando a los F-80, F-84, Meteor y Vampire. Por último, el Spitfire combatió en más de 1.000 unidades en el frente ruso. Con estos breves antecedentes, se comprenderá porqué siempre estuve enamorada del Spitfire.

Mi experiencia como piloto de Spitfire y Seafire fue maravillosa, llegué a sentirlos como parte de mi ser y jamás tuve problemas con alguno de ellos, de no haber sido por mi culpa por haberme arriesgado más allá de lo prudente en mal tiempo o por no haberlos operado correctamente en alguna oportunidad. Uno de esos casos fue aquella vez en que despegué de Cosford con la última luz del día y en mi apuro no apreté suficientemente el seguro de la llave del acelerador, la que al cambiar de mano para subir el tren de aterrizaje, se corrió para atrás dejándome prácticamente sin potencia. En una fracción de segundo volví a acelerar, pero eso no evitó que tocara el pasto con la barriga del avión. Recuerdo haber tenido el bastón completamente atrás para no tocar la hélice en la pista y haber logrado sacarlo colgado del motor. ¡Ese era mi baby!, hacía lo que le pidiera.

Personalmente transporté 326 Spitfires y Seafires de todos los tipos, excepto el Mark I. El último fue un Mark IX desde Ouston, Escocia, a Meknes, en ese entonces el Marruecos francés, norte de África.

La First Officer, Lettice Curtis en su libro *“The Forgotten Pilots”*, se refiere a los Spitfire y Seafire de la siguiente manera: *“El principal problema se produjo con el Spitfire en tierra. De acuerdo a los estándares modernos sobre visibilidad en el carreteo, despegue y aterrizaje, estos eran muy complicados, ya que el largo del motor Merlin bloqueaba la visibilidad hacia delante, el estrecho tren de aterrizaje los hacía muy susceptibles a los vientos cruzados y, debido al peso del motor, era fácil que este se fuera de nariz cuando se aplicaba frenos a bajas velocidades o en terrenos disparejos. El Spitfire también tenía características extraordinarias; los que tuvimos la suerte de volarlos nunca olvidaremos la manera en que subía la temperatura del líquido refrigerante cuando había que hacer un largo carreteo, especialmente en climas calurosos. Algunas veces el piloto tenía que apagar el motor y esperar que la temperatura bajara de 120° que era el máximo permitido para despegar”*.

Por ese entonces un nuevo tipo de avión apareció ante mí, un inmenso biplano de la marina llamado Albacore. Cuando consulté en mi Ferry Pilots Notes de qué se trataba, me sorprendió ver que su motor Taurus XII de 1.065 HP, daba un elevado número de revoluciones al despegue, 3.100 RPM y que tenía una restricción que prohibía operarlo entre las 2.550 y 2.750 RPM. Además su velocidad estaba en nudos y entre la velocidad de crucero y de planeo sólo había una diferencia de 25 millas, pero lo más impresionante era la altura a la que quedaba el puesto del piloto: era como estar sentada en el balcón de un segundo piso de algún edificio.



Fairey Albacore.

Para colmo de mi desdicha, se me pinchó la rueda derecha en el despegue. Las dos horas que duró el viaje desde White – Waltham hasta Hawarden, lo pasé pésimo pensando cómo me las iba a arreglar para el aterrizaje. Por fin decidí que aterrizaría con la rueda buena en la pista pavimentada y la pinchada en el pasto; el método dio buen resultado porque el avión no se dañó, pero el equipo de emergencia que lo trasladó, se encargó de destruirlo. El Comité de Accidentes culpó al equipo de emergencia por todos los daños, dejándome libre de todo cargo.

En White – Waltham se recibía con cierta frecuencia a grandes personajes, algunos de los cuales tuve oportunidad de conocer, al igual que en Londres donde nuestro embajador tenía la amabilidad de invitarme a recepciones y reuniones sociales en otras embajadas. Así tuve la ocasión de conocer al señor Stettin, Secretario de Estado de Estados Unidos en el gobierno del Presidente Roosevelt; también al Duque de Alba, que era embajador de España en Gran Bretaña y a su hija, la Duquesa de Montoso, que por ese tiempo era una simpática y gentil muchacha.

Cuando recibíamos en nuestro aeródromo visitas importantes, los pilotos extranjeros éramos presentados. Fue así como conocí y conversé con el Rey Jorge VI, la Reina María y las Princesas Isabel y Margarita. Mucho más tarde conocí a la señora Roosevelt, una vez que nos visitó para saludar a los pilotos norteamericanos, y en el aeródromo de Hamble, a Sir Stafford Cripps, Ministro de Producción de Aviones. A este caballero, sin saberlo, le eché a perder un discurso en White – Waltham cuando me acerqué con mi avión a la losa de estacionamiento y con el ruido del motor anulé su voz. Casi al final de la guerra visitó Hamble, donde yo me encontraba como piloto de planta; cuando entró a nuestro casino, yo traté de pasar desapercibida, pero él me ubicó, tal vez por el parche en mi hombro.

Se dirigió a mí y me dijo: “*Yo me acuerdo de usted*”; a mí no me cupo duda de que así era; después de todo no creo que fuese común que una piloto chilena le aportillara el discurso todos los días.

Entre las personalidades interesantes de esa época y que estuvo en la EFTS, estaba la famosa aviadora norteamericana Jacqueline Cochran, quien llegó a White – Waltham en la primavera de 1942, con 25 pilotos femeninos, todas altamente calificadas. Fueron compañeras mías en el EFTS de Luton, pero otras como Grace Stivenson fueron compañeras de escuadrilla en Hamble. Grace no era bonita ni muy femenina, pero fue para todas nosotras una gran compañera. Cuando terminó la guerra, las pilotos de Hamble le regalamos un plato de plata firmado por todas nosotras por haber sido la mejor compañera.

Jacqueline o Jackie, como la llamaban sus amigos, nos pareció bastante mal. Su esposo era tremendamente rico, ella me pareció creída y petulante. Sólo se movía en las altas esferas norteamericanas e inglesas. Llegó exigiendo el grado de capitán y se negó a empezar como Cadet-Pilot al igual que el resto de nosotras. ATA accedió a darle el grado para mantener las buenas relaciones anglo-norteamericanas, pero al resto de las pilotos nos pareció pésimo. Jackie

vivía en el Hotel Savoy, uno de los mejores de Londres, y llegaba a White – Waltham en un Rolls-Royce con chofer, envuelta en un abrigo de visón. Tampoco aceptó pasar por el curso de entrenamiento alegando tener mucha experiencia como piloto.



Jacqueline Cochran.

Según mis conocimientos, nunca voló para ATA. Sin embargo en una de mis visitas a Washington DC, en la posguerra, vi una enorme fotografía de ella a la entrada del Museo Smithsonian con uniforme de ATA, con su grado de capitán. Me extrañó que no usara el uniforme norteamericano de las WASP, organización similar a ATA, que ella formó en Estados Unidos al regreso de su corto tiempo en Inglaterra y a la cual se incorporaron varias de las pilotos norteamericanas de ATA, después de haberse entrenado y servido en Gran Bretaña por dieciocho meses.

Sobre este tema es interesante transcribir una información del tomo I de *“Crónicas de la Aviación”* de la editorial Plaza y Janes, pág.444:

“Inglaterra 30 de noviembre de 1945. En lo más duro de la Segunda Guerra Mundial, las pilotos del ATA transportan sin descanso y en cualquier tiempo. Pero, al acabar el conflicto, la formación se ha disuelto. En Gran Bretaña, el recuerdo de las mujeres pilotos del ATA quedará en las memorias. Al principio, eran ocho mujeres británicas bajo el mando de Pauline Gower. Cada una de ellas totalizaba al menos 600 horas de vuelo y no era necesario ningún entreno (Sic). Después sus filas se engrosan rápidamente. De ocho, su número pasa a cien, entre ellas 37 británicas, 4 neozelandesas, 2 polacas, 1 francesa, y más de 26 norteamericanas, entre ellas Jacqueline Cochran en 1941. Las mujeres con mayor prestigio se unen al ATA: Loís Butler, esposa del presidente de De Havilland Aircraft Company, y Jadwiga Pilsudski, hija del Mariscal Pilsudski. Sus misiones eran peligrosas, pilotaban en condiciones difíciles, sin radio y con ayuda de mapas a menudo incompletos. Los accidentes no eran raros y 15 mujeres encontraron la muerte en servicio, como Amy Jonson, en 1941, a la vuelta de una misión en Francia. En total, los pilotos

del ATA transportaron 308.567 aviones desde sus lugares de fabricación a los de destino. Una labor para la que se habrían precisado muchos hombres adiestrados, necesarios en el frente". La piloto francesa que se menciona, se refiere a esta modesta servidora...

Cuando terminó mi período de práctica en aviones de caza, fui destinada permanentemente al N° 15 FPP de Hamble, como piloto de planta Clase 2, con el grado de Second Officer. Era mediados de abril de 1943 y Maureen fue destinada junto conmigo. Nos instalamos en el River House, la misma casa donde había vivido cuando estuve comisionada por tres semanas en agosto de 1942, cerca del Royal Yachting Club y del Bugle Inn. Ambos eran puntos obligados de reunión después de las agotadoras horas de vuelo y lugares precisos para personas como yo, a fin de hacerse de amigos. Maureen, por lo general no frecuentaba esos lugares, era muy delicada de salud y después de un duro día de trabajo, solo le quedaban fuerzas para tomar un baño y acostarse. A mí, por el contrario, me sobraban fuerzas y me hice amiga de un gran número de oficiales de marina y de varios médicos norteamericanos que operaban el hospital militar para sus Fuerzas Armadas, que quedaba muy cerca de nuestro aeródromo.

En el verano, después que terminaba el servicio, yo tomaba mi bicicleta y partía al hospital a visitar a los oficiales de aviación que estaban hospitalizados, ya sea porque los habían derribado o porque habían tenido algún accidente aéreo. Los domingos, cuando las condiciones aéreas no nos permitían volar, yo partía al hospital a almorzar con el coronel y comer el rico pollo frito que servían ese día.

Para llegar al hospital tenía que cruzar un pequeño bosque donde siempre me encontraba con hombres negros, personal auxiliar del hospital, entonces me detenía y conversaba con ellos. Anteriormente no había tenido contacto con gente de color, por lo que para mí conversar con un negro era motivo de curiosidad. Un día llegué más tarde que de costumbre a conversar con mis amigos enfermos, y al contarles el motivo de mi atraso, vi con sorpresa que se pusieron muy molestos y uno de ellos llegó a decirme que si yo era capaz de hablar con esos animales, no me diera la molestia de visitarlos. ¡Y pensar que yo los encontraba tan amorosos! Suspendí mis visitas...

Dos de los pilotos de pruebas del Air Service Training, donde se acondicionaban Spitfire y aviones norteamericanos, también fueron algunos de mis amigos preferidos. Jack Stores, nacido en Argentina, no hablaba ni una sola palabra de castellano, era de muy buena figura, tenía excelente humor y simpatía, era civil y piloto de pruebas profesional. El otro era Gordon Scotter, Squadron Leader de la Royal Air Force, que había pertenecido a la famosa Escuadrilla de Servicios Especiales de Tempsford, volando Lysander. Allí su trabajo era llevar y sacar agentes del servicio secreto y personal importante de los países ocupados, ayudado por la resistencia organizada de cada país. Los vuelos se efectuaban durante las noches a grandes distancias de Inglaterra.

*Gordon Scotter*

Una noche que regresaba de Chateauroux, ciudad de la Francia ocupada, donde había aterrizado en un terreno de pésimas condiciones para dejar dos agentes del servicio secreto, fue sorprendido por guardias alemanes y de la policía francesa de Vichy, pero logró hacer un despegue de emergencia usando el sobrecompresor y evitar así el fuego enemigo. Poco después se encontró con una escuadrilla de caza nocturna equipada con reflectores, de la que logró escapar volando a ras del agua y efectuando maniobras defensivas. Cuando por fin llegó sobre Tangmere, que era un aeródromo en el sur de Inglaterra, lo encontró que recién había sido bombardeado y estaba a oscuras. Después de haberlo sobrevolado por algunos minutos, aterrizó absolutamente sin luz. Su avión estaba en tan malas condiciones que fue dado de baja. Gordon fue hospitalizado por algunas semanas aunque no estaba herido de gravedad, pero su equipo de vuelo quedó lleno de hoyos de balas. Se le condecoró con la Cruz Distinguida de Vuelo DFC y fue destinado a Hamble como piloto de pruebas.

Curiosamente, eso fue el 11 de abril de 1941, el mismo día en que yo dejaba Chile para enrolarme en las FAFL. Gordon tenía 25 años cuando lo conocí, seis pies de estatura, pelo castaño, ojos verdes.

Creo que nos enamoramos en el momento mismo de conocernos, fue una hermosa historia de amor en medio de las circunstancias dramáticas de una guerra. Han pasado muchos años, Gordon dejó este mundo hace ya muchos años, pero jamás lo olvidaré...

La actividad en el FPP N° 15 seguía incesante. La unidad había sido creada con el propósito de evacuar los aviones Spitfire, Blenheim y otros aviones norteamericanos desde la fábrica Vickers Supermarine en Eastleigh, cerca de Southampton; los aviones bimotores de instrucción Oxford desde la fábrica Airspeed & Portsmouth Aviation en Portsmouth y Cristchurch, y los hidroaviones Walrus, Sea Otter y los aviones torpederos Barracuda, desde Cowes, en la isla Wright.

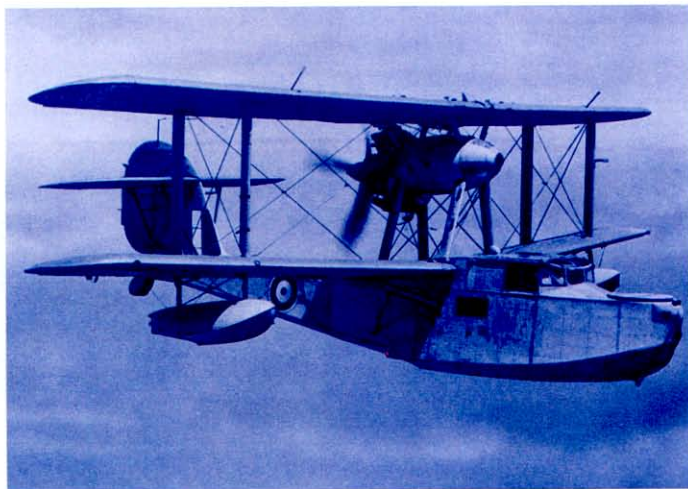
Durante los primeros meses en Hamble volé casi exclusivamente Spitfire y el Fairchild Argus, como avión taxi. En esa misma época perdí a una de mis compañeras, la First Officer, Honor Salmon, quien chocó con un cerro cuando volaba, en mal tiempo, un avión Oxford. En el mismo tiempo empezaron a aparecer los horribles aviones de la marina. El Barracuda, por ejemplo, era un avión torpedero con motor Merlin 22 de 12 cilindros en V, de 1.640 HP. Lo operábamos a 120 nudos de crucero y se planeaba a 100 nudos, por lo que era una verdadera piedra volante pues apenas se reducía potencia, se desplomaba.

Precisamente en un Barracuda ocurrió una de las historias más increíbles de ATA. Cuando la Officer Betty Keith-Jopp, una hermosa muchacha de unos veinticuatro años, alta, esbelta de largo cabello rubio, volaba un Barracuda desde Prestwick, en Escocia, hacia un lugar en el sur de Inglaterra, por la costa este y sobre una capa de estratos, a la altura de Newcastle decidió descender para proseguir su vuelo en condiciones visuales ya que no contábamos con ayudas a la navegación. Descendió tan bajo por el nivel de los estratos que pasó directamente al fondo del mar. Ya sumergida y sin saber como, abrió la cabina, se soltó las amarras, se sacó el paracaídas y salió a la superficie casi ahogada. Quiso su suerte que en esos momentos pasara una patrullera de la marina que la recogió, pensando que era uno de sus pilotos. Grande fue la sorpresa de los marinos cuando al sacarle el casco de vuelo vieron caer una larga cabellera. Según ella, estuvieron a punto de regresarla al agua pensando que era una sirena. Betty fue enviada a un hospital donde después de examinarla la devolvieron a su escuadrilla para seguir volando.

Estos aviones eran algo complejos para su operación, pero no solo los ingleses, también algunos norteamericanos eran harto complicados. Por ejemplo, el Seamew, avión de reconocimiento norteamericano, fabricado por la Curtiss-Wright Corporation, era un monomotor con la punta de las alas hacia arriba, tenía un motor Ranger SGV 770-6 de 12 cilindros en V, refrigerado por aire, de 600 HP; y desarrollaba una velocidad máxima de 168 MPH. Prácticamente no tenía condiciones aerodinámicas.

El Walrus era un cuento aparte; yo simplemente lo odiaba. Era un hidroavión, monomotor, biplano grande, con un motor instalado entre las alas y una hélice de empuje. En algunos aspectos era más un barco que un avión. Dada la ubicación de los planos de cola, el elevador y el timón eran sumamente sensibles cuando se aplicaba máxima potencia. En tierra andaba

como un pato sobre un par de ruedas grandes y era tremendamente pesado de nariz. Con viento cruzado había que rodar con mucho cuidado para que los flotadores no tocaran el suelo. Eventualmente fue reemplazado por el Sea-Otter, un avión similar pero con una hélice tractora convencional montada sobre el ala superior que quedaba demasiado cerca de mi cabeza, para mi gusto.



Supermarine Walrus HD 915.

En una ocasión en que volaba el Walrus HD 915 desde Hamble a Wroughton me quedé dormida soñando que iba volando y oía el motor del avión muy distante. Repentinamente desperté a muy baja altura y justo a tiempo para evitar que el avión entrara en un stall. La llave de gas se había corrido lentamente hacia atrás mientras dormía.

En otra ocasión en que llevaba uno al aeródromo naval de Lee-On-Solet, ubicado en la zona de defensa del sur de Inglaterra, por lo tanto rodeado de globos cautivos, me vi obligada a hacer un final sumamente largo sobre el agua, cuando iba en final corto me dieron luz roja, lo que significaba que no podía aterrizar. Hice un nuevo y largo circuito bien choreada, nuevamente luz roja. Como yo no veía nada que me impidiera aterrizar, regresé nuevamente al circuito, esta vez con el firme propósito de aterrizar, con o sin luz roja, pues estaba cansada de tanto zangoloteo, pero otra vez luz roja seguida de una bengala roja... ¡horror! en ese momento recordé que no había bajado el tren de aterrizaje, pero como Jalisco nunca pierde le alegué al control que era costumbre mía bajar el tren a última hora.

Los Seafire eran otros de los aviones que volábamos mucho en esa zona; eran Spitfire fabricados para la marina, tenían alas plegables, un gancho en la cola para el aterrizaje en los portaaviones y su velocímetro marcaba la velocidad en nudos. A mi las alas plegables me asustaban porque soñaba que por equivocación accionaba la palanca y las plegaba en vuelo. Claro que eso no podía suceder, pero se me había convertido en una verdadera obsesión.

Tanto el Seafire como el Spitfire eran pesados de nariz, tal como dije antes, y por eso acostumbrábamos rodarlos con un hombre sentado en la cola, en las primeras versiones; más tarde cuando les instalaron motores Griffon de mayor potencia, los hacíamos amarrar a una argolla pegada en el pavimento de la plataforma para hacer la prueba de motor, ya que un hombre no resistía la fuerza del flujo de aire que generaba la hélice y lo rodábamos con dos hombres sentados en el plano de cola. Recuerdo por lo menos tres casos en que el piloto olvidó bajar su mecánico y despegaron con él en la cola, pero el más trágico, a mi manera de ver, fue el de un piloto de la marina que despegó desde un portaaviones con un marinero en la cola, por suerte el buque estaba cerca de tierra y pudo volar hasta un aeródromo de Gran Bretaña. A ese marinero lo conocí por casualidad, un día que fui a dejar un Seafire a Lee-On-Solent y me contó su historia mientras esperaba pasar un examen médico.

La defensa antiaérea de Hamble y sus alrededores era formidable, no solo por encontrarse entre los grandes puertos de Portsmouth y Southampton, sino porque era una zona industrializada. Cuando los cañones antiaéreos comenzaban a disparar, prácticamente nos sacaban de la cama con el estruendo. Muy a menudo nos rompían los vidrios de las ventanas, haciéndolos saltar en mil pedazos, por lo que tomé la costumbre de dormir boca abajo y con la almohada sobre la cabeza para evitar que los vidrios me cortaran la cara. Una noche en que uno de los cañones ubicado muy cerca de nuestra casa disparaba muy seguido, grité a Maureen que dormía en el cuarto vecino: *“Oye, ese cañón escupe muy seguido, tal vez los Jerries”* –así les decíamos a los alemanes– *“estén aquí arriba”*; ella me contestó: *“No creo, tal vez el cañón se tragó una mosca”*.

En esa época nos bombardeaban durante el día y por disposición superior debíamos protegernos en los refugios. Los pilotos por comodidad no lo hacíamos, y por motivos que no recuerdo, Maureen y yo nos tentamos de la risa por alguna tontería y nuestra risa fue tan contagiosa que al poco rato toda la escuadrilla reía. Para alguien que observara desde fuera del grupo, aquello le habría parecido cosa de locos: todas esas mujeres riéndose en medio del bullicio de las bombas que estallaban y de los cañones antiaéreos que disparaban. Era casi increíble el dominio que teníamos de nuestros nervios y, casi totalmente, del miedo.

A fines de junio de 1943 hubo un cambio bien interesante, pues fui nuevamente comisionada al AFTS de White – Waltham para el curso de bimotors livianos en aviones Oxford. Esta aeronave era fabricada por Airspeed Limitada como avión de instrucción, tenía dos motores Armstrong Siddeley Cheetah IX de 7 cilindros radiales de 350 HP cada uno y con una velocidad máxima de 182 MPH. Volar este pequeño bimotor fue agradable, pero las clases teóricas eran siempre una pesadilla para mí, por el calor terrible del verano encerrada en la sala de clases. Además, yo estaba enamorada y estar separada de Gordon era un verdadero suplicio. Hablábamos por teléfono todas las tardes, pero las comunicaciones en tiempo de guerra eran pésimas, por lo que nos escribíamos diariamente en cualquier papel que tuviéramos a mano. Aún guardo sus cartas y cada vez que decido destruirlas, por alguna razón no logro hacerlo.

A mediados de julio regresé a mi base convertida en una piloto Clase 3, esto es, que además de volar aviones de caza, podía volar cualquier avión bimotor liviano. Hacía solo un par de días que había regresado de mi curso, cuando una mañana mientras me encontraba en la cabina de un Seafire lista para hacerlo partir, apareció repentinamente un caza bombardero Me 110 alemán, volando muy bajo y lanzando bombas y ametrallando nuestras instalaciones. Con toda la rapidez que pude me saqué el paracaídas, solté las amarras y me lancé debajo del ala izquierda de mi avión; la ráfaga pasó a escasos metros de mí, pero yo no sentía miedo sino rabia, porque no solo me había ensuciado el uniforme sino, además, consideraba que mi decisión de protegerme bajo el ala había sido una estupidez, porque de haber dado el alemán en el blanco mi avión se habría incendiado y yo con él. Mi consuelo fue toda la sarta de garabatos que le eché, segura de que por lo menos se hubiese puesto colorado al escucharlos.

Ese alemancito nos visitó por lo menos ocho veces haciendo siempre lo mismo. Las pilotos comenzaron a comentar que seguramente había sido entrenado como piloto en el AST, el Air Service Training que operaba en Hamble antes de la guerra y donde se entrenaban tripulaciones de aviones de todos los países del mundo; era la única forma de que conociera tan bien el aeródromo y fuera capaz de ubicarlo aún con mal tiempo. Repentinamente desapareció, seguro que lo derribaron nuestros cazas, porque nuestra defensa antiaérea no fue, ya que nunca les dio tiempo para disparar.

Con la llegada del otoño e invierno nuestros vuelos se complicaban cada día más. Recuerdo un traslado de avión en que, por las malas condiciones atmosféricas, estuve hasta diez días tratando de llegar a mi destino. Durante esos vuelos solíamos aterrizar en cualquier aeródromo que quedara en nuestra ruta en espera de mejor tiempo. En todos ellos me hacía de amigos y llegué a tener un número considerable de gente pertenecientes a todas las naciones en el conflicto. Hubo ocasiones en que se me juntaron hasta tres de distintas nacionalidades en mi base, lo que pasaba a convertirse en un conflicto, sobre todo si alguno de ellos era polaco, porque eran muy posesivos. En esas ocasiones mis compañeras gozaban viendo cómo me las arreglaba con mis pretendientes, mientras yo rogaba a Dios que Gordon no se diera cuenta y que el tiempo mejorara para poder irme a volar.

Por esos días tuve mi primera experiencia con un Mustang, un avión de caza norteamericano construido por North American Aviation INC. Los MK I y II tenían motor Allison V-1710-81 de 12 cilindros en V, de 1.200 HP y refrigerados por líquido. Su velocidad era de 390 MPH, techo de 31.350 pies y un alcance de 1.200 kilómetros. El III y el IV tenían motor Rolls Royce Packard-Merlin de doce cilindros en línea de 1.500 HP. Velocidad máxima de 437 MPH, techo de 41.900 pies y alcance de 2.092 kilómetros. El primer prototipo voló en octubre de 1940.

El 27 de julio de 1943 volé mi primer Mustang, el número GD 478, desde Kirkbride a la escuadrilla N° 168 de Odiham, total una hora quince minutos de vuelo. En la mañana de

ese mismo día había llevado un avión Oxford de Portsmouth a Kirkbride en dos horas y diez minutos. Este Mustang era un MK I con motor Allison y la verdad es que no me gustó, porque tenía demasiados instrumentos, algunos desconocidos para mí, los frenos en los pedales, patín de cola comandable que había que bloquear para el despegue y aterrizaje, y desbloquear para el carreteo; por último, los pedales me quedaban muy largos y cada vez que me veía obligada a usar los frenos, literalmente desaparecía dentro de la cabina para poder alcanzarlos.



North American Mustang P-51.

Otro problema para mí y para los demás pilotos era que en ese modelo del Mustang se operaba la llave de control de mezcla al revés de los aviones de caza británicos, lo que para un piloto distraído podría haber significado un desastre si en final seleccionaba llave del control de mezcla adelante, pues en esa posición pararía el motor. Más tarde, cuando salieron los MK III y IV con motor Packard-Merlin y cabina de burbuja, el Mustang también pasó a ocupar un lugar predilecto en mi corazón. Era un gran avión y con un radio de acción mucho mayor que el Spitfire, lo que le permitía acompañar a los bombarderos a grandes distancias.

Sobre la presencia del Mustang en ese tiempo en Inglaterra, encontramos en el libro *“Crónicas de la Aviación”* las siguientes informaciones:

“Gran Bretaña 5 de mayo de 1942.

Los primeros ejemplares del North American NA 73 Mustang Mk I han sido entregados al escuadrón 26. El primer aparato de la serie se había acabado en abril de 1941 y sus pruebas han sido positivas, hasta el punto que los británicos han encargado 300 cazas más. Su punto más débil es el motor norteamericano Allison con carburador. Aunque el avión alcanza 615 km/h a pleno régimen, parece poco motorizado. La RAF enviará cuatro aparatos a Rolls Royce para pedirle un estudio de nueva motorización”.

“Francia, 21 de marzo de 1944.

Para los responsables norteamericanos, se ha convertido en una evidencia: las unidades de la Luftwaffe con base en Francia están al límite. La poca respuesta que ha encontrado

hoy la operación mandada por el Coronel Jim Clark y sus Mustang es la prueba. Los 41 P 51 B del 4° Fighter Group a sus órdenes han podido realizar sin dificultad la mayor incursión a baja altitud nunca conseguida por cazas en Europa. Los aviones norteamericanos han salido de Inglaterra y han picado hacia el sur para alcanzar Burdeos. Han virado a la izquierda para remontar pasando por París. Durante este periplo, han ametrallado todo lo que se ponía por delante, como en las prácticas. Han disparado sobre numerosos aeródromos, incendiado trenes y aviones en tierra, derribado una docena de aparatos alemanes en vuelo. Solo siete de los Mustang del Coronel Clark han resultado destruidos por los disparos desde tierra durante la misión”.

Por ese entonces, tanto yo como algunas de mis compañeras habíamos descubierto que era infinitamente mejor pasar la noche afuera en las bases norteamericanas, cuando nos sorprendía el mal tiempo. En todas ellas había excelente calefacción y muy buena comida. Un día en que las condiciones atmosféricas estaban pésimas aterricé cerca de Newbury donde operaba una escuadrilla de B-17. Yo volaba un Spitfire XIV que en mi chit estaba marcado como P 1 S, lo que quería decir Priority One Secret, y eso significaba que lo tenía que entregar a su escuadrilla con urgencia y en el caso que tuviera que aterrizar en otro aeródromo que el de destino, debía dejarlo a cargo de una guardia para que nadie se acercara.



Supermarine Spitfire XIV.

Hice los arreglos necesarios con el oficial de Operaciones y después de asegurarme que el avión estaba protegido, le pregunté: “*where can I spend a penny?*”, modismo inglés para preguntar por el WC; pero el oficial no entendió porque hacía muy poco que había llegado de Estados Unidos y no conocía los modismos ingleses. Por suerte en ese momento llegó otro oficial a Operaciones, el que me tomó de la mano y me dijo que lo acompañara. Subimos a un jeep y partió al otro extremo del aeródromo. El trayecto se demoró tanto que yo empecé a dudar si verdaderamente había comprendido lo que yo quería; por fin llegamos a una barraca y allí me mostró el baño. Cuando salí me preguntó muy serio si es que había dejado un penique. Fue el inicio de una larga amistad y esa noche me invitó a una fiesta en el casino de oficiales y por mucho tiempo, él y varios de sus compañeros que conocí esa noche me escribían desde países como Francia, Holanda, Alemania y más tarde desde Japón.

Esa misma noche, a poco de acostarme, empezaron a bombardear Reading distante unas cincuenta millas al este de Newbery; creo que fue uno de los escasos raids aéreos de los que tengo memoria, que se efectuaba a una ciudad a esa altura de la guerra, pero para algunos de los norteamericanos era uno de los primeros, por lo que cumplían al pie de la letra sus órdenes. Los parlantes comenzaron a transmitir que todo el personal tenía que dirigirse a los refugios. Era una noche muy fría y yo estaba calentita en mi cama y no tenía ninguna intención de dejarla sólo porque unas pocas bombas caían a la distancia. Pero el coronel no pensó igual y me mandó a buscar con un sargento. Muy molesta le ordené al pobre hombre que se retirara y me dejara dormir. Minutos después apareció el coronel, linterna en mano, me ordenó que me vistiera y lo siguiera. Muy de mal humor me puse mis botas y chaqueta de vuelo sobre el pijamas y lo seguí. Hacía poco que estaba en el oscuro y frío refugio cuando un oficial que se encontraba a la entrada gritó: *¡Señor, derribaron un avión!* Efectivamente un avión caía envuelto en llamas, por lo que aproveché el momento de confusión y oscuridad para volver tranquilamente a mi cama.

A la mañana siguiente muy temprano oí entre sueños que alguien la echaba combustible a mi calentador y poco después apareció un ordenanza para comunicarme que el coronel me esperaba para desayunar. Me duché y vestí a toda velocidad pensando que el dueño de casa estaría muy molesto conmigo; me lo figuraba un viejo mal genio con el ceño fruncido, pero ¡oh sorpresa!, era un oficial joven y muy buen mozo quien se disculpó por haberme causado molestias, pero agregó que él solamente cumplía órdenes.

Después de tomar un excelente desayuno en su agradable compañía me dirigí a Operaciones y de ahí a mi avión, con la intención de despegar lo antes posible, pero me encontré con dos soldados armados de fusil y bayoneta calada que rehusaron dejarme acercar al avión y se negaron a creer que yo era el piloto. Finalmente me vi obligada a volver a Operaciones para hacerme acompañar de un oficial que retirara la guardia. Los hombres se retiraron sorprendidos y con miradas de interrogación pensando que el mundo estaba loco, porque cómo una joven de una nacionalidad rara, que usaba sobre su hombro un parche con la palabra Chile, iba a volar ese súper secreto avión de combate de la RAF.

Con relación a esto de los prejuicios, a los pilotos combatientes de la RAF tampoco les hacía mucha gracia que nosotros, los pilotos de ATA, fuésemos los primeros en volar los aviones nuevos recién salidos de las fábricas. Solían hacer apuestas entre ellos que nosotras las mujeres no volaríamos los nuevos tipos antes que ellos. Me parece que aún los veo arrojando sus gorras al suelo, cuando me veían llegar en el último modelo de Spitfire para cambiarlo por su desgastado y viejo tipo anterior.

Entre nuestros pilotos había hombres con un solo brazo y un solo ojo. Uno de ellos había sido piloto en la Primera Guerra Mundial; sin embargo, de alguna manera se las arreglaba para volar aviones de caza. Para mí era casi incomprensible, porque en más de una ocasión, yo hubiera

querido tener una mano extra. En cierta ocasión en que una escuadrilla completa se negó a seguir volando el avión Beauford, debido al elevado número de accidentes porque no se mantenía con un solo motor, fue una mujer, Rosemary Stemp-Camp, a hacerles una demostración de las condiciones del avión a pedido expreso del comandante de la escuadrilla. Rosemary era una sudafricana que había sido piloto de una línea aérea de su país entre Johannesburg y El Cairo antes de la guerra y pertenecía a la Fuerza Aérea de Sudáfrica. Perdió la vida una semana antes del término de la guerra, al rozar un árbol con un ala haciendo un roll a ras del suelo en un Spitfire.

Junto con adquirir experiencia de vuelo, empecé a tener gran popularidad en el ambiente aéreo y en la prensa aliada. Muy a menudo era entrevistada por la prensa norteamericana y corresponsales de casi todos los países acreditados en Gran Bretaña. Iba a la BBC para programas especialmente dirigidos a naciones de habla hispana. La Paramount hizo un film sobre los latinoamericanos en la guerra, donde el Teniente Thompson de la RAF, nacido en Argentina y yo, fuimos los protagonistas.

Esa película fue exhibida en todo el continente latinoamericano. La tuve en mi poder muchos años por un regalo de mi amigo Felipe Araya, ex Coronel de la Fuerza Aérea de Chile, cuando trabajaba en la embajada norteamericana en Santiago. Lamentablemente la perdí y hasta el día de hoy no la he recuperado.

En septiembre de 1943 fui nuevamente comisionada al AFTS de White – Waltham, esta vez para el curso de bimotores pesados, en aviones Wellington, aunque antes como piloto Clase III, había volado los aviones de caza Hellcat y Firefly, el primero de la marina norteamericana y el segundo de la británica.



Vickers Wellington.

El Hellcat F6F-3 era fabricado por la Grumman Aircraft con un motor Pratt & Whitney R 2.800-10, Double Wasp de 18 cilindros, refrigerado por aire, de 2.000 HP, velocidad máxima de 376 MPH, techo de 38.400 pies, y alcance de 1.750 kilómetros. Su primer vuelo de prueba lo hizo el 26 de junio de 1942 y pocos meses después ya estaba en combate, especialmente en el teatro de operaciones del Pacífico. En cuanto al Firefly, era construido por Fairey Aviation,

con motor Rolls Royce Griffon II B de 12 cilindros en V, refrigerado por líquido, de 1.730 HP, velocidad 316 MPH, techo de 28.000 pies y alcance de 2.100 kilómetros.



Hellcat.

Partí de malas ganas a White – Waltham porque significaba separarme de Gordon y dejar mi cómoda casa de Bursledon, que compartía con tres de mis compañeras: Anne Waiker, Helen Kerly y Rosemary Bannister. Además, septiembre continuaba siendo un mes caluroso, poco apropiado para estudiar y hacer circuitos y aterrizajes en un avión pesado. Perdería todo lo bello de nuestro hermoso cottage, de típico estilo inglés con una magnífica vista al río Hamble en el último mes de calor del año. No era justo, pero había que cumplir órdenes...

El curso duró quince largos días y una vez más me tocó de instructora la ahora Flight Captain Joan Hughes, quien para alcanzar los controles del Wellington usaba cinco cojines que acomodaba en su asiento, tres atrás y dos abajo. Era divertido verla salir de la sala de instructores perdida entre tanto cojín rumbo al avión. En mis dos primeros turnos de vuelo decidí que no era capaz de volar esa tremenda mole, de más de dieciseis toneladas de peso. Lo encontraba demasiado pesado y los grandes calores reinantes lo hacían más difícil y más odioso. Se lo manifesté a mi instructora de vuelo categóricamente, pero ella me quedó mirando con incredulidad y exclamó: *¿No te da vergüenza, Chile, una mujer grande como tu diciendo que no se puede este avión, yo te voy a mostrar cómo se vuela!...*

Acto seguido despegó, puso un motor en bandera apenas estuvimos en el aire, ingresó al circuito y aterrizó como si se tratara de un pequeño Tiger-Moth. Terminada su demostración agregó: *ahora te toca a ti*. La quedé mirando incrédula y pensé, si esta mujer pequeñita es capaz de volar esta mole con tanta facilidad, ¿yo porqué no? Desde ese momento el Wellington dejó de ser un problema para mí. Después de todo era cuestión de usar bien los estabilizadores. Al final del curso lo había dominado totalmente y me daba el gusto de ir a volar rasante sobre Camberley, donde aún había un grupo de chilenos amigos míos.

El Wellington era el bombardero más pesado que había volado y el más usado en toda clase de operaciones. Se fabricó más de una docena de diferentes tipos con motores y potencias

distintas. Los primeros tenían motores Pegasus XVIII (Two Speed Blowers), después se les instaló motores Merlin X, Hércules XI, y por último Twin Wasp con carburador Stromberg a inyección. De construcción geodética, era muy flexible, tanto que al accionar los controles, una sentía su flexibilidad y en turbulencia veía moverse las puntas de las alas de arriba hacia abajo. Otra particularidad era que tenía el estabilizador de profundidad conectado con los flaps, por eso, al seleccionar flaps abajo, la nariz del avión bajaba automáticamente sin intervenir el piloto. Algunos tenían torque a la derecha y otros a la izquierda, dependiendo del motor que tuvieran. La mayoría indicaba la velocidad en millas por hora, a excepción de los fabricados para el Comando de Costa que indicaban en nudos.

La versión equipada con Christmas Tree, para detectar submarinos, y con equipo Gussing Ring, para hacer explotar minas magnéticas, no mantenían la altura volando con un motor. Fue el avión más grande, a excepción del Warwick, que los pilotos de ATA volamos sin copiloto o ingeniero de vuelo. Su tripulación normal era de cinco hombres. El tipo que usó ATA en la Escuela de Vuelo fue aquel con motor Pegasus, mucho más liviano que el resto de los modelos. Así y todo, tanto Joan como yo no soportábamos el calor durante la instrucción, por lo que decidimos volar solo con prendas interiores. Poco después apareció en la sala de instructores una caricatura de Joan y mía, volando solo con sostén. El autor era otro instructor que nos había visto en el circuito.

Finalmente, el 24 de septiembre rendí mi examen con el Flight Officer Rambant. Fueron dos horas y quince minutos de circuitos y aterrizajes con y sin flaps, con un motor en bandera, sin velocímetro, emergencias y otras exigencias.

Terminado el curso, fui enviada de nuevo a mi base calificada como piloto Clase 4 y ascendida a First Officer, grado máximo al que podía aspirar. Mi nueva calificación me autorizaba para volar todo tipo de avión de uno o dos motores, a excepción de los triciclos, considerados en esos años como algo más complicado. Me sentía muy feliz, porque todos los sacrificios, las angustias, las incertidumbres, habían valido la pena: había forjado mis alas, sin rendirme jamás, hasta llegar a este nivel máximo por la ruta más dura, "*per ardua ad astra...*"

CAPÍTULO CUARTO

A Pleno Vuelo

Con el paso del tiempo y las lecturas posteriores, me he formado una imagen más amplia de lo que estaba sucediendo en el curso de esa guerra, en que yo estaba participando para ayudar a la liberación de Francia, la patria de mis ancestros. Mientras yo y mis camaradas transportábamos aviones acercándolos a la línea de combate, muchas e importantes cosas estaban ocurriendo y que iban a decidir la suerte de la guerra. Precisamente ese año 1943 marcó tal vez el punto de inflexión en el que la guerra comenzó a inclinarse a favor de los aliados.

Las causas de esta situación son diversas, pero hay un hecho bastante evidente y es que comenzaban a notarse con claridad los errores de apreciación estratégica de Hitler al haber abierto el frente del este y no haber podido dominar a Gran Bretaña. En este último caso, no cabe duda que equivocó la concepción dada al desarrollo y empleo de la aviación. Descuidó la creación de un arma aérea que pudiera atacar la profundidad inglesa y no fue capaz de reponer las pérdidas que los bombardeos aliados le infligían.

Hay una cifra que muestra claramente esta realidad: durante 1943 los aliados produjeron 147.517 aviones, mientras el Eje, en el mismo año alcanzó sólo a 44.123, esto es, menos de la tercera parte. En ese año, aviones norteamericanos derribaron en las Islas Salomón a los dos bombarderos Betty que transportaban al Almirante Yamamoto, Jefe de la Marina Imperial y su Estado Mayor. También en 1943, los aliados desembarcaron en Sicilia en medio de intensos combates donde la aviación se mostró determinante.

Entretanto en Inglaterra, ATA continuaba transportando aviones desde las fábricas y lugares de mantenimiento a las unidades de combate y allí estaba esta chilena poniendo el vuelo, su pasión, al servicio de la causa de su sangre francesa...

Cuando regresé a Hamble, la casa la encontré vacía. Nuestra fiel y vieja ama de casa, Aída, de origen belga, había sido hospitalizada y nunca regresó. Rosemary se había casado y esperaba un bebé, por lo que fue dada de baja. Helen estaba de vacaciones y Anne se encontraba también hospitalizada con huesos rotos y quemaduras de mediana gravedad, a consecuencias

de un accidente sufrido en un avión Walrus al despegar del aeródromo de Cowes. Me sentía sola y miserable cuando regresaba a casa después del servicio. Echaba de menos a Anne y nuestros hermosos paseos en bote a vela por el muy poblado río Hamble, siempre repleto de lanchas torpederas y otros tipos de embarcaciones; a Rosemary y a Helen, permanentemente trabajando en la huerta a fin de cultivar verduras para nuestras necesidades y, sobre todo, las comidas de Aída.

A Gordon lo veía menos ya que la distancia a la que vivíamos era considerable y no teníamos gasolina para visitas. Una tarde en que llegué a casa más temprano de lo habitual apareció Helen de visita y como de costumbre, se fue a la huerta a desmalezar; yo me sentí culpable por el estado lamentable en que se encontraba nuestra pequeña chacra y me acerqué a ella con el ánimo de ayudarla. Helen me quedó mirando con una cara entre molesta y burlona, mientras exclamaba: "*Chile, querida, una vez que saques papas no vuelvas a plantar las hojas porque las papas no volverán a salir*". Me sentí como una perfecta imbécil, había sido criada en el campo y no sabía nada de papas.

Una tarde en que estaba más aburrida que nunca, me dirigí al Pub de Bursledon, la villa donde se encontraba nuestro cottage, también ubicado a orillas del río Hamble, pero a unas cinco millas más arriba de la villa del mismo nombre. Allí conocí a tres oficiales de la marina norteamericana a quienes invité a conocer nuestra propiedad; el calor del hogar que tanto echaban de menos los norteamericanos, nuestra hermosa vista al río, la construcción centenaria y acogedora de la casa y su buena chimenea hicieron lo demás. Mis nuevos amigos conocieron a mis compañeras Anne y Helen algunos días después y tomaron la costumbre de visitarnos a diario, siempre con su jeep lleno de exquisiteces; alimentos y licores norteamericanos, especies muy fuera del alcance del resto de nuestras compañeras. El secreto es que eran oficiales de abastecimiento y estaban destinados en Southampton.

Eran excelentes muchachos y muy pronto llegamos a ser amigos inseparables. Lamentablemente, uno de ellos, Bob, perdió la vida en una oscura noche de invierno cuando regresaba desde nuestro cottage a Southampton. Chocó con uno de sus propios camiones estacionado a orillas del camino, sin luces, ya que durante la guerra no se permitía ningún tipo de luz fuera de las casas. Esa tarde, Bob llegó como de costumbre a comer con nosotras y vino solo porque los otros dos estaban de servicio; se retiró alrededor de las diez de la noche y jamás pensamos que sería la última vez que lo veríamos. Anne, sus dos compañeros y yo fuimos a su funeral en un incómodo jeep desde Southampton al cementerio norteamericano de Cambridge.

Fue un largo, frío y triste viaje; en la puerta del cementerio se nos ordenó formar en fila de a dos junto a un sinnúmero de oficiales y suboficiales norteamericanos y marchar hasta un lugar donde había numerosas urnas, más de 50, calculé. Yo tiritaba de frío y emoción, pero el

oficial delante de mí lo hacía mucho peor, tanto que llegué a pensar que se desmayaría. Uno a uno fueron nombrando a los caídos y a medida que lo hacían, los compañeros se cuadraban en señal de despedida al amigo fallecido. El corneta tocó silencio y todo terminó. La gran mayoría de los asistentes eran pilotos, por lo que no me cupo la menor duda que los muertos eran mayoritariamente tripulantes de B-17. El viaje de regreso fue más triste aún. La tarde era oscura y nevaba con fuerza, la temperatura bajo cero y yo estaba, literalmente, congelada.

Me correspondían mis tres días libres, así es que pedí al chofer que me dejara en Londres en su viaje de regreso a Southampton. Sabía que el embajador me esperaba para que, junto a otros invitados, fuéramos a pasar el week-end a su casa de campo en Ascot. Cuando por fin llegué, el embajador había partido, pero había dejado encargado a uno de los funcionarios y a mi amigo Tommy Winneger para que me llevaran a Ascot. Encontré a ambos de muy buen ánimo, porque la larga y fría espera los había hecho consumir gran parte de una botella de scotch. Partimos al campo después de haberme tomado un gran vaso de “grog” para descongelarme.

En la casa de Ascot había unos quince invitados, diplomáticos latinoamericanos de distintas embajadas; el ambiente era agradable, la comida muy buena y los vinos y licores a discreción, por lo que el frío y la tristeza dieron paso al calor y la alegría y todo volvió a la normalidad. El día lunes regresé a mi base con la herida cicatrizada y lista para seguir volando.

Como piloto Clase Cuatro había llegado casi al tope de mi carrera como Ferry-Pilot de ATA, y también al máximo grado al que podía aspirar como extranjera. Me faltaba el curso de Four Plus (4 +) y Cinco. Al Four Plus llegué seis meses más tarde, al Cinco sabía que no llegaría por ser extranjera, a no ser que la guerra se prolongara por mucho más tiempo. Como dije antes, la Clase Cinco eran los pilotos de cuádrimotors y el curso, sumamente caro, estaba reservado en su mayoría a los hombres y a unas pocas mujeres británicas con amplia experiencia aeronáutica desde antes de la guerra. Entre las catorce mujeres pilotos de cuádrimotors estaba mi superior jerárquico, la Comandante Margot Gore, la segunda Comandante de mi escuadrilla, Rosemary Rees, la Flight Captain Philippa Bennett y mi instructora la Capitana Joan Hughes. Joan pertenecía a White – Waltham y las otras a distintas escuadrillas dispersas por toda Gran Bretaña.

A esas alturas de la guerra, el Air Transport Auxiliary había demostrado ser una excelente organización, al haber completado con todo éxito el traslado de más de 200.000 aviones de caza y bombardeo para la RAF y la FAA, realizado por algo más de 500 pilotos entre hombres y mujeres, con muy pocas pérdidas de vidas.

Ante estos notables logros, el 28 de mayo de 1944, nuestro Comodoro recibió una carta del Primer Ministro, en los siguientes términos:

*“Minuta Personal del Primer Ministro, 10 Downing Street, White Hall.
Comodore D’Erlanger Air Transport Auxiliary*

Estoy muy impresionado de los logros de la organización que Ud. comanda, al haber efectuado más de 200.000 traslados de aviones para la Royal Navy (FAA) y la Royal Air Force (RAF) en los últimos cuatro años; esto es en realidad un magnífico récord.

Que esta formidable tarea haya sido ejecutada con un récord tan bajo de accidentes redunde en gran forma en el mérito de sus pilotos y de su personal de tierra. No era dable esperar que operaciones de esta magnitud pudieran llevarse a cabo sin que ocurrieran algunos accidentes y veo con pena y emoción, que 113 pilotos perdieron sus vidas en el cumplimiento de sus deberes como pilotos de transportes.

Dentro de poco muchos de sus pilotos estarán transportando aviones para la RAF a Bases que se establecerán en el continente y estoy consciente que esta importante tarea, que se ha designado a la organización bajo su mando, será llevada a cabo con la misma eficiencia y devoción que ha demostrado el personal de ATA desde su comienzo.

Por favor transmita a todos mis agradecimientos y aprecio por sus servicios pasados; y mis mejores deseos en la tarea que les espera.

Winston Churchill

Siguiendo con las pilotos destacadas, la primera que se graduó en cuádrimotors fue Lettice Curtis, y la primera que voló el famoso Spitfire, fue Margaret Fairweather, esposa de Douglas “Poppa” Fairweather. Desgraciadamente, Margaret se mató en un Percival Proctor, al aterrizar en un potrero con falla total de motor. El potrero tenía una zanja y el avión capotó.

“Poppa” Fairweather fue el piloto más pintoresco y querido que yo recuerde de ATA; era piloto permanente de los aviones taxis Anson de White – Waltham, creo que debido a su tamaño pues era gordito y barrigón, pero muy simpático. Conocía Gran Bretaña como la palma de su mano, lo que le permitía volar en condiciones atmosféricas que ningún otro piloto hubiera soñado siquiera hacerlo. Como chiste decía que calculaba su tiempo de vuelo por los cigarrillos consumidos entre un punto y otro; como carta de navegación usaba un mapa caminero de las Islas Británicas. Se perdió en un vuelo desde White – Waltham a Preswick el 3 de abril de 1944, presumiblemente en el Mar de Irlanda. El accidente que le costó la vida a su esposa fue cuatro meses después, el 4 de agosto de 1944. Dejaron una hija pequeña.

Las cuarenta pilotos que por entonces componían mi escuadrilla estábamos divididas en todas las Clases y éramos de diferentes nacionalidades: canadienses, de Estados Unidos,

sudafricanas, australianas, holandesas, neozelandesas, polacas y, por un tiempo, tuvimos a una descendiente de caníbal de una isla del Pacífico Sur. En otras escuadrillas había de países como: Armenia, Austria, Bélgica, Bermudas, Ceylán, China, Cuba, Checoslovaquia, Dinamarca, Irlanda, Estonia, Francia, India, Malaya, Noruega, Siam, España y Suiza. El piloto cubano solo estuvo dos semanas en ATA.

Estuvo también una hija del Mariscal Pilsudski. Se llamaba Jadwiga Pilsudski, era muy bonita y distinguida, se retiró del servicio un par de años antes que terminara la guerra para estudiar arquitectura y se casó con un estupendo príncipe polaco. Pero había otra polaca en mi escuadrilla, se llamaba Anna Leska y fue mi única gran enemiga. Anna había huido de Polonia cuando fue ocupada por los alemanes y después de grandes sufrimientos logró llegar a Francia donde fue muy mal tratada por los franceses, y por ese motivo odiaba a todo lo que fuera francés o tuviera que ver con Francia. A mí me odiaba porque sabía que era oficial francés de la Fuerza Aérea Francesa Libre.

Entre Anna y yo comenzó una pequeña guerra, primero en tierra y después en el aire. Todo lo que yo hacía, ella lo criticaba y viceversa. Las dos éramos pilotos Clase Cuatro con el grado de First Officer, pero ella era unos meses más antigua que yo, ambas estábamos calificadas como buenos pilotos y las dos éramos porfiadas y audaces. Empezamos una competencia absurda de quien despegaba y aterrizaba primero, cada vez que nos tocaba volar la misma ruta e iguales tipos de aviones, por lo general Spitfire. Hubo ocasiones en que solo nuestros respectivos “angelitos de la guarda” nos impidieron chocar.

Gordon estaba en conocimiento de nuestra guerra particular y nos venía observando desde hacia algún tiempo, por lo que decidió darle cuenta a nuestra Comandante acerca de esta situación para, según él, evitar consecuencias fatales. Margot, la Comandante, nos citó a su oficina y después de llamarnos la atención severamente, nos comunicó su decisión: una de las dos debería ser destinada a otra unidad, en este caso yo, por ser la menos antigua. Margot conocía mi relación con Gordon y sabía que dejarlo sería para mí un duro castigo; por lo que después de un momento, agregó: puedo dejar el castigo nulo, siempre y cuando usted prometa terminar con esas rivalidades y se disculpe con la First Officer Leska. Muy a mi pesar presenté las excusas a Leska en presencia de la comandante, pero apenas dejamos la oficina le prometí una golpiza en que no le quedarían ni los dientes buenos el día que terminara la guerra.

Nuestra comandante tenía por norma que ninguna de sus pilotos volara el avión Mosquito sin antes haberlo volado, por lo menos una vez, como observadora con otra piloto de más experiencia en él. Por ello decidió, tal vez para probarnos, que yo debería volar como observadora de la Leska en un avión Mosquito al día siguiente de nuestra entrevista.

Obedecí la orden pero me sentí muy humillada, y para desquitarme me hice el firme propósito de no colaborar e ignorar a mi rival, pero ella picada, me pregunto: *¿How many petrol*

we have, Chile?”, a lo que yo muy segura contesté: “*¡How much, you mean!*”. Le corregí su inglés pero no le contesté su pregunta, por lo que muy molesta no me dirigió más la palabra y fue así como cumplí con mi requisito para volar Mosquito.

El incidente se supo en la escuadrilla, seguramente por mí, y fue motivo de bromas por mucho tiempo. Curiosamente, Anna fue una de las cinco oficiales que fuimos destinadas a Ratcliffe después del día de la victoria en Europa y aunque no llegamos nunca a ser amigas, nos soportábamos ya que como antiguas pilotos del N° 15 FPP de Hamble tuvimos que formar un grupo unido contra los pilotos de allí, en su mayoría hombres, muy orgullosos de su escuadrilla, además de creídos y súper machistas.

Como piloto Clase Cuatro empecé a volar casi toda la gama de bimotores pesados, a excepción de los triciclos. Mi primer Hampden, el número AE 364, lo saqué de Thorney Island para llevarlo a Hawarden, en una hora de vuelo. Se lo cambié a la escuadrilla N° 415 del Comando de Costa por un flamante Wellington M II. Fue el primero de muchos, porque la escuadrilla cambió todo su material en ese sentido. El Hampden tenía dos motores Bristol Pegasus XVIII de 1.000 HP, de nueve cilindros radiales. Su peso vacío era de 5.343 kilos, con una velocidad máxima de 254 MPH. Podía cargar una bomba de 4.000 libras o un torpedo o una mina. La unidad, que era canadiense, esperaba sus nuevos aviones con impaciencia y como al parecer el mío era el primero o uno de los primeros, me trataron con mucha gentileza.



Handley Page Hampden.

Como el aeródromo era muy grande y contaba con tres pistas, era difícil para un piloto de transporte que no estaba autorizado para usar radio, ubicar la pista que correspondía, por lo que uno de los pilotos canadienses se ofreció para guiarme hasta el punto de despegue en su moto. Yo, agradecida, decidí hacerle una pasada baja una vez en el aire, solo que se me pasó el tejo pues pasé tan cerca del suelo que el pobre oficial se vio obligado a saltar de su moto para no perder la cabeza, y yo me llevé un buen susto porque no pensé en la gravedad del hecho y mi intención no había sido pasar tan bajo. El Hampden era relativamente fácil de volar, pero había

sido fabricado para pilotos de piernas largas, por lo que todas las mujeres nos veíamos obligadas a usar cojines para alcanzar los pedales. De avión bombardero al principio de la guerra había pasado a ser torpedero. Fue retirado del servicio a fines de 1943.

Uno de los primeros Blenheim que volé era un D.A. esto es, un disposal aircraft, o sea un avión que iba a reparación mayor o a ser desmantelado, por lo, tanto tenía que ser trasladado en un solo vuelo. El tiempo estaba tan malo que me vi obligada a aterrizar en el primer aeródromo que encontré y resultó ser uno no operacional, bien poco atractivo y con escasas comodidades. Era la víspera de mi cumpleaños, cumpliría veintitrés hermosos abriles, en pleno invierno, con varios grados bajo cero. El comandante de la base ordenó que se encendiera la salamandra de mi dormitorio como regalo de cumpleaños, pero la leña estaba verde y se negó a encender, por lo que debí pasar uno de los cumpleaños más infelices de la guerra, saltando por todo el dormitorio con botas y chaqueta de vuelo para no congelarme.

Al día siguiente despegué rumbo a mi destino siempre bajo condiciones meteorológicas marginales; además el avión estaba en condiciones mecánicas muy malas: sus dos motores perdían aceite, el cuenta revoluciones del motor izquierdo no funcionaba, el instrumento de la presión de aceite del motor derecho tampoco marcaba, entre muchas otras cosas también volaba chueco y uno de sus amortiguadores estaba en mal estado. Tampoco pude llegar a mi destino porque debía pasar una cadena de pequeñas colinas y las nubes llegaban hasta el suelo. Pensando en las incomodidades de la noche anterior, decidí aterrizar en el aeródromo norteamericano más próximo, donde sabía que encontraría todas las comodidades requeridas. *¿Porqué ellos tenían tanto más que nosotros para pelear la misma guerra?*

Fue el último vuelo para mi destartalado avión, porque el ingeniero estadounidense rehusó dar su autorización para que el avión volviera a volar. Tuve que regresar por tren a mi base, mientras que mi pobre Blenheim debió seguir el viaje por camión hasta su destino. Cuando fui a retirar mi paracaídas y mi maletín de viaje, le di al avión una última mirada de despedida y me dio pena verlo tan viejo, tan solo y tan indefenso. Me pareció que me culpaba por dejarlo abandonado entre gente extraña después de todos los útiles servicios que había prestado a su país.



Bristol Blenheim.

El Blenheim tenía dos motores Bristol Mercury XX de 920 HP de nueve cilindros radiales. Su peso vacío era de 9.790 libras. La velocidad máxima era de 266 MPH y podía cargar una bomba de 1.000 libras.

Para ese entonces yo era una experta en aviones de caza, sobre todo en mis regalones, los Spitfire y los Tempest. Además me había ganado la fama de piloto de mal tiempo, junto con mi compañera Mary Wilkins, una inglesita muy simpática que gozaba haciendo descrieridades al igual que yo. Cuando aparecían aviones con prioridad uno en nuestros libros y el tiempo estaba malo, Mary y yo éramos las elegidas para volarlos, mientras que al resto de los pilotos les dejaban libres para irse a sus casas.

Hubo veces en que debí volar tan bajo que temí tocar las copas de los árboles; en esas ocasiones Maureen, visiblemente molesta me prometía que la próxima vez que lo hiciera, ella se encargaría de matarme, si no lo hacía yo. Pobre Maureen, sin proponérmelo la hacía sufrir por todo lo que yo hacía. Cada vez que yo tenía una fiesta, era ella la que amanecía con el cuerpo malo, entonces las otras oficiales decían: “*Chile estuvo de fiesta anoche, porque Maureen tiene cara de trasnochada*”... y era verdad, porque como ella tenía su dormitorio al lado del mío, cuando llegaba tarde la despertaba con la bulla y la pobre no podía volverse a dormir.

En uno de mis vuelos me vi obligada a aterrizar en un Ala, o sea 36 aviones, formada por ingleses, franceses y holandeses que operaban con Spitfire IX, mientras yo piloteaba un Spitfire XIV recién salido de la fábrica. Apenas corté motor, me vi rodeada de jóvenes pilotos que observaban mi avión con entusiasmo, ya que ellos solo lo conocían de nombre y sabían que dentro de poco tiempo más, sus viejos “Spit IX” serían reemplazados por los XIV con su potente motor Griffon de 2.350 HP y sus hélices de cinco aspas.

Después de bombardearme a preguntas sobre el Spitfire XIV, los holandeses me invitaron a almorzar. Horas después cuando me fue posible despegar nuevamente, yo ya era amiga de la mayoría de la escuadrilla. Los pilotos de esa escuadrilla tenían como mascota una lora llamada Pola. Cuando aterricé, Pola había subido a un enorme árbol y no había forma de convencerla para que bajara, por lo que el oficial encargado de ella durante esa semana, aburrido de llamarla optó por ofrecer cinco libras esterlinas a quien fuera capaz de atraparla. Por eso, cuando llegué, me llamó la atención ver a una gran cantidad de oficiales encaramados en un árbol haciendo un barullo infernal en un idioma que jamás había oído.

Más adelante, cuando conocí mejor a los holandeses y por lo tanto a Pola, supe que hablaba holandés, francés e inglés, pero tengo mis sospechas que lo que decía no era muy adecuado para los oídos de una jovencita. Pola tenía su avión particular, un Auster de tres asientos en el que se trasladaba de un aeródromo a otro siguiendo a su escuadrilla por todo el país, piloteado por el oficial a cargo de ella esa semana, quien se encargaba además de su alimentación. Era aficionada

a beber cerveza y por las tardes, cuando se abría el bar, era la primera en llegar. Personalmente la vi muchas veces paseándose de hombro en hombro de sus amigos, bebiendo de sus jarros y haciendo un ruido infernal hasta que se emborrachaba y se quedaba dormida. Al final de la guerra fue donada a uno de los zoológicos de Londres donde el personal de la escuadrilla iba a visitarla y la dejaban con mucha pena.

Algunos meses después de mi primer encuentro con la escuadrilla 322 holandesa, el Ala se cambió a Tangmere, famosa base de caza del sur de Inglaterra y muy cerca de Hamble. Cambió sus Spitfire IX, por XIV. A mí me tocó la suerte de cambiarles el mayor número de aviones, por lo que me nombraron su mascota junto a Pola. Me invitaban a todas sus fiestas y siempre me mandaban a buscar en el avión de Pola con el oficial más joven de la escuadrilla, que tendría más o menos mi edad, y que yo lo había bautizado “Baby”. Un día fue otro piloto a buscarme y le pregunté porqué no había venido Baby a recogerme, a lo que contestó: “*él las entregó...*”. Sentí que se me oprimía el corazón, pero no dije nada.

Durante la fiesta me enteré que el oficial que había ido a buscarme había chocado con él al regreso de una operación en el continente; Baby no alcanzó a saltar y se hundió con su avión en el Canal de la Mancha, a pocas millas de la costa inglesa, mientras que su compañero fue rescatado por uno de los aviones del Servicio Aéreo de Rescate. Lo observé beber tranquilamente su cerveza mientras duró la fiesta, pero sabía que estaba pensando en su compañero.

Alrededor de las diez de la noche decidí regresar a mi base ya que había salido sin permiso de mi comandante. El Wing Commander Charles, canadiense, héroe, comandante de la escuadrilla inglesa y el Capitán Jean Muzard, franco chileno, piloto de la escuadrilla francesa, decidieron ir a dejarme en el pequeño avión de Pola. El Wing Commander y yo nos sentamos en los controles del avión, mientras Muzard ocupaba el asiento trasero. Apenas despegamos empezó a oscurecer, el cielo se cubrió con una capa de estratos y estrato cúmulos y teníamos que cruzar la barrera de globos cautivos de la defensa de Portsmouth y Southampton. A mí no me cabía duda acerca de la capacidad de pilotaje del comandante, pero si dudaba en cuanto a su conocimiento del corredor que debíamos cruzar sin chocar con los globos; por lo tanto comenzó una peligrosa batalla por los controles, mientras el pobre Jean observaba tranquilamente desde su asiento trasero. Por fin decidimos aterrizar en Thorney Island que se encontraba iluminado esperando la llegada de sus aviones después de realizar operaciones.

Al día siguiente, a pesar de la neblina, insistí en que debíamos seguir viaje a Hamble, porque no quería que mi comandante se diera cuenta de mi escapada. Despegamos y a pesar de la mala visibilidad nos ingeniamos para aterrizar en Hamble. A las ocho treinta en punto, yo hacía mi entrada triunfal en nuestro edificio. Margot, mi comandante, me miró como diciendo lo sé todo, pero no dijo nada hasta muchos años después cuando nos encontramos en casa de Anne Walker, con motivo de una de mis visitas a Inglaterra.

Entre algunos tipos difíciles de avión que me correspondió volar en esa época, recuerdo en especial a mi primer Typhoon, fue el JR 382 desde Aston Down a la escuadrilla 263 de Isley. Lo encontré mucho más pesado, más firme y bastante más rápido que el Spitfire XIV. Tenía un torque más exagerado ya que su motor era más potente. Para despegarlo había que colocar todo el estabilizador a la izquierda y abrir la llave de gas lentamente hasta tener control direccional. En el fondo, igual que el Spit XIV, pero de alguna manera diferente, era más fortachón, a mí me hacía sentir como importante.



Hawker Typhoon.

El Hawker Typhoon tuvo su primer vuelo de pruebas el 24 de febrero de 1940, y estaba equipado con motor en línea Napier Sabre de 2.180 W. Concebido como interceptor, encontró su lugar en el apoyo a fuerzas terrestres y equipado con cohetes se convirtió en un destructor de tanques. Su vuelo inaugural lo realizó el 26 de mayo de 1941 y se le consideró una maravilla de la tecnología por su motor de 24 cilindros en H sin válvulas, a pesar que varios pilotos murieron durante el período de pruebas. Su techo era de 35.000 pies y el alcance era de 1.570 kilómetros.

Un día en que me encontraba ingresando al circuito de aterrizaje del aeródromo de Martlesham, cerca de Londres, en un avión Typhoon destinado a la escuadrilla 56 de ese aeródromo y había reducido mi velocidad a 200 millas por hora para poder bajar el tren de aterrizaje, vi con el rabllo del ojo que algo pasaba muy cerca de mi avión a gran velocidad, era una V-1, seguida muy de cerca por aviones Spitfire XIV y Tempest, los cuatro aviones disparando al mismo tiempo para derribar la bomba antes que llegara sobre Londres. Me vi obligada a efectuar una brusca maniobra para salir de las trayectorias de sus balas y sentí que mi corazón golpeaba fuertemente de emoción, o tal vez de miedo.

En otra ocasión en que despegaba desde Litchfield en uno de los Typhoon, no fui capaz de controlar la desviación que produce la acción giroscópica de la hélice, o torque, y me salí de

la pista, rehusé el despegue y llevé el avión de regreso a la unidad de mantenimiento para que lo revisaran, porque estaba segura de que tenía la rueda derecha trabada. Lo revisaron y volví al punto de despegue, empecé a mover lentamente el avión y logré levantarlo del suelo con gran esfuerzo en mi pierna izquierda, pero al aterrizar me embarqué en tres bruscos carruseles a la derecha apenas toqué el suelo. El avión resistió perfectamente, pero yo me sentí como la mona después de dar tres vueltas a 160 kilómetros por hora. La investigación posterior me dio la razón; la rueda efectivamente estaba trabada.

Uno de los accidentes más graves de aviación pero con un final feliz, que yo conozca, le sucedió a mi compañera Diana Ramsey en el aeródromo de White – Waltham. Había despegado en un Typhoon de Langley, la fábrica de aviones Hawker, y al querer reducir la potencia del motor se dio cuenta que se le había cortado la varilla de conexión que iba desde la manilla del acelerador en la cabina hacia el carburador y por tanto, el avión quedó acelerado a su máxima potencia. Como estaba cerca de nuestro cuartel general de White – Waltham, decidió dirigirse allí. Ingresó al circuito a una velocidad superior a 400 MPH. Pensó que lograría reducir la velocidad apagando el contacto del motor y ascendiendo, para poder bajar el tren y los flaps, pero el avión montó varios miles de pies reduciendo muy poco la velocidad; con el motor apagado regresó al circuito para aterrizar, pero aún llevaba excesiva velocidad y se encontraba muy alto con respecto a la pista.

Trató de volver a poner en marcha el motor, pero éste se rehusó a partir, por lo que sobrevoló la pista de aterrizaje y se estrelló al final de ella. Después de haber cortado varios árboles y haberse desintegrado casi totalmente, detuvo la carrera con la cabina y ella sin daños de consideración. Cuando llegó el equipo de salvamento pensando que la piloto estaba muerta, se encontraron con que Diana estaba perfectamente bien pero se negaba a salir de la cabina mientras no alejaran a unas vacas que estaban pastando por allí, ya que a ella le aterrorizaban.

El 23 de junio de 1944, cuando escuché por los altoparlantes de mi escuadrilla pidiendo un piloto voluntario para ir al aeródromo de Dunsfold a recoger un Typhoon que había aterrizado allá unos tres meses antes, por falla total de motor, llevado por mi compañera Vera Strodl, no dudé ni un segundo en presentarme a la oficina de operaciones.

Pocos días antes había conocido en la unidad de mantenimiento de Wroughton a un piloto holandés que pertenecía a la escuadrilla de aviones bombarderos B-25 de baja altura, de Dunsfold y deseaba verlo de nuevo. Apenas llegué a mi lugar de destino, me dirigí a la oficina de operaciones y pregunté por mi nuevo amigo. Minutos después apareció en la misma oficina un teniente quien tomándome de la mano me dijo: *“si quieres ver a tu amigo ven conmigo al cabezal de despegue, porque los aviones se encuentran listos para partir en una misión al continente”*. Partimos en su auto a toda velocidad y llegamos justo a tiempo para ver despegar

a toda la formación. Mi nuevo amigo fue el número tres en despegar, le hice una señal de buena suerte con la mano y nunca más volví a saber de él.

Minutos después, el teniente me llevó al Typhoon JF 608 que estaba estacionado al oeste del edificio de operaciones, le di las gracias y me despedí. El avión no quiso partir, y después de usar todos los cartuchos de inicio de la partida del motor, no me quedó otra cosa que llamar a mi base y reportar lo ocurrido. Mandaron el avión taxi a recogerme, pero como se demoró mucho en llegar, el Teniente Eric Loaf, un verdadero “churrito”, me invitó a tomar té en un local cercano a la base.

Al día siguiente regresé a Dunsfold acompañada de un mecánico para tratar de hacer partir el famoso avión pero nada pasó y el mecánico, a pesar de haber trabajado por varias horas, no logró hacerlo funcionar. Al tercer día salí nuevamente con el mecánico y por fin el porfiado avión partió. Me despedí de Eric con la promesa de que lo llamaría para juntarnos en Londres, pero el destino quiso otra cosa, apenas dejé el suelo, hubo una gran explosión e inmediatamente me encontré sin piso en el avión y con una succión que amenazaba dejarme sin pantalones.

A pesar de ir a la máxima potencia, el avión sólo alcanzó 160 MPH. A ras del circuito y con la velocidad justa para no caerme, ingresé al circuito haciendo virajes muy suaves, aproximé y toqué pista a la misma velocidad, no reduje potencia hasta estar segura de encontrarme en tierra firme. ¡Mi ángel de la guarda, una vez más, trabajó arduamente para sacarme del lío! El equipo de salvamento se alertó y me siguió hasta el estacionamiento donde me esperaba una cantidad importante de personal terrestre de la escuadrilla, pero Eric había desaparecido. Abrí la cabina, salté a tierra y dije en inglés: *“no vuelo más este avión de mierda”*, todos se rieron, pues era cuestión de mirarlo para saber que el avión no podía volar nuevamente en esas condiciones, ya que se le habían volado todos los paneles inferiores.

Pasaron muchos años antes de que me enterara, en una de mis visitas a Inglaterra, esta vez con motivo del 56 aniversario del ATA, que esa era una falla normal en los Typhoon, que había costado muchas vidas y la razón por la que se descontinuara su producción. A Diana Barnato le había ocurrido lo mismo, solo que volando nivelada a 3.000 pies. A su incidente se le dio mucha publicidad, lo mío lo supo sólo el Comité de Accidentes. Después de todo, Diana era una millonaria inglesa, mientras que yo, solo una huasita del sur de Chile.

Pero volvamos a Eric; por fin apareció con una botella de un licor incoloro, me la pasó y me dijo: bebe. Tomé un sorbo y sentí que me quemaba, era gin holandés. Entre los dos bebimos toda la botella. Cuando llegó el avión taxi a recogerme estaba casi ebria, pero contenta de estar con vida. El avión venía piloteado por Rosemary Rees, la segunda comandante de la escuadrilla, quien se dio cuenta de la situación, pero por una vez no dijo nada ni me sancionó. Rosemary me tenía sentenciada a una seria medida disciplinaria por los sustos y malos ratos

que la hacía pasar, especialmente cuando amigos de las diferentes escuadrillas de Spitfire despegaban detrás de nuestro viejo avión taxi Anson y hacían acrobacias alrededor de nuestro avión, peligrosamente cerca. En esas oportunidades todas gritábamos de susto y Rosemary juraba que se las pagarían y daría cuenta al oficial comandante, sobre los indisciplinados pilotos, pero una vez en tierra se le olvidaba.

En una traducción libre, el resultado de la investigación decía así:

ATA

Comité de Accidentes del Cuartel General

Fecha del resultado: 5-7-44

Referencia del accidente

Piloto: 15 F.P. / ACC / 128 F.P. Miss Duhalde

Aeronave: Typhoon IB JP 608

Lugar: Dunsfold

Fecha: 25-6-44

Tema: Inmediatamente después del despegue, el panel inferior del fuselaje se desprendió, la aeronave volvió al aeródromo de despegue sin más daños.

Causa: Sujeción insegura del panel lateral inferior del fuselaje. Responsabilidad : No se encontró culpable al piloto por este accidente.

Recomendación: Se encarece la atención del Cuartel General del Grupo N° 41 sobre este accidente.

Se sugiere que se investigue si se había efectuado el vuelo de prueba de esta aeronave después del cambio de motor dando cumplimiento a la 15 FP ACC 125.

Firmado

Presidente del Comité de Accidentes

Mi compañera y amiga Diana Barnato-Walker asegura, en su libro “*Spreading my wings*”, que 26 pilotos de la RAF perdieron sus vidas por haberse desprendido en vuelo los paneles inferiores en aviones Typhoon. Estos accidentes, según ella, la fábrica los atribuía a fallas del empenaje, hasta que ella sufrió la pérdida de los paneles en uno de esos aviones mientras volaba, siendo la única sobreviviente que pudo reportar el accidente. Diana dice que ascendió hasta una altura segura donde efectuó stalls para saber su velocidad de aproximación; el avión entró en pérdida de sustentación a 230 MPH. Cuando ella escribió su libro no tenía conocimiento que a mi me había sucedido lo mismo durante el despegue. Cuando se lo conté, puso cara de sorpresa y aunque no me llamó mentirosa, por educación, me solicitó que le enviara una fotocopia de las conclusiones del Comité de Accidentes, a lo que accedí de inmediato. Después que se enteró de mi accidente, su único comentario fue: ¡Pobre Chile!

A Eric no lo volví a ver por un largo tiempo, ni lo llamé por teléfono como le había prometido. Tenía a Gordon y no quería líos serios con ningún otro piloto por muy “encachados” que fuera. Pero una tarde en que junto a otras cinco compañeras esperaba el avión taxi en el aeródromo de Lasham, donde habíamos ido a dejar aviones Mosquito para una escuadrilla polaca, repentinamente apareció un oficial que pasó por delante de los asientos de mis colegas, se sentó a mi lado, me dijo: ¡ hola ! y sorpresivamente me tomó entre sus brazos y me besó. En ese momento llegó nuestro avión y todas partieron a embarcarse, pero Eric se negaba a dejarme partir.

Como era tarde, el piloto del taxi sólo detuvo el motor derecho para no perder tiempo, pero yo, atrapada por mi impulsivo amigo llegué tarde y para colmo de mis desgracias era nuevamente Rosemary el piloto. Al final de la guerra se desquitó, mandándome al Royal Canadian Hospital de Taplow para que me operaran de las amígdalas.

De todas maneras, el romance con Gordon no estaba quedando olvidado. A mediados de mayo de 1944, Gordon y yo partimos de vacaciones en el Oxford R. 6392 a Carlisle, en el condado de Cumbria, a casa de sus padres. Aterrizamos en el aeródromo de Kirkbride después de haber volado por dos horas y veinte minutos desde Hamble. Me encontraba nerviosa con la idea de conocer a sus padres, porque no sabía cómo me iban a recibir siendo una extranjera, pero todas mis preocupaciones se esfumaron apenas los conocí. De inmediato me trataron con toda naturalidad y me recibieron como a una más de la familia.

Su padre era el gerente del Barclays Bank de la ciudad de Carlisle, el mismo banco donde ya tenía mi cuenta y gracias a él tuve un utilidad considerable cuando terminó la guerra, ya que hizo que parte de mi sueldo se depositara en una cuenta de ahorros. Su madre era una señora sumamente dulce, típica dueña de casa inglesa de esos años y su hermana una agradable y amistosa jovencita. El otro hermano era oficial de ejército en uno de los famosos regimientos de la India y no lo conocí.

Cumbria, el condado donde se encuentra la ciudad de Carlisle, es precioso, con hermosos lagos llenos de pequeñas islas, con bellas casas y bien cuidados jardines. Gordon y yo nos entreteníamos remando en el río Eden, en cuya ribera se encontraba la propiedad de la familia Scotter, donde Gordon había nacido. Por las tardes íbamos a los pub y allí alternábamos con los campesinos locales, quienes hablaban un dialecto que no logré comprender, pero que Gordon me traducía pacientemente mientras me explicaba las costumbres y modo de vivir de aquella gente humilde, pero buena, sana y cariñosa.

Cuando faltaban pocos días para que terminaran nuestras vacaciones, regresamos a Londres, donde nos esperaba Maureen para asistir a una fiesta de despedida a los esposos Vega que terminaban su misión como agregados aéreos de Chile. El Agregado Aéreo, era el

Comandante Marcos Vega Pemjean, que llegó a Inglaterra para cumplir su misión cuando tenía treintaicinco años de edad y regresó al país con treintaisiete, lo que permite visualizar la gentileza de los esposos Vega, quienes pese a su relativa juventud, ofrecían a esta joven piloto el calor de un hogar y un cariño paternal.

La partida de este matrimonio fue muy triste para nosotras, ellos nos regaloneaban mucho y nos hacían llamarles papy y mamy. La fiesta fue en la embajada y al término de ella, el embajador Bianchi invitó a Maureen y a nosotros dos a comer a un conocido restaurante cercano a la embajada.

Durante el corto trayecto hasta el restaurante pasaron sobre nuestras cabezas dos V-1, a baja altura y gran velocidad. Era un verdadero espectáculo observarlas, dejando a su paso una hermosa estela luminosa, pero su carga mortífera era aterradora. Segundos después sus motores dejaron de funcionar y se escucharon dos grandes explosiones y la tierra, o mejor dicho, las calles de Londres se estremecieron. Nosotros seguimos nuestro camino sin comentarios, pues estábamos acostumbrados a esos espectáculos y, aunque todos les temíamos, no dejábamos translucir ese sentimiento.

La primera vez que Maureen y yo oímos y supimos de las famosas bombas voladoras V-1 fue durante una noche en Hamble en que despertamos con el ruido de un motor que nos pareció acelerado a fondo y que pasó muy bajo sobre nuestra casa. Nosotras pensamos que era un avión Wellington volando con un solo motor, que volvía de una operación sobre el continente y trataba de aterrizar de emergencia en nuestro aeródromo. Poco rato después oímos una tremenda explosión y pensamos que el avión se había estrellado. Maureen exclamó: *"pobres chicos, las entregaron"*, y siguió durmiendo.

Al día siguiente supimos que un avión sin piloto, y con una alta carga de explosivos, había caído a tres millas de nuestro aeródromo dejando un cráter de grandes dimensiones. Con toda seguridad iba dirigido al vecino puerto de Southampton. Pocas semanas después comenzó el ataque intensivo contra ese puerto; todo a nuestro alrededor ardía y las explosiones se sucedían una tras otra. Los cañones de todos los calibres disparaban y miles de esquirlas caían como lluvia sobre nuestras casas, calles y campos. Era un ruido ensordecedor, pero también terminamos por acostumbrarnos. Finalmente empezamos a cronometrarlas para saber de cuánto tiempo disponíamos, entre una y otra bomba, para poder bañarnos.

Poco tiempo después se formaron escuadrillas especiales de Spitfire XIV, Tempest y Meteor para derribarlas antes de que llegaran sobre áreas pobladas. Los primeros pilotos que tomaron parte en esta cacería cayeron junto con ellas por dispararles demasiado cerca y la explosión alcanzaba sus propios aviones. Entre ellos cayó Jean Maridor, as de la aviación de caza de la Fuerza Aérea de la Francia Libre.

En abril de 1944, aunque no lo sabía en ese momento, fui por última vez a la escuela de White – Waltham para un curso de reentrenamiento en aviones Harvard Hudson, más el avión triciclo Albemarle, el único triciclo fabricado por los ingleses, originalmente como bombardero, pero que sólo fue usado como transporte y remolcador de planeadores.

Era principio de la primavera, para mí, la estación más linda en Gran Bretaña, así es que me lamentaba por perder el tiempo encerrada en una sala de clases, pero el vuelo compensaba todo.

El avión Hudson me resultó fácil a pesar de los horrores que había oído sobre él. Los Lockheed Hudson I, II y III tenían motor Cyclone de 1.100 HP, de nueve cilindros radiales. El IV, V y VI, motores Twin Wasp. Los primeros tenían una velocidad máxima de 246 MPH, y de los siguientes no tengo información. Mi instructor esta vez fue un hombre, el Flight Officer Forbes, una persona amorosa que todo lo hacía aparecer de una manera simple y sin complicaciones. Después de pasar todo el programa del avión y volar tres turnos juntos, me largó sola. Como ingeniero de vuelo me acompañó un ATCC (Air Training Corp Cadet). Estos cadetes eran los futuros pilotos de la RAF que en ATA eran usados, entre otras cosas, como ingenieros de vuelo para ayudar al piloto en caso de emergencia y que, por su juventud y entusiasmo, conocían los aviones y sus sistemas de emergencia mejor que muchos pilotos.

A mediados de mes había terminado el curso en aviones Hudson muy satisfactoriamente, como igualmente el de reentrenamiento en distintos aviones. Me faltaba solamente el curso del Albemarle para ascender a la categoría de Four Plus. Fue designado como mi instructor el Flight Officer Walmesly, un hombre de mediana edad, según mi manera de juzgar a los veintitrés años, bueno y gentil, pero yo decidí después de mi primera hora de vuelo que el avión no me gustaba y que no lo volaría sola.

Mi instructor para convencerme de que el avión era bueno me hizo toda clase de demostraciones, pero no lograba aceptar que ese bicho raro era un avión normal. Yo sabía que el Albemarle se había dejado de fabricar por malo, que no se mantenía en vuelo con un motor y que su sistema eléctrico hidromático de las hélices fallaba muy a menudo y se le arrancaban las revoluciones desde 2.900 RPM, que era el máximo para el despegue, hasta 3.300 o más, lo que podía terminar con una reventada de motor si no se reaccionaba rápidamente; por lo tanto yo había decidido que no lo volaría aunque me costara mi ascenso a la máxima categoría a la que podía aspirar.

Algo en mi subconsciente me decía que no debía volarlo. Walmesly recurrió a todo su poder de persuasión para convencerme que tenía que hacerlo, aun diciendo que yo volaba muy bien y que era uno de sus mejores alumnos, que él sabía y estaba seguro que aunque tuviera una emergencia sabría arreglármelas.

Por último me pidió que lo hiciera por él, que volara un solo circuito, ya que a él nunca le había fallado un alumno y por fin me convenció. Salí con mi cadete, un muchachito encantador de 16 o 17 años. Despegamos, y lo que yo tanto temía, sucedió. Me falló el motor derecho en el despegue. Todo pasó demasiado rápido como para describir la situación exactamente, sólo recuerdo que tanto yo como el cadete luchamos desesperadamente para mantenernos en el aire; no sé como lo hicimos, pero lo logramos. Al tocar ruedas me di cuenta que junto a mi avión corría el equipo de salvamento, que nos acompañó hasta que detuve el motor izquierdo. Al descender del avión vi a mi instructor junto al resto de sus colegas esperándome. “*Buen trabajo, Chile*”, me dijo y agregó: “*no necesitas volver a volar el Albemarle, por lo menos aquí en la escuela*”. Fue así como me convertí en piloto Four Plus.

Al día siguiente regresé a Hamble con mi nueva categoría, o sea, que estaba autorizada para volar todos los aviones de uno y dos motores, tanto de la RAF, como de la FAA. Había triunfado a pesar de mi astigmatismo, del idioma y de mi corta edad.

Con mi nueva categoría como piloto, el primer avión que me tocó transportar después de regresar a mi escuadrilla fue un Beaufighter, un bimotor caza bombardero, torpedero, con dos motores Bristol Hércules XVII de 14 cilindros radiales, refrigerado por aire, de 1.770 HP cada uno, con una velocidad de 330 MPH, techo de 29.000 pies y alcance de 2.365 kilómetros. Tenía cara de “malulo” y había que ser atleta para llegar hasta la cabina. A pesar de su look y de su fama de matador de pilotos hicimos “buenas migas”, me gustó y casi de inmediato le perdí el miedo, aunque no el respeto...



Bristol Beaufighter.

Las semanas siguientes fueron de puros Spitfire, Typhoon, Tempest, Hudson, Wellington, Mosquito, etc. Todos aviones conocidos por mí y que hacía mucho tiempo estaban en mi bitácora. Sin embargo, repentinamente, una mañana dos de mis órdenes de vuelo eran para aviones que desconocía. Un Avenger para ser trasladado desde WorthyDown a Kirkbride, y un

Boston A - 20 desde Preswick, en Escocia, hasta South-Marston en el sur de Inglaterra, a una escuadrilla de bombardeo de baja altura de la Fuerza Aérea Francesa Libre. Ambos aviones de fabricación norteamericana. Partí de mal humor porque los aviones estadounidenses no me gustaban, por su sistema de frenos en los pies y por tener demasiados instrumentos, comparados con los ingleses.



Mosquito.

El Avenger era un monomotor torpedero de la marina, con motor Wright Cyclone R. 2.600-8 de 14 cilindros radiales, refrigerado por aire, de 1.700 HP con una velocidad de 271 MPH, techo de 22.400 pies y un alcance de 1.215 millas. No me impresionó en lo más mínimo, aparte de su estética; lo encontré muy “guatón”.

Pero con el Boston fue otra cosa, lo que se llama amor a primera vista. Se trataba de un avión con dos motores Wright Cyclone radiales de 14 cilindros y 1.600 HP, su velocidad era de 310 MPH, con un techo de 24.250 pies y un alcance de 1.650 kilómetros. Era un bimotor pequeño, de bombardeo, limpio de líneas, con cara muy dulce y parecía muy dócil; además era triciclo, algo nuevo en ese entonces. Tal como lo imaginé, resultó: fue una verdadera delicia volarlo, suave, elegante y gracioso. Para probarlo, embanderé el motor derecho y siguió volando como si nada hubiera pasado. Creo que él también quiso demostrarme que era bueno y que no me había equivocado al juzgarlo. Fue mi regalón entre los bimotores de bombardeo por el resto de la guerra. Todos los pilotos que conocí que lo habían volado, lo amaron.

Su único defecto, para mí, era que costaba mucho llegar hasta su cabina, especialmente en invierno, cuando las alas estaban escarchadas. El otro problema era que si le fallaban los frenos, necesitaba por lo menos dos millas para detenerse pero eso, para mi experiencia, ya no constituía un inconveniente grave. Mucho antes de pilotear el avión Boston, había volado el Mosquito que

me encantaba una vez que estaba en el aire, pero al que siempre temí en el despegue y aterrizaje, sobre todo con mal tiempo. Si fallaba un motor antes de alcanzar las 180 MPH en el despegue, seguro que uno se sacaba la “mugre”. El Mosquito era fabuloso para distintas maniobras, pero el despegue era difícil debido a su tren de aterrizaje convencional y a su gran torque, porque las dos hélices giraban hacia el mismo lado. El recorrido de las palancas de los aceleradores era muy corto y estaba ubicado al lado izquierdo hacia atrás del asiento del piloto en una posición muy incómoda. Con el tren de aterrizaje y full flaps abajo tenía una resistencia exagerada y se necesitaba casi toda su potencia para mantenerlo en vuelo, por lo que había que evitar las aproximaciones bajas con motor.

Tengo muchísimos recuerdos sobre los Mosquitos. Entre otros, que en caso de una emergencia era sumamente difícil saltar en paracaídas, porque había que colocar el motor derecho en bandera y aún así, siempre se corría el riesgo de chocar contra una de las aspas de la hélice detenida al salir de la cabina. Como chiste se solía decir que para volar Mosquito había que saber tocar violín.

Este avión se usó en toda clase de operaciones: de día y de noche, como caza y como bombardero pues cargaba una bomba de 4.000 libras, como avión para fotografía y reconocimiento a gran altura, etc. Se fabricaron más de veinte versiones de Mosquito, con motores Rolls Royce, Merlin y Packard Merlin canadienses. Su potencia variaba a partir de 1.230 HP por motor. El peso vacío era de 14.100 libras, con una velocidad máxima de 380 MPH. Las características variaban con los diferentes modelos.

Entre algunas de sus más destacadas operaciones se recuerda que el 25 de septiembre de 1942, cuatro Mosquitos de los escuadrones 105 y 139 de la RAF destruyeron el Cuartel General de la Gestapo en Oslo, constituyendo su consagración oficial. Fueron los Mosquitos también los que destruyeron las murallas de la cárcel de Amiens, donde habían más de 900 prisioneros franceses que iban a ser fusilados al día siguiente, salvando a la mayoría de ellos.

En estos aviones no tuve accidentes graves, pero sí muchos sustos. Recuerdo que cada vez que la oficina de Operaciones me daba un “chit” para un Mosquito cuando había mal tiempo, sentía mariposas en el estómago y partía al servicio higiénico. Mi primer Mosquito fue el KB 465 de Prestwick a Henlow, tenía motores Packard Merlin y estaba recién llegado de Canadá con destino a la Unidad de Mantenimiento 13 de Henlow, base de recepción de los Mosquitos canadienses. Tuve que aterrizar en Benson porque no pude entrar a mi punto de destino por mala visibilidad; elegí ese lugar como alternativa porque allí había una unidad de Mosquito Fotogramétricos. Como no tenía radio, no recibí información de las condiciones meteorológicas reinantes en el aeródromo y calculé mal la fuerza del viento cruzado en la pista; hice un aterrizaje perfecto, pero cuando empezaba a congratularme, entré en carrusel a la izquierda, por suerte el tren de aterrizaje resistió, aunque en estos casos solía ceder ya que el avión era de madera y

en nueve de diez casos se incendiaba. Esa tarde celebré mi buena suerte con gran parte de los pilotos de la escuadrilla fotogramétrica en un pub cercano al aeródromo, donde dejé estampada mi firma en el cielo raso del local junto al resto de los pilotos de la escuadrilla.

Otro de los incidentes lo pasé cuando volaba el Mosquito MM 462 desde Odiham a Hullavington. Al ingresar al circuito seleccioné tren abajo, pero la luz me indicaba que tenía la rueda derecha arriba o sin bloquear. Pensé seriamente en saltar en paracaídas, pero sabía que esa maniobra tampoco me resultaría, así es que decidí aterrizar confiando en mi buena suerte y mi ángel de la guarda. Inicié final con bastante potencia y la velocidad mínima. Todo el equipo de emergencia estaba en sus puestos esperándome. Con la pista asegurada corté combustible y todo el sistema eléctrico, toqué la pista suavemente y lo dejé correr, ni pensar en aplicar frenos, el avión se detuvo solo y para mi gran sorpresa la rueda que indicaba no estar asegurada, había resistido salvando al avión y su piloto.

Fue en un Mosquito, en el aeródromo de Lasham, donde perdí a mi compañera Dora Lang, ingresada a ATA junto conmigo en agosto de 1941. Dora venía en final a la pista en uso y llevaba como copiloto a la ingeniero de vuelo Janice Harrington con quien había hecho un vuelo anterior en un B-25. Janice fue la segunda ingeniero de vuelo femenina de ATA, tenía 23 años de edad y era, lejos, la chica más bella de todo ATA. De ellas nada quedó, ya que el avión ardió por largo rato sin que fuera posible apagar el incendio. Nunca supimos la causa del accidente, pero para nosotras, las pilotos de Mosquito, era casi seguro que Dora olvidó abrir los cowl-flaps, las aletas de la nacela del motor, en tramo con el viento y que Janice, sin advertirle, las abrió en final, lo que hizo que el avión iniciara una brusca montada que terminó en stall. En el Mosquito, esa operación producía un efecto brusco de nariz arriba, por lo que el piloto tenía que estar preparado para contrarrestar ese efecto, primero aplicando bastón hacia delante y luego usando estabilizador.

En aquella ocasión que aterricé en Benson y entré en carrusel, oí por primera vez a un piloto de fotogrametría hablar sobre un avión alemán sin hélice, que lo había interceptado sobre 35.000 pies, mucho más veloz que su Mosquito. Poco tiempo después, todos sabíamos que Alemania tenía un avión a reacción, el Messerschmitt 262, que operaba sobre el continente. El 18 de julio de 1942 se efectuó el primer vuelo de prueba del Me 262, propulsado por dos turbo reactores de flujo axial. El 22 de abril de 1943, el Teniente General Adolf Galland realizó un vuelo de prueba de este avión destinado a convencer a Hitler de sus bondades, pero su propósito no tuvo buena acogida. Era un birreactor que alcanzaba la velocidad de 868 KM/H a 7.000 metros de altura y que podía sobrepasar los 1.000 KM/H en picada. Tenía cabina presurizada y estaba armado con cuatro cañones de 30 mm. Sus reactores, fabricados por Junkers, desarrollaban 500 kilos de empuje cada uno.

Mientras tanto, en la misma época, Inglaterra hacía lo mismo con su Meteor, que operaba sobre la isla por su autonomía y porque aún se mantenía en secreto. Con mucha anterioridad le

había oído decir a uno de mis compañeros del N° 6 FPP, en una de nuestras tertulias diarias en Ratcliffe Hall, cuando esperábamos por los baños, que él no estaba ebrio ni tampoco soñaba cuando vio pasar un Wellington con sus dos motores parados, a gran velocidad al lado de su avión. Inglaterra investigaba en motores a turbina, con gran secreto y lo que a nosotros nos hizo reír esa noche pensando que era una broma de nuestro camarada, era verdad. El Gloster Meteor I, entró en servicio en la RAF en el escuadrón N° 616, en julio de 1944 y fue concebido fundamentalmente para enfrentar a las V-1. Su velocidad era de 700 KM/H y estaba equipado con dos reactores Rolls Royce de 800 kilos de empuje cada uno.

Un par de meses después de haber terminado mi curso de Four Plus, una mañana al acercarme a Operaciones para retirar mis órdenes de vuelo de ese día, me encontré con la desagradable sorpresa que una de las órdenes era para un Albemarle, aquel avión triciclo inglés, que tan malos recuerdos me había dejado, al accidentarme antes de obtener mi categoría de Four Plus (4+). Las otras dos eran: una para un Tempest y la otra para un Ventura.

Partí con la sensación de mariposas en el estómago porque volar nuevamente un Albemarle no me hacía ninguna gracia, pero no podía admitir que este avión me daba miedo, menos frente al cadete que me asignaron como ayudante. Ese pequeño “monstruo” sabía todo, tanto del Albemarle como del Ventura, por lo que con él no necesitaba consultar mi “Ferry Pilots Notes”, ni el “White Cabers Note”, libros que servían de apoyo al piloto.

El Albemarle había que trasladarlo desde Harwell Hawarden, a una hora y veinte minutos de vuelo. Despegamos, nivelamos y para mi gran sorpresa no le encontré nada de antipático. Tenía mucha más potencia que el que había volado en la escuela y era mucho más liviano en los controles; claro que con los dos motores funcionando normalmente. Con ese vuelo me reconcilé con ellos y se terminaron mis molestias estomacales cuando en el futuro me tocó volar uno.

El verano de 1944 fue de intensa actividad. Volábamos muchas horas para poder reemplazar los aviones derribados de las escuadrillas y para poder encontrar a las mismas, ya que se movían de un aeródromo a otro constantemente. Para muestra, un botón: en junio de ese año, según mi bitácora de vuelo, transporté 38 aviones en 17 días hábiles de vuelo, de los siguientes tipos: Walrus, Spitfire, Fairchild, Argus, Avenger, Barracuda, Swordfish, Typhoon, Oxford, Boston, Hudson, Mosquito y Warwick.

Como dije antes, el avión Walrus era el que verdaderamente odiaba. Un día en que volaba uno de ellos me sentí repentinamente enferma y aterricé en el aeródromo más cercano para informar a mi base acerca de lo que me ocurría, pero la segunda comandante, Rosemary Rees, no me creyó porque pensó que era uno de mis tantos trucos para visitar a alguno de mis amiguitos y me ordenó continuar el vuelo hasta nuestro aeródromo. Al llegar me esperaba junto al médico y la enfermera de servicio para tomarme la temperatura; el termómetro marcó 103° F, o sea unos

39° C, y Rosemary casi se desmayó por haberme obligado a volar en esas condiciones. Tenía una severa amigdalitis acompañada de un fuerte dolor de cabeza. Fui hospitalizada de inmediato en nuestra enfermería donde era la única paciente, mientras a mi cuidado quedó la buena y condescendiente enfermera.

Por la tarde cuando todo el personal se había retirado a sus casas y la calma reinaba en la unidad, llegó mi compañera y amiga Anne Walker acompañada de dos pilotos de la marina, de la vecina base naval de Lee-on-Solet. Los oficiales llevaban escondidas una botella de whisky y otra de gin. Apenas la enfermera nos dejó solos, Steve me pasó la botella de whisky para que bebiera ya que según él, era la mejor manera de parar una infección. Como me sentía muy mal me resistí a hacerlo, pero él siguió insistiendo hasta que logró que bebiera. El primer sorbo fue una agonía, pero pronto descubrí que el alcohol me adormecía la garganta y seguí tragando hasta que toda la pieza y mis amigos empezaron a dar vueltas. Me había emborrachado en cama y ya no sentía dolor. Al día siguiente estaba sana de mi amigdalitis, pero cargaba un enorme “gorila”. Anne y yo fuimos sancionadas con una anotación en nuestras hojas de vida, pero la pobre enfermera fue destinada a otra unidad. Rosemary me amenazó que para la próxima vez que me diera amigdalitis me mandaría al hospital para que me sacaran las amígdalas... y eso fue justamente lo que hizo, unos meses después.

A los dos días estaba nuevamente volando y me tocó difícil de inmediato, porque mi primer avión fue un Spitfire VIII para llevarlo a Hanworth, un aeródromo infeliz de 900 yardas de largo, rodeado de árboles, casas, una iglesia y un edificio en medio del terreno. Había pertenecido a un club aéreo antes de la guerra y ahora se usaba para hacerle modificaciones a ciertos tipos de aviones. La sola idea de aterrizar allí en un día sin viento, hacía que las mariposas de mi estómago empezaran a funcionar. Tenía que entrar totalmente colgada del motor, lo que en el Spitfire empeoraba su ya mala visibilidad hacia delante, por causa de su enorme motor.

Otro de los aeródromos asquerosos era Maxwell, que se especializaba en hacerle modificaciones a aviones norteamericanos. Llevé y saqué una cantidad apreciable de Hudson. Era un campo angosto, de pasto, con árboles enormes a ambos lados de la pista y tan bien camuflado que con mala visibilidad había que ser mago para encontrarlo, a no ser que se conocieran muy bien los puntos de referencia de los alrededores y desde luego saber con anterioridad, qué línea de globos cautivos se encontraban abajo.

De las fábricas de Portsmouth y Christchurch sacábamos los aviones Oxford para las escuelas de bimotores. Un día en que Faith Bennett y yo llegamos a Christchurch a recoger dos Oxford, nos dijeron en la sala de despacho que teníamos que esperar un par de horas porque los aviones aún no estaban listos. Decidimos aprovechar el hermoso día para ir a bañarnos a una de sus lindas playas al lado mismo del aeródromo. Mientras nadábamos, Faith perdió algo muy importante para ella y la vi nadar desesperadamente para tratar de alcanzarlo. Una vez

que lo atrapó, le pregunté de qué se trataba, me contestó que era un seno artificial que le habían mandado desde Estados Unidos; me dio un verdadero ataque de risa, pues en mi ignorancia jamás pensé que existiera algo semejante.

Mientras esperábamos, despegaron dos aviones P-47, pero el segundo se estrelló contra el segundo piso de una casa esquina que estaba casi en el eje de la pista del aeródromo de la ciudad balneario de Bournemouth. Una bomba se desprendió y siguió a lo largo de una de las calles por varias cuadras, por suerte sin explotar. La única víctima fatal fue el piloto.

Fue también durante ese verano en que me vi envuelta en dos accidentes de avión mientras viajaba como pasajero de nuestros taxis aéreos, los Anson, a recoger aviones. El primero fue en Portsmouth, cuando la piloto se pasó de largo el aeródromo y nos estrellamos al final de la pista. Como de costumbre, yo dormía en la cola del avión teniendo como almohada mi paracaídas. Los ocho pilotos que viajábamos como pasajeros resultamos con pequeños moretones, pero nadie quedó herida de gravedad. De todas maneras y para cumplir con los reglamentos de ATA, tuvimos que ir al médico para ser examinadas y después nos dieron el día libre. Cuando empezó el sumario y me tocó declarar, dije que no sabía nada porque iba durmiendo, pero cuando pocas semanas después sucedió algo parecido, pero esta vez despegando de Hamble, el fiscal simplemente no se convenció de que yo fuera nuevamente durmiendo.

En esa oportunidad, la Flying Officer J B, la piloto y una de las oficiales mejor calificadas, se agachó durante el despegue para tomar la bitácora del avión y sin darse cuenta echó el bastón hacia delante lo que hizo que nos estrelláramos al final de la pista, a full potencia. El avión rebotó y J B lo dejó caer sobre el ala izquierda, para no impactar contra un colegio de niños que quedaba al final del aeródromo. Esta vez salí con moretones mayores y me sentí bien machucada por varios días, por haber ido sin amarras en el fondo del avión.

Al repasar estos hechos, pudiera pensarse que había poco control en la actividad aérea, pero eso no es así. Lo que pasa es que hay que enfocarlo en la realidad que se vivía, en la urgencia de ir abasteciendo con aviones las unidades de vuelo desde las fábricas y, un dato no menor, la gran cantidad de horas de vuelo realizadas: entre 1944 y 1945, más o menos 500 pilotos transportamos 78.400 aviones de 99 tipos diferentes, con un total de 94.700 horas de vuelo. En el mismo período, los Anson, nuestros queridos aviones taxis, volaron 40.000 horas y jamás nos fallaron.

Un día de los muchos que me tocaron como piloto de avión taxi, aterricé en un aeródromo norteamericano para dejar pilotos; como de costumbre corté solamente el motor derecho, o sea, el del lado de la puerta para que los pilotos se bajaran, y después le pasé la manivela con que se hacía partir los motores, a un mecánico de línea para que le “diera cuerda”. Pasaron cinco minutos

y el motor no partía. Otro mecánico llegó a ayudar al primero y pasaron otros cinco minutos en que alternativamente los mecánicos seguían dando vueltas a la dichosa manivela; empecé a ponerme nerviosa y mal genio porque me estaba atrasando en mi itinerario y aún me quedaba una media docena de aeródromos. Pasaron varios minutos más y el motor no daba muestras de querer partir así es que, furiosa, me bajé del avión y en un tono muy poco simpático le dije a los mecánicos: *“yo les voy a enseñar cómo se hace partir este motor”* y muy decididamente tomé la manivela y le di una vuelta con todas mis fuerzas. Para gran sorpresa mía y del personal de la línea... el motor partió. Regresé a mi puesto de mando dejando a los hombres con la boca abierta y yo sintiéndome muy macanuda.

En aquellas semanas siguientes al término de mi curso Four Plus, debí volar aviones Ventura, Warwick, Sea Otter, Douglas C-47, B-25 Mitchell, etc. Mi primer B-25 fue el número M.3642 desde Kirkbride a South Manston, total una hora y quince minutos. Mi ingeniero de vuelo fue John Brown, único hombre tripulante de mi escuadrilla.

A Kirkbride, en el límite de Escocia con Inglaterra, habíamos llegado en el Barracuda M X 846 desde Lee-On-Solent al lado de nuestra base, en dos horas treinta de vuelo. El señor Brown era un hombre tranquilo, de mediana edad, quien cuando no podíamos volar debido a las malas condiciones atmosféricas, pasaba largas horas detrás de un periódico, a veces patas para arriba, según algunos oficiales, para no presenciar las exhibiciones de quienes no teniendo nada que hacer, nos dedicábamos a nuestros pasatiempos favoritos: algunas hacían gimnasia, otras jugaban al bridge, otras cosían, las más leíamos y nunca faltaba la que mostraba la última prenda íntima que había podido adquirir o había recibido desde EE.UU., o de algún otro país, de parte de familiares o amigos.

En esos casos, el señor Brown leía hasta el más pequeño aviso económico. Fue el único ingeniero de vuelo que tuvo la valentía de pertenecer a una escuadrilla totalmente femenina. Hubo otros que apenas duraron una semana antes de pedir el traslado, pero él no aceptaba a un grupo de mujeres en un casino sin tener nada específico que hacer.

Tiempo después nuevamente nos tocó volar juntos en el B-25, F W 218 desde Gatwick con destino a Kirkbride; el tiempo estaba muy malo, con techos muy bajos y una llovizna que reducía la visibilidad bajo los mínimos. Luego de una hora y media de vuelo nos encontramos sobre Barrow in Furness; allí las nubes llegaban hasta el suelo por lo que pensé que nos sería imposible alcanzar nuestro destino o aterrizar en alguno de los aeródromos de la costa, por lo que tomé rumbo a Wistown, en la Isle of Man, volando a ras de las olas pero con mejor visibilidad. La isla está situada en el mar irlandés, entre Inglaterra e Irlanda. Media hora después aterrizamos en el aeródromo de Andreas, base de B-25.

Durante todo el tiempo que duró el vuelo, el señor Brown no abrió la boca; hizo su trabajo de ingeniero de vuelo, tranquilo y sin demostrar temor. Íntimamente yo lo admiraba, pues estaba

consciente del riesgo que él corría volando con una piloto sin experiencia alguna sobre ese material y que lo había arrastrado a viajar en esas condiciones atmosféricas.

Una vez aterrizados estacioné el avión donde me pareció mejor, ya que no tenía contacto radial con la torre de control para que me guiara; luego nos dirigimos a Operaciones para dar la posición a nuestra base y solicitar alojamiento, pues ya era tarde y empezaba a oscurecer. Los días de invierno en Gran Bretaña son muy cortos. En esos momentos, el oficial de Operaciones nos pidió que moviéramos el avión a otro estacionamiento.

Estaba cansada y por eso le pedí a Brown que él lo hiciera, creo que fue eso lo que hizo pensar al oficial de Operaciones que mi acompañante era el piloto, porque durante la comida, dos tenientes instructores de B-25 que salían de vacaciones por dos semanas y que, según me enteré más tarde, estaban transitoriamente en esa base descansando después de una serie de operaciones sobre territorio enemigo, le pidieron a Brown que los llevara hasta Kirkbride, desde donde les sería más fácil hacer dedo hasta sus respectivos destinos. El aceptó llevarlos y me lo comunicó después, pero tampoco les dijo que yo era el piloto.

La sorpresa fue grande para los pobres cuando se dieron cuenta que iban de pasajeros de una mujer, además de una nacionalidad rara. Recuerdo que uno de ellos llevaba un pequeño perrito al que acariciaba pensando, seguramente, que sería su último vuelo. Cuando aterrizamos en nuestro destino, sonrieron agradecidos, pero estoy segura que por mucho tiempo deben haber recordado esa experiencia.

El B-25 fue un avión muy bien conocido en Chile, que estuvo inicialmente en la base de Quintero y después se trasladó a Cerro Moreno, iniciando las actividades de esta base cuando fue inaugurada en 1954. Era un buen bombardero mediano pero yo, personalmente, no lo quería porque lo encontraba duro de comandos.

El Ventura era un avión de reconocimiento un poco más grande que el Hudson, que yo había volado en AFTS al hacer el curso Four Plus. Mi primer Ventura fue el número A E 724, desde Eastleigh a Cosford; mi ingeniero de vuelo fue el cadete Phillip Roger, quien, literalmente, conocía el avión completo por lo que no tuve necesidad de mis manuales de piloto. Este cadete era un encantador y buenmozo muchachito de unos dieciséis años de edad, que actualmente vive en Saint Louis, Missouri y es el encargado de mantener a todos los pilotos norteamericanos en contacto con la Asociación de ATA en Inglaterra.

El Ventura y el Hudson eran usados por el Comando de Costa para detectar submarinos, pero no tengo particulares recuerdos de ellos. En cambio, al Warwick lo recordaré siempre por haberme llevado uno de los sustos más grandes de mi carrera de piloto de transportes. Era más grande y más veloz que su hermano mayor el Wellington y también era usado por el Comando de

Costa. Un día en que transportaba uno desde Wymeswold a Prestwick, elegí seguir la costa este y cruzar desde Newcastle a Carlisle siguiendo la línea del tren que une a las dos ciudades.

A poco de cambiar rumbo, dejé el aeródromo de Ouston a mi derecha e inmediatamente recordé que allí operaba una unidad de Spitfire de la Francia Libre. Era la hora de almuerzo y no pude resistir a la tentación de conocer personalmente a sus pilotos. La pista en uso era la más corta, de oeste a este, así que cuando el comandante de la base me vio circular y bajar el tren de aterrizaje, casi le dio un infarto y salió corriendo a presenciar lo que él pensó, sería un desastre; pero no fue así y el aterrizaje resultó totalmente normal aunque, debo reconocer, que me sobró muy poca pista.

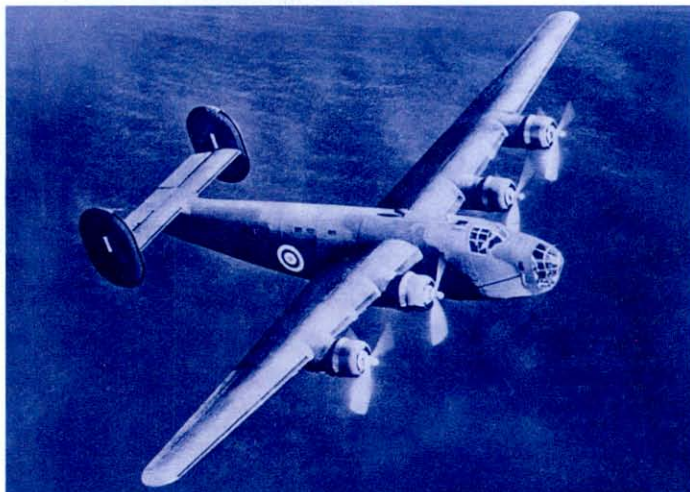
Cuando paré los motores, aún seguía enojado y se acercó al avión visiblemente molesto, seguido de una media docena de sus oficiales. Cuando me bajé, me miró sorprendido y esperó que se bajara el resto de la tripulación, pero nadie más salió del avión porque en ATA operábamos solos aunque la tripulación normal era de cinco personas; entonces no le quedó otra cosa que invitarme a almorzar. El comandante era Jaco Andrieux, un hombre joven, muy caballero y simpatiquísimo. Más tarde, cuando me reintegré a la FAFL, fue mi comandante y mi gran amigo.

Después de almuerzo despegué, les hice la clásica pasada baja en señal de despedida y tomé rumbo directo a Preswick montando sobre una capa de estratos para no perder más tiempo, ya que allá me esperaba el Flight Officer Pringle para transportar un B-24 desde allí a Tempford. Llegué alto sobre el aeródromo e inicié final con full flaps, cuando repentinamente sentí los comandos duros: estaban trabados, pero en ese momento no me daba cuenta de lo que pasaba y creí que me estrellaría así es que bajé la cabeza para no ver mi fin.

Al bajar la cabeza, miré el piso y me di cuenta que el sistema para trabar los controles en tierra se había desprendido y me los había trabado en vuelo. De un manotón lo solté, pero como tenía full flaps y el Warwick, al igual que el Wellington, tenían los flaps sincronizados con el timón de profundidad y yo los había accionado manualmente antes, con la esperanza de subir la nariz, el avión entró en una brusca montada, llegando casi a su velocidad de pérdida antes que pudiera controlarlo. Cuando logré tener la velocidad suficiente para que los controles me respondieran, estaba tan cerca del suelo que apenas tuve tiempo para tirar el bastón hacia atrás, tocando la pista bruscamente.

Pringle, que observaba en tierra todas mis maniobras y estaba molesto por mi atraso, apenas llegué a su lado me llamó la atención severamente por lo que él creyó era una gracia de mi parte. “Chile”, me dijo, “*lo que acabas de hacer es muy peligroso, el Warwick no es un Tiger Moth*”. Cuando le expliqué lo que había pasado se quedó callado y no habló más del incidente hasta que llegamos a Tempford, dos horas más tarde, donde me invitó a beber un whisky para pasar el susto.

Fue también en un B-24, en Saint Atham, que nos pasó algo extraño y divertido. Recién habíamos echado a andar los cuatro motores cuando repentinamente el motor número dos empezó a humear, cortamos motores e hicimos destapar el que había presentado la anomalía; grande fue nuestra sorpresa cuando nos dimos cuenta que lo que tanto nos preocupaba era solamente el “coscacho” que algún mecánico dejó olvidado y que estaba quemándose.



B-24 Liberator.

Aunque estaba en Europa, la llegada del mes de septiembre me traía especiales sentimientos como buena chilena y “huasita del sur”. No podía saber que en esta oportunidad, las Fiestas Patrias iban a tener un sabor tan diferente y tan “movido”, exigiéndole a mi ángel de la guarda estar particularmente activo y vigilante. Efectivamente, el 17 de septiembre de 1944 tenía que trasladar el Tempest V, N° E J 711 del Group Support Unit, de Aston Down. Despegué de la pista este-oeste que era la más larga, pero que terminaba en una profunda quebrada. En ambos lados de la pista habían construcciones y en el último tercio, hacia mi izquierda, se levantaba un hangar y una pequeña construcción donde operaba la sala de recepción y despacho de aviones de la unidad de mantenimiento.

Inmediatamente después del despegue seleccioné tren arriba, pero en lugar de sentir operar el sistema, tuve una lluvia de líquido hidráulico en el parabrisas. Sin visibilidad horizontal, me las arreglé para ingresar al circuito de aterrizaje mirando por un pequeño orificio al lado izquierdo del parabrisas. Seleccioné flaps abajo, pero solo obtuve 30°. Toqué pista en forma normal, pero cuando traté de parar mi carrera de aterrizaje me di cuenta, con espanto, que no tenía frenos. Así empecé mi loca carrera cuando divisé, entre sombras, el hangar y recordé la quebrada, pateé con fuerza el pedal izquierdo y, aunque nadie lo crea, mi avión pasó por entre unos bloques de cemento para amarrar aviones, por un portón que habían abierto para estacionar aviones con tractor en el campo vecino, paró y quedó estacionado en una hilera con otras unidades, sin haber topado nada.

Saqué mi paracaídas y me dirigí caminando hasta la sala de Operaciones para pedir teléfono a fin de comunicarme con mi base y pedir otro avión. Mientras esperaba que me dieran la comunicación llegó uno de los pilotos de pruebas de la unidad de mantenimiento a preguntarme cómo me las había arreglado para llegar a estacionar en el campo vecino.

Cuando le conté mi cuasi trágico accidente, exclamó: *“Tienes una suerte del diablo, la semana pasada un teniente de la RAF que pilotaba un Typhoon, cayó a la quebrada en su despegue, se incendió y nadie se dio cuenta hasta que fue demasiado tarde. Por supuesto que se quemó vivo”*.

No pude dejar de recordar lo que me había sucedido en el Typhoon J P 608, en Dunsfold y pensé que el pobre teniente no tenía un ángel de la guarda chileno, como el mío. De inmediato me dieron temblores y aunque hasta ese momento estaba tranquila y no le había dado importancia al accidente, cuando logré comunicarme con Operaciones de mi base, para decir lo que me había sucedido y pedir instrucciones, Alison, la ayudante, me dijo de inmediato: *“no vuelas más por hoy, Chile, te mando un avión taxi para que regreses a Hamble”*.

El informe sobre el accidente, traducido, dice:

“Comité de Accidentes del Cuartel General.

FALLO

Piloto: Flight Officer (Miss) M. Duhalde. Avión, lugar, fecha: Tempest V, EJ 711, Aston Down, 17.9.44.

Después del despegue el piloto no pudo subir el tren de aterrizaje y regresó al campo de despegue para efectuar un aterrizaje, sin daños, bajando los flaps 30° que fue lo único que pudo obtener. Investigaciones técnicas indicaron falla en las cañerías del sistema hidráulico.

El piloto no es responsable por este aterrizaje forzado. Se recomienda que el inspector del A.LD. tome conocimiento de este aterrizaje forzado”.

Otros de los aviones que volé en esa época fue el C-47 para los militares, o DC-3 para los civiles (Dakota para nosotros). El 17 de diciembre de 1935 se efectuó el primer vuelo de prueba del DC-3, avión originado en el DC-1 que había sido entregado a la TWA en 1933. No necesita mayor presentación, en realidad, porque es el avión más conocido en el mundo entero, ha servido en la mayoría de los países con excelentes resultados y aún sigue en vuelo después de más de sesenta años desde la fecha de su construcción.

Prestó útiles y múltiples servicios durante la Segunda Guerra Mundial como avión de carga, transporte de tropas, remolcador de planeadores, etc. En ATA lo volábamos con ingeniero de vuelo pero yo, personalmente, dejaba al ingeniero que volara mientras yo dormía.

Volé también el Armstrong Whitworth Whitley, que era un *“injerto de mono en alambre de púa”*, fue uno de los primeros bombarderos pesados que se fabricó; era sumamente largo y terriblemente flojo en los controles. A decir verdad, fue toda una experiencia atípica. A mi me parecía que cada vez que hacía un viraje, el avión lo iniciaba cuando yo ya me había olvidado que quería virar.

Por aquella época, comenzaron los preparativos para la tan esperada invasión de Francia por los aliados, que se produjo finalmente en el famoso Día “D”, en junio de 1944, en las playas de Normandía. Pocos meses antes, ATA empezó a entrenarnos en el uso del dingy (bote de goma), a vacunarnos contra un sinnúmero de pestes raras y se nos obligó a usar las placas de identificación con nombre, grado y religión, colgadas del cuello. Los ejercicios con el dingy se llevaron a efecto en una piscina de Southampton que se suponía tenía el agua templada. Nos hacían saltar de un trampolín de unos cinco metros de altura, con paracaídas y dingy puestos. Una vez en el agua teníamos que sacarnos el paracaídas, inflar el bote y subir en él.

A mi, la sola idea de saltar del trampolín me aterrorizaba, pero como tenía que hacerlo, decidí que lo mejor era cerrar los ojos y apretarme la nariz para evitar que el agua me ahogara. El siguiente paso, sacarse el paracaídas e inflar el dingy no era problema, pero subir al bote me resultaba casi imposible, ya que de un modo u otro, mi parte trasera se negaba a trepar... y eso que en aquel tiempo era delgada. Mientras más me demoraba en subir, más me enfriaba, pero la oficial a cargo del ejercicio no me dejaba salir del agua hasta que terminara la operación satisfactoriamente. Después de diez o más minutos lograba triunfar, pero para ese entonces estaba tan congelada que tenían que darme doble ración de whisky para deshielarme. Como comprenderás, estos ejercicios eran muy impopulares entre nosotras las pilotos, así es que no pasó mucho tiempo antes que empezáramos a inventar mentiras para no asistir a ellos.

Con todos los preparativos, más el movimiento de tropas, cientos de tanques, jeeps, vehículos portadores de cañones, secciones de puente Bailey y equipos de todas clases que se dirigían al sur de Inglaterra, más la concentración de barcos en los puertos, empezamos a pensar que algo grande se aproximaba y una especie de nerviosismo se fue apoderando de nosotras hasta que llegó el esperado día de la invasión. El movimiento de aviones se hizo más intenso para reponer aviones derribados; además las escuadrillas comenzaron a moverse más rápido desde sus aeródromos habituales a los de avanzada en el sur de Inglaterra.

Esos lugares eran terrenos cortos y angostos a los que les colocaban una malla de acero para no hundirse en el barro; nunca eran parejos y cuando aterrizaba me daba la impresión de

hacerlo sobre olas de acero, tanto por el movimiento como por el ruido que se producía durante la carrera de aterrizaje, como en la de despegue.

Las escuadrillas se movían con tal rapidez de un lugar a otro, que a veces no lográbamos dar con ellos hasta después de haber aterrizado en dos o tres pistas distintas. Así un avión destinado a una escuadrilla, antes de la invasión ocupaba normalmente un despegue y un aterrizaje, después de ese día ocupaba varios antes de lograr encontrarse con su unidad. Más tarde durante la guerra hubo pilotos que se vieron obligados a seguir escuadrillas hasta lugares tan lejanos como Rusia o norte de África y regresar haciendo dedo hasta sus bases...

Las pistas de aterrizaje en el continente se designaron con letras y números según fuese la zona a que pertenecían: B, para los británicos; A, para los norteamericanos; R, para los rusos; Y, para los franceses libres. Pero encontrar esos campos era difícil y había que navegar muy bien para no perderse, sobre todo porque no contábamos con radioayudas, y por el crudo invierno 1944/1945 en que todo se encontraba cubierto por la nieve.

Durante uno de esos vuelos y mientras estaba pensando si encontraría la escuadrilla a la que iba destinado mi Tempest, repentinamente percibí algo, muy pegado a ambos lados de mi avión. Eran dos P-47 del American Army Air Corp. Mi primer pensamiento fue que nuestros aliados querían comparar velocidades y sin pensarlo dos veces abrí full potencia, grande fue mi sorpresa cuando mi avión se remeció y una ráfaga de ametralladora pasó a escasos metros. Inmediatamente pensé que me habían confundido con un Focke- Wulf 190, porque los pilotos norteamericanos solían confundir a menudo estos aviones, y que su intención era hacerme aterrizar. Reduje mi potencia, bajé tren de aterrizaje y flaps, y esperé lo suficiente para que se me acercaran, vieran mi cara y, entonces, con la mejor de mis sonrisas, empecé a mandarles besitos. Desobedeciendo órdenes, yo usaba un pañuelo en la cabeza en lugar del desagradable gorro de vuelo. Los dos, ahora sorprendidos norteamericanos, se miraron y siguieron su vuelo solos.

Creo que para los pilotos norteamericanos fue duro tener que acostumbrarse a volar en un país sin radioayudas, en condiciones atmosféricas pésimas, con un laberinto de líneas de tren y caminos; y, para colmo con mujeres que volaban los aviones más modernos. Recuerdo a un joven piloto norteamericano de P-38 que me pidió que por favor lo guiara hasta su base, distante unos diez minutos de Hamble, porque él no conocía los corredores de globos cautivos..., y le aterrizaraban.

El primero de enero de 1945 la Luftwaffe hizo su última y gran operación, en un intento por detener el avance de las tropas aliadas. Reunió todos sus efectivos, más de 250 aviones, bombardeó y ametralló a baja altura, en la madrugada de ese día todos los aeródromos de avanzada, causando grandes pérdidas tanto en material como en personal que dormía profundamente después de celebrar el año nuevo. A ATA se le suspendió los días libres y los agotados pilotos volábamos día y noche, intentando reponer el material perdido.

En diciembre de 1944 había volado casi todo tipo de aviones de combate. Sin embargo, al mes siguiente, enero de 1945, en mi libro de vuelo sólo aparecen los Spitfire MIV, Typhoon y Tempest, como aviones de caza; Sea - Otter, para el rescate de pilotos desde el agua y Anson, como aviones taxi. En febrero y marzo comenzó a regularizarse la operación de transporte de aviones, por lo que volé 46 aviones de 14 diferentes tipos, a pesar de las malas condiciones atmosféricas.

Mientras tanto, mi vida social continuaba intensa, según he recordado al releer cartas escritas a mi madre.

“El tiempo en Gran Bretaña está insoportable: nieve, viento y lluvia se pelean su turno. Por días las islas Británicas han parecido una enorme sábana blanca, muy preciosas para mirar desde un avión, pero en general demasiado fría para mi gusto. Después de la nieve tuvimos fuertes lluvias que convirtieron toda la belleza en un enorme barrial, donde ha sido casi imposible caminar sin correr el peligro de caerse, o de manejar un auto sin patinar de un lado al otro del camino. Ahora por último tenemos vientos acompañados por lluvias, ¡pero qué vientos! parecen más bien un temporal donde es imposible caminar. Maureen y yo decidimos que estábamos aburriéndonos un poco del aire, así queríamos tratar el mar por un corto tiempo para sentir nuevas emociones.

Anoche fui a comer a un gran barco de guerra, cuyo capitán es amigo, para programar un pequeño viaje por el Canal de la Mancha, pero esta mañana cuando miré el mar desde mi ventana se me quitaron las ganas de sentir nuevas emociones. Estuve una semana en Londres con vacaciones. La semana entera lo pasé en recepciones. Anoche fui con el embajador y varios agregados a casa de los tíos Peña (Agregado Militar de España), quienes dieron una comida bailable fabulosa para festejar sus bodas de plata. El día anterior habíamos festejado el cumpleaños de nuestro embajador en la embajada de campo. Los otros días he tenido fiestas por mi cuenta, con mis amigos.

Una noche salí con un piloto noruego que es estupendo, pero demasiado sentimental e impulsivo, después de dos horas que me conocía yo le gustaba más que nadie, después de tres estaba loco por mí y después de cuatro para que te digo nada, estaba enamorado hasta las patas y muy disgustado conmigo porque me reía de él. Para colmo es celoso, ¿cómo dicen que los nórdicos son fríos? La primera noche que salí con él me presentó a su jefe de escuadrilla, ¡otro churrazo!, pero no me dejó hablar con él y me prometió que lo derribaría si llegaba a saber que yo había salido con él. Como regresó a su escuadrilla en el continente, al día siguiente salí con un tranquilo capitán americano quien me prometió un raid en su tanque si iba a visitarlo. Me regaló un anillo con un rubí para la suerte.

Recién me llamó por teléfono Tomy Winneger, un ingeniero austriaco podrido en plata, amigo del embajador, para invitarme a almorzar. Se lo lleva preguntándome si me quiero

casar con él, a mí me dan ganas de matarlo por estúpido, pues él sabe muy bien que soy la prometida de Gordon”. (Hasta aquí la parte pertinente de la carta).

Un mes más tarde, volví a hablar de mi amigo Ted, el norteamericano tanquista, pero no le conté a mi madre lo que me había ocurrido esa mañana, cuando aterricé cerca de su campo. Esa mañana de invierno, al despegar de Kirkbride en un Wellington, los mecánicos de línea habían sacado la nieve de las alas, pero no de la nariz, y yo tampoco me di cuenta. Al empezar la carrera de despegue la nieve se desprendió y se pegó al parabrisas, con lo que por varios segundos quedé totalmente a ciegas. No podía abortar el despegue porque llevaba mucha velocidad y la pista estaba aún con hielo; hice un despegue totalmente instrumental y cuando el parabrisas se despejó, mi avión estaba por entrar en las nubes. Cuando aterricé cerca del campo de tanques de Ted, éste no podía creer que un piloto cuerdo volara con ese tiempo. Había 600 pies de techo y 1.000 yardas de visibilidad.

Ted me trató como a una reina esa noche, comí y bebí regimiento con sus oficiales y unos submarinistas británicos invitados, los que me convidaron a sumergirme al día siguiente. En la euforia del momento prometí que lo haría, pero apenas amaneció despegué. Ted sabía que el tiempo en mi ruta seguía malo y trató de convencerme que me quedara otro día, pero para mí era más peligroso el submarino y por lo tanto partí con la promesa de mandarle un telegrama apenas aterrizara. Este fiel amigo me escribió desde todos los países del continente mientras iba avanzando hacia Berlín, hasta que un día no tuve más noticias. Seguramente lo mataron.

A principios de abril de 1945, Anne y yo salimos con cinco días de permiso. Nos conseguimos un avión y partimos rumbo a Belfast, Irlanda del Norte, con la intención de visitar posteriormente Dublín, en Irlanda del Sur, actual República de Irlanda. Maureen enfermó gravemente y fue enviada a su hogar en Argentina, pues estaba demasiado agotada para seguir volando. La mayoría de mis otros amigos había partido a Francia, entre ellos Jean Muzard y Bill, mi otro amigo norteamericano. Gordon y yo habíamos decidido romper nuestro compromiso, porque sabíamos que el matrimonio no resultaría en tiempos normales. Él pidió destinación a una escuadrilla y partió a mediados de marzo.

Nuestra visita a Dublín, por lo tanto, era para descansar, olvidar y sobre todo, para ver luz por las noches y tener comida en abundancia y sin restricciones. Anne y yo nos volvimos locas a la vista de tanta y tan variada comida. Durante los tres primeros días comimos todo lo que nuestros estómagos fueron capaces de soportar y, naturalmente que al tercer día estábamos las dos con una tremenda indigestión. También compramos todo lo que nos fue posible comprar, entre otras cosas, zapatos de taco alto, inexistentes en Inglaterra, pero lamentablemente todo fue requisado por la aduana a nuestro regreso. A mí me quitaron los zapatos de los pies. Para olvidar nuestras penas nos fuimos a comer y a bailar con unos amigos que encontramos por casualidad

en la calle, frente a un club nocturno de Belfast, donde nos sorprendió, pasada la medianoche, la noticia de la muerte del Presidente Roosevelt.

Cuando regresamos a casa, celebramos el cumpleaños de Anne. Entre los invitados estaban Gordon y Pepe Tovarías, hijo de mis queridos y recordados amigos el General Antonio Tovarías y de su esposa Ema, adicto militar en esa época y más tarde General del Ejército chileno (hermano de Manuel, también General y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea).

Pepe pasó tres días con nosotras y aunque se sentía extraño entre tanta mujer, estaba feliz de haber conocido una escuadrilla totalmente femenina.

Por esos días sufrimos la pérdida de otra compañera a causa de las malas condiciones atmosféricas, como también uno de mis amigos de ATA. Recuerdo haberlos sentido más que a muchos otros que habían perdido la vida anteriormente, sólo porque la guerra ya estaba por terminar.

En junio volví a quedar sola en nuestro cottage y sin tener quien me ayudara a mantener la casa y la huerta. Recurrí a un par de oficiales de la RAF que recientemente habían sido liberados de un campo de concentración y más parecían esqueletos que hombres. Ellos estaban tratando de reponerse en casa de unos familiares, muy cerca de la mía. Se entretenían limpiando la casa, desmalezando la huerta y preparándome la comida. Como aún estaban muy débiles no les podía pedir perfección, así es que invité a dos oficiales, pilotos de aviones Boston de la Fuerza Aérea Francesa Libre que estaban de vacaciones y no tenían a donde ir. A ellos los hacía trabajar como chinitos y se enojaron mucho conmigo cuando le conté al resto de su escuadrilla que yo los hacía rascarme la cabeza en sus momentos de descanso.

En los primeros días de junio partí a París con once días de permiso y una carta de recomendación del embajador griego en Londres, amigo de nuestro embajador, don Manuel Bianchi, para su hija Helene. A mi llegada a París me esperaban amigos de varias nacionalidades en la RAF y el único diplomático chileno que había llegado por ese entonces. Todos ellos se peleaban por invitarme y hacer de mis vacaciones algo inolvidable.

Entre tanto había visitado a Helene, quien me exigió que me cambiara a su departamento, en el 16 del Boulevard Suchet, uno de los barrios más exclusivos de París. Sus vecinos más próximos eran los Duques de Windsor y el Conde de París, además de otras grandes personalidades, todos conocidos o amigos de ella, que había sido casada con un ruso blanco de gran fortuna, que fue tomado prisionero y desapareció para siempre, pero antes había sido la amiga íntima del Príncipe Bishop de Nepal, por lo que era conocida en los círculos sociales franceses como la Princesa Helene. Había nacido en la India cuando sus padres eran representantes diplomáticos de Grecia en ese país. Era super culta, hablaba ocho idiomas, sumamente fina, exageradamente femenina y muy elegante.

La primera vez que la vi me quedé, literalmente, con la boca abierta. Debe haber tenido unos treinta y cinco años y me pareció una tigresa, tanto por su largo y negro cabello por la noche, como por el color cobrizo durante el día, más su manera felina de caminar. Vivía sola con sus cuatro sirvientes: un butler, una mucama, un cocinero y un chofer. Además todas las mañanas llegaba el masajista, la peinadora y un sin fin de personas más, de las que nunca logré descifrar qué papel desempeñaban en su vida. En su enorme y bello departamento me fue asignado para uso personal un gran dormitorio con su baño privado y un escritorio. En el baño encontré todo lo necesario, desde la escobilla de dientes y pasta, hasta las colonias, sales de baño y perfumes.

En aquel período la vida en Francia era sumamente difícil, todo estaba caro y complicado para conseguir, especialmente gasolina, pero Helene parecía tener de todo, inclusive combustible para su potente automóvil. Con tal anfitriona, mi primera visita al país galo parecía todo un éxito, pero desgraciadamente conocí a un capitán paracaidista francés que quería obligarme a que me casara con él, lo que me hizo abandonar París apresuradamente.

A mi regreso me encontré con la desagradable sorpresa de ver que mi escuadrilla estaba cerrada y los pilotos destinados a distintos aeródromos del país. Personalmente había sido destinada al N° 6 FPP de Ratcliffe, pero antes tenía que presentarme al Hospital Canadiense de Taplow, para ser operada de las amígdalas. Rosemary, esta vez, había cumplido su promesa y se vengó de mis diabluras haciéndome operar.

CAPÍTULO QUINTO

Volar para Francia

El término de la Segunda Guerra Mundial llevó mucha alegría a los pueblos de los países triunfadores, tristeza para los derrotados y mucho trabajo para todos, ya que la reconstrucción era indispensable en la mayor parte del territorio europeo. Sin embargo, junto con las tareas de reconstrucción, se produjo en las personas una búsqueda de satisfacciones materiales, de distracciones y de recuperar la libertad personal, limitada por conflicto y por el curso de una guerra de larga duración, como la que recién terminaba.

Por estas circunstancias, no era extraño que se multiplicaran las fiestas y celebraciones, en un fenómeno de cambio desde la austeridad del período de lucha hasta una cierta relajación en las costumbres que se conocían antes de la guerra. En casi toda Europa continental, cuando aún no se liberalizaba la economía, se incrementó el mercado negro, en alcoholes, tabacos y combustibles, con lo que aparecieron rápidamente fortunas basadas en estas acciones ilegales. En cierta medida contribuyó a este estado de cosas, la presencia de miles de excombatientes, que con períodos de vacaciones y feriados, deseaban disfrutar su juventud sin la amenaza permanente de la muerte, como les había sucedido durante los cuatro o cinco años precedentes.

Sin embargo, en lo personal, no comencé este período en las mejores condiciones. Una de las primeras cosas que me sucedió fue que el 15 de agosto fui operada de las amígdalas, con anestesia total. Ese día de la victoria contra el Japón, no pude celebrarlo por estar hospitalizada. Era el único piloto de sexo femenino en todo el hospital, los demás eran canadienses siendo la mayoría pilotos de la Royal Canadian Air Force.

Mi habitación era una pequeña pieza ubicada en una de las esquinas del gran dormitorio de una de las tantas barracas del enorme hospital situado en Taplow, en una de las propiedades de la conocida multimillonaria Lady Astor, a orillas del río Támesis. La habitación tenía un gran ventanal hacia la sala de los otros pacientes, con una cortina manejada por ellos. A los dos días de operada me di cuenta que amistosas y sonrientes caras me miraban desde el otro lado del vidrio. Al tercer día, repentinamente se abrió mi puerta y cuatro enyesados muchachos procedieron a empujar mi cama con rumbo desconocido para mí. Como no podía hablar me limitaba a mirarlos con cara de interrogación. Después de un largo recorrido por interminables corredores llegamos

a lo que parecía ser el fin del viaje, el auditorio del hospital, donde un grupo seleccionado de artistas nos entretuvo por más de dos horas.

Estuve dos semanas hospitalizada, al término de las cuales había hecho varios amigos e infringido los reglamentos del hospital una docena de veces. Una tarde en que me sentía muy bien pero algo deprimida entre tanto muchacho joven que sufría, le propuse a tres de ellos que nos fuéramos a beber una cerveza a un pub, que yo sabía existía en algún lugar del camino principal. De los tres, dos tenían una pierna enyesada y el tercero, un brazo.

Una vez fuera del recinto y como no sabíamos de que lado del camino quedaba el pub, decidimos que yo preguntaría en la casa más cercana. Mientras yo iba a cumplir mi tarea, mis amigos quedaron esperando en la mitad del camino. Se veían divertidos con sus yesos. Toqué el timbre y... ¡oh sorpresa!, el director del hospital en persona contestó a mi llamada. Al día siguiente, cuatro amargados y sedientos pacientes se encontraban arrestados en sus respectivas piezas, con la sed saciada, pero sin deseos de seguir bebiendo cerveza.

Los últimos días de hospital los dediqué a navegar por el río Támesis en compañía de un teniente piloto que recuperado de sus heridas, esperaba transporte de regresó a Canadá. Estaba programado su embarque para una semana después que yo dejara el lugar; por lo tanto decidí visitarlo dos días antes de su partida. Como no lo ubiqué en su dormitorio habitual, le pregunté a una de las enfermeras, quien me indicó su pieza y agregó: tiene amigdalitis y está con fiebre, así es que la visita debe ser corta. Luego se alejó, dándome una significativa mirada.

Algunos días después me presenté a mi nueva base, Ratcliffe. Allí el tipo de vuelos fue totalmente diferente, la mayor parte de ellos como copiloto de bombarderos cuádrimotores. Sabía que mi destinación a este Ferry Pilots Pool era sólo por tres meses, al final de los cuales ATA cerraría para siempre el día 30 de noviembre. Durante esos tres meses, según mi bitácora, volé como copiloto en: Lincoln, Lancaster, Liberator y B-17; y como piloto, en Mosquito, Hudson, Anson, Warwick, Whitley, Dakota, Wellington, Proctor, Harvard, Spitfire, Typhoon, Martinet, Master y Fairchild.

Disfruté todos y cada uno de estos vuelos, con la sensación única de que la guerra estaba casi terminada para mí *¡y aún me encontraba con vida!*... Puede parecer frívolo o egoísta el pensamiento, pero era como una reacción natural al recordar tantos y tan buenos amigos y amigas, 164 hermosas personas y excelentes pilotos, que habían quedado en el camino con sus alas tronchadas definitivamente.

A fines de octubre la jefatura decidió hacer una gran fiesta de despedida. Todas las mujeres usamos trajes largos y los hombres, uniformes de gala. Nos veíamos regios e irreconocibles, especialmente las damas. Tommy, mi amigo millonario austríaco, vino como mi invitado especial en su potente auto y se quedó dos días. Maureen, que había regresado totalmente recuperada y

yo, lo aprovechamos al máximo para visitar los alrededores que conocíamos solo desde el aire. Mi otro invitado era Jaco Andrieux, mi futuro comandante con los franceses, quien no llegó por malas condiciones atmosféricas.

La fiesta terminó mal, por desgracia. Uno de los pilotos, de 22 años, fue herido con un vaso en un ojo, que debieron sacarle en una operación y después murió. El que lo hirió fue el ayudante, para defenderse. Este último era muy impopular entre nosotros, pues tenía el desagradable deber de mantener el orden y cuidar nuestra disciplina. Como nos molestaba en exceso, unos cuantos pilotos planeamos tirarlo a la piscina durante la fiesta. El oficial que murió era el cabecilla y cuando él se acercó al ayudante para empujarlo fuera del casino, éste le pegó con un vaso de whisky que tenía en la mano, y por desgracia, le dio en un ojo.

A mediados de noviembre salí con mi último Mosquito desde Aston Down a Litchfield para regresar luego a Ratcliffé y desde allí volar al Cuartel General en White – Waltham para ser desmovilizada. Esa era la idea pero, al llegar a mi destino, me encontré con un afligido comandante que tenía un avión Warwick en su escuadrilla, que alguien había aterrizado en ese lugar, y no tenía piloto para mandarlo a su destino, por ser sus pilotos exclusivamente de Mosquito. No me pude negar a su solicitud y acepté la responsabilidad de trasladar el Warwick al aeródromo que le correspondía. Sin embargo, al llegar allá la historia se repitió, solo que ahora se trataba de un Typhoon. Lo trasladé y, aunque parezca cuento, me encontré con otro desesperado comandante “acachado” con un Wellington, que también hube de mover. Creo que habría seguido así, haciendo ferry por mi cuenta indefinidamente, si no me hubiera negado a mover el cuarto avión que era un Harvard. Cuando por fin me reporté en White – Waltham, con dos días de retraso, me enteré que muchos otros compañeros habían estado haciendo lo mismo, uno de los cuales había llegado hasta El Cairo.

Como resumen de la actividad que había tenido la ATA, cuya existencia estaba concluyendo, cito las siguientes estadísticas:

- Desde el 15 de febrero de 1940 hasta el 30 de noviembre de 1945, período de vida de ATA, hubo el siguiente personal:
- Correspondiente Pilotos masculinos: 1.152. Pilotos femeninos: 166. Mecánicos del aire: 151. Radiooperadores: 19. Cadetes: 27. Personal terrestre: 2.786.
- Se transportaron 309.011 aviones de 147 tipos diferentes entre monomotores, bimotores, cuádrimotors e hidroaviones.
- Se volaron 414.984 horas en ferry y 196.384 en aviones taxi. Además fueron voladas 133.247 horas en aviones escuela, a lo largo de 6.013 cursos de perfeccionamiento.

- Muertos: 149 pilotos hombres;15 pilotos mujeres.
- Hubo pilotos de 28 diferentes países: Armenia, Australia, Austria, Bélgica, Bermudas, Canadá, Ceilán, Chile, China, Cuba, Checoslovaquia, Dinamarca, Estados Unidos, Irlanda, Estonia, Francia, Holanda, India, Malasia, Mauricio, Tailandia, Nueva Zelanda, Noruega, Polonia, Sudáfrica, España y Suiza.

Aviones volados por Margot Duhalde Sotomayor:

Monomotores:

- Gipsy Moth, Tiger Moth, Magister, Avro Tudor, Hart, Fairchild, Argus, Queen Bee, Hector, Swordfish, Harvard, Master, Martinet, Hurricane, Albacore, Defiant, Battle, Fulmar, Proctor, Seamew, Mustang, Spitfire, Barracuda, Hellcat, Firefly, Typhoon, Tempest, Skua, Auster, Reliant, Walrus, Sea Otter, Dauntless, Norecran, Avenger.

Bimotores:

- Oxford, Anson, Hampden, Blenheim, Wellington, Hudson, Albemarle, Beaufighter, Beauford, Boston, Venture, Mosquito, Mitchell, Dominic, Warwick, Dakota, Whitley, Groenland, NC-702.

Cuadrimotores (como copiloto):

- Liberator, Lincoln, Lancaster, Halifax, B-17.

Bases en las cuales sirvió en ATA:

- Hatfield, White – Waltham, Luton, Barton, Hamble, Ratcliffe.

Bases en las cuales sirvió en la Fuerza Aérea de la Francia Libre:

- La 80 OTU de Ouston en Escocia, la Escuela de Caza de Meknes en el Marruecos francés, la Escuela de Planeadores de la Montagne Noire y la OFEMA.

Bueno, todo lo anterior son cifras y nombres de aviones y lugares, pero detrás de ellos hay gente, maravillosas personas, muchas de las cuales tuve el gusto de conocer, compartiendo horas de vuelo, en circunstancias muy difíciles de olvidar... De mis compañeros, lejos los norteamericanos eran la mayoría y los más pintorescos. Recuerdo, por ejemplo, a “Alabama” Dunlavy que había sido boxeador y tenía la rara costumbre de mover la cabeza de lado a lado

cuando caminaba. Mientras se encontraba en sus primeras vacaciones en EE.UU., le preguntaron que pensaba de Inglaterra; contestó que no entendía porqué los ingleses no cortaban los cables de porquería de los globos cautivos y dejaban que la isla de “mierda” se hundiera...

Erwin Heering, que a los veintitrés años de edad fue nombrado comandante del N° 10 FPP de Lossiemouth en el Mar del Norte y al que conocí en mis inolvidables vacaciones, junto a mi compañera de escuadrilla Mardy Gathing, por los fiordos y canales escoceses en julio de 1943 y con quien aún mantengo correspondencia.

Ben Warne, uno de los instructores más queridos, que con mucho esfuerzo construyera en su rancho de Millville, Pasadena, de EE.UU., un museo sobre la vida y participación norteamericana en ATA y a cuya inauguración asistí junto a mis hermanas Aurora y Arlette.

Entre los pilotos norteamericanos había también dos hermanos obispos de la Iglesia Episcopal, William y Marshall Milton, de Virginia. Cuando estaban en el N° 2 FPP de Whitchurch, William obtuvo permiso del obispo de Canterbury para ayudar y predicar en la Catedral de Bristol. En febrero de 1943 se mató cuando el motor derecho de un avión Beauford que pilotaba, le falló. Ese tipo de avión era conocido por no poder mantenerse con un solo motor. Su hermano Marshall regresó a Estados Unidos a principios de 1944.

De las mujeres, lejos Grace Stevenson fue la más querida y la mejor compañera, pero también recuerdo con cariño a Sue Ford, Roberta Leveaux, Daphne Miller, Ann Wood y sobre todo a Peggy Lennox, mi compañera de diabluras en la Escuela Elemental de Vuelo, y muchas otras que sería largo de nombrar. Todas ellas llegaron Four Plus (4+), en nuestra denominación, es decir, todas volaron monomotores y bimotores avanzados.

De las pilotos británicas sin lugar a dudas, una de las más destacadas fue Lettice Curtis. Fue la primera en volar cuádrimotors y transportó más de 400 de ellos. No fue santo de mi devoción, pero reconozco sus grandes condiciones de piloto y escritora. Publicó *“The Forgotten Pilots”*, que es un verdadero documento histórico sobre ATA.

Está también Joan Hughes, mi querida y recordada instructora que murió de cáncer hace algunos años y que fue la única mujer instructora en todo tipo de aviones, incluyendo cuádrimotors, a pesar de su corta estatura. Margot Gore, comandante del N° 15 FPP, excelente piloto y jefe. También murió de cáncer hace algunos años. Mi amiga Maureen Chase-Dunlop, que más tarde se casara con un conde rumano y que se dedica a la crianza de caballos árabes en Norfolk, Inglaterra.

Anne Walker, hija de diplomático y cuya familia tiene una hermosa propiedad a orillas del río Beaulieu en la New Forest, a quien solía visitar en cada uno de mis viajes

a Gran Bretaña, mientras ella vivió, y con quien compartí nuestro hermoso bungalow de Bursledon en el último año de la guerra; también murió de cáncer. Visité su tumba en Beaulieu junto a mi consuegra en uno de mis últimos viajes. Es curioso e injusto que estas tres fabulosas mujeres y excelentes pilotos hayan sobrevivido a la guerra y las haya vencido el cáncer.

La alegre y simpática Monique Agazarian, hija de albanés y francesa, cuyos hermanos se hicieron famosos durante la Segunda Guerra Mundial como agentes secretos del Reino Unido. Diana Barnato, millonaria inglesa, que tiene una hermosa propiedad en Horne (Surrey) y que ahora se dedica a la crianza de ovejas y a la cacería de zorros como entretenimiento. Escribió un excelente libro sobre su vida: *“Spreading my Wings”*.

El segundo grupo más grande y pintoresco era el de los polacos. El primero en ingresar a ATA en 1940, fue Klemens Dlugaszewski, quien se desempeñó la mayor parte del tiempo como instructor de aviones cuadrimotores. Siguieron unos veinte más, entre hombres y mujeres con nombres impronunciables como Drzewiecki a quien llamábamos “doble whisky”. Todos se hicieron famosos por su mal inglés y un modo especial de redactar los informes. A fines de la guerra, a uno de ellos le dieron un “chit” para transportar un avión Mosquito a White Waltham; estuvo perdido ocho días y al regreso informó a su comandante, acerca de su ausencia, de la siguiente manera: *“Me dieron un chit, el tiempo no era bueno, pero yo monto, yo monto, yo monto. Me quedo arriba por un momento. Me dijeron que las nubes iban a quebrar, entonces yo bajo para mirar si hay un agujero. No encuentro agujero. Miro y miro, no hay nada y monto nuevamente. Por último no hay más nubes y veo el mundo nuevamente. Digo, ¿donde estoy?, ¿Inglaterra? ¡Ciertamente no!; ¿Francia?, pienso que no; ¿Alemania?, sí, pienso que es Alemania. Hoyos, hoyos en todas partes. Repentinamente veo humo de cañones. No es bueno para mí. Sigo adelante, por fin veo una pista de aterrizaje, aterrizo. Pregunto si es americana, inglesa. No, el comandante es francés y yo no hablo francés”*.

Afortunadamente, la historia terminó bien porque el avión era para una escuadrilla francesa. De todas maneras, mientras se investigaba para quien era el avión, el piloto estuvo preso. De los pilotos polacos, el más pintoresco era Ratomski, quien había sido oficial en el ejército ruso y más tarde piloto en la Fuerza Aérea polaca. Tenía la extraña costumbre de cuadrarse haciendo sonar sus tacones para saludar, al tiempo que decía: Ratomski, piloto polaco.

Siempre hay un final y cuando llegó para ese gran pedazo de mi vida que fue ATA, le dije adiós con gran pesar y un enorme nudo en la garganta. Ya en ese entonces me daba cuenta de lo importante que habrían de ser esos años, pocos pero tan plenos, dedicados a la hermosa misión que me propuse en Chile. Un último *good bye!*, con la voz algo temblorosa, y partí hacia París, para reincorporarme a la Fuerza Aérea francesa, en calidad de teniente piloto.

En la hora de la victoria, hubo un reconocimiento oficial a lo que había sido nuestra misión y nuestra verdadera cruzada, como se aprecia en la siguiente carta:

“Del Ministro de la Producción de Aeronaves Sir Stafford Cripps

Al Comodoro G. d' Erlanger, Air Transport Auxiliary.

En estos días de la gran victoria de nuestras fuerzas armadas en Europa, les envío a Ud. y a todos los miembros del Air Transport Auxiliary mis felicitaciones y mis más sinceros agradecimientos por un trabajo bien hecho.

ATA formó un vínculo entre las fábricas, la Royal Air Force y la Fleet Air Arm. La siempre eficiente regularidad con que ellos entregaban las aeronaves desde las fábricas en todo tiempo y bajo cualquier circunstancia, nos ha permitido mantener un flujo de producción programado.

Desde el Día D, la ATA ha hecho una contribución invaluable a la victoria, entregando las facilidades de transporte aéreo hacia y desde el continente europeo.

Durante el curso de estas difíciles responsabilidades, han sufrido muchas bajas en las filas de ATA y hoy recordamos con pena a aquellos que dieron sus vidas al servicio de su patria.

Este gran servicio llevado a cabo con lealtad, sin reparos y en forma constante ha ganado para cada miembro de ATA la gratitud del país.

El Consejo Aéreo desea hacerse partícipe junto a mí para expresar admiración y gratitud a todos los que sirvieron en ATA.

Stafford Cripps, 15 de mayo 1945”

CAPÍTULO SEXTO

África y Montaña Negra

Cuando llegué finalmente a Francia, me encontré con un país sumido en un estado de gran debilidad militar y económica, después de poco más de cuatro años de ocupación, sumados a un desorganizado sistema administrativo, producto de la misma ocupación alemana y del cambio desde el gobierno de Vichy al del nuevo régimen de liberación. Mucha gente pensó que Francia no volvería a levantarse, al menos en mucho tiempo.

Sin embargo, Francia no sólo supo recuperarse a un ritmo muy alto, si no que además tuvo la capacidad para poner la piedra fundacional de lo que ha llegado a ser la Unión Europea. Además de los esfuerzos económicos, debidamente apoyados por capitales norteamericanos, también buscó la forma de recuperar su antiguo poderío imperial, para lo cual requería de fuerzas armadas eficaces y eficientes. En esas nuevas fuerzas concurrí a prestar servicios.

En París estuve dos meses con vacaciones, en casa de Helene, tratando de descansar mi agotado sistema nervioso y pasándolo bien. Allí cumplí mis veinticinco años y para celebrarlo, Helene organizó una gran comida a la que asistió toda la representación diplomática chilena y oficiales pilotos de la RAF, de Estados Unidos y de la Fuerza Aérea francesa.

Cuando las luces se apagaron y apareció la torta con las 25 velitas, yo estaba muy preocupada porque Helene había dispuesto poner la mesa con finas porcelanas y su cuchillería de oro y plata, pero lo que más me preocupaba era su reloj de sobremesa, consistente en un enorme topacio montado sobre un pedestal de oro macizo, con sus punteros y números en brillantes, que estaba sobre la chimenea, regalo del Príncipe Bishop para uno de sus cumpleaños. Después de todo, seguíamos en tiempo de guerra y yo no podía responder por todos mis amigos...

Durante esos dos meses engordé catorce kilos, llegando a pesar 73 kilos. La tranquilidad y la buena comida de Helene, que conseguía todo en el mercado negro, habían hecho sus estragos en lo que en otro tiempo se consideraba un cuerpo aceptable. Así y todo fui motivo de grandes envidias, por parte del personal femenino cuando me presenté como única mujer piloto de la Fuerza Aérea Francesa Libre en mi nueva base de Spitfire en Ouston, cerca de Newcastle, en el norte de Inglaterra.

La clase de vuelo a que fui sometida en Ouston fue completamente distinta al vuelo al cual yo estaba acostumbrada. Del vuelo individual de ferry pilot, pasé al de acrobacia y formación. Primero acrobacia en Master, teniendo como instructor al Teniente Guillaume, uno de los ases de la acrobacia europea antes de la guerra, para luego realizar práctica de formación en Spitfire con el Comandante Andrieux.

El Comandante Jacques Andrieux era el comandante de la 80 OTU (Operational Training Unit) del aeródromo de Ouston, cerca de Newcastle, en el noreste de Inglaterra, cuando me presenté en esa unidad. Jaco, como le llamábamos sus amigos, había volado durante la guerra en las escuadrillas de la RAF N° 310 y N° 91, regresó a la FAFL como comandante de la famosa escuadrilla 341 Alsacia, tenía 12 victorias aéreas, 14 ataques a barcos, 17 misiones especiales, 60 vehículos y trenes destruidos. Era Gran Oficial de la Legión de Honor, Cruz de la Liberación, Cruz de Guerra con 12 Palmas, Distinguished Flying Cross y Barra de Gran Bretaña, Silver Star y, además, fue oficial de Mérito Agrícola, fue 18 veces tocado por los cañones antiaéreos. La última vez que tuve el placer de compartir con él una cena de gala fue el 20 de junio del 2002, cuando la Fuerza Aérea francesa rindió un homenaje solemne a la Fuerza Aérea Francesa Libre, en la 112 base aérea de Reims-Coercí, con motivo de su disolución. Alcanzó el grado de general de brigada. Murió el 26 de enero del 2005, una semana después de Giselle, su encantadora esposa.

En mi primer vuelo en formación se me pasó la mano y abrí la llave de gas en el despegue, a full potencia sobrepasando a mi líder. Se escuchó la voz calmada y muy ronca de mi jefe, por la radio: “*¿where are you going, honey?, ¿are you playing Doods-Bugs?*”. (¿Dónde vas amorcito?, ¿estás jugando a las bombas voladoras?). En los próximos minutos sólo se oyó su voz que decía: “*Come closer, honey*”. (Acércate, amorcito). A lo que yo contestaba: “*I’m coming. I’m coming*”. (Ya voy, ya voy)...

Esta poco acostumbrada conversación entre una voz masculina y una femenina llamó la atención de algunos pilotos ingleses de escuadrillas cercanas, hasta que uno de ellos preguntó intrigado: “*¿qué diablos pasa ahí, es que ustedes tienen un piloto marica?*”. Jaco rió de buenas ganas y con su acostumbrada voz ronca y varonil, contestó: “*Nada pasa aquí, sólo es que le estoy enseñando a formar a Chile*”. Entonces se oyó la voz entusiasmada del piloto inglés diciendo: “*¡Hello Chile!*”, y aunque el incidente terminó ahí, se repitió en otros turnos siguientes.

En Ouston me hice amiga de algunos muchachos de mi escuadrilla y como la guerra había terminado, la disciplina no era tan rígida, ni el trabajo tan agotador. Por las tardes después de las horas de servicio, sobre todo en los fines de semana, salíamos de caza o nos íbamos a la cercana ciudad de Newcastle a ver algún espectáculo, o nos quedábamos en el casino haciéndonos interminables bromas o, simplemente, organizábamos una fiesta. De todos mis

nuevos amigos, mi favorito pero más temido era Mitchell Sandys, un capitán de un carácter bastante difícil e inconformista, que siempre estaba protestando por todo, pero era bueno y gentil si se le sabía llevar.

Él me hacía bromas pesadas y terribles, pero la peor fue cuando me metió de cabeza a un barril lleno de agua de los que manteníamos dispersos por todo el edificio para casos de incendio. Solo la oportuna ayuda de un par de tenientes impidió que me ahogara.

Ouston queda a 55° de latitud norte (esta es la recíproca de Puerto Williams, en Chile) y por lo tanto sus inviernos son terriblemente fríos, pero el de 1945-1946 a mí me pareció horroroso. Soplaban vientos de hasta sesenta nudos (unos cien kilómetros) acompañados de ventisca o simplemente no paraba de nevar. Las barracas de las distintas escuadrillas quedaban a dos millas del casino y el viaje lo hacíamos en bicicleta cuando el viento calmaba un poco. Por lo general, en el viaje de ida nos daba en la espalda por lo que teníamos que frenar para no ir demasiado rápido; pero al regreso tenía que recurrir a toda la fuerza de mis piernas para avanzar y poder llegar al casino antes de que oscureciera, pues en esa época y en esa latitud oscurecía a las cuatro de la tarde.

Soporté con valentía y dignidad todos esos inconvenientes, sin jamás protestar por miedo a que se me considerara débil por ser mujer; pero lo que verdaderamente me hacía llegar hasta las lágrimas, eran las bromas cada vez más pesadas de Mitchell. Era común que después del enorme esfuerzo por llegar hasta mi dormitorio, me dejara caer agotada sobre la cama y ésta se desplomara, o sencillamente que mi colchón y frazadas se encontraran tres pisos más abajo, cubiertas de nieve, mojadas y sucias. En esas ocasiones la ira me solía dominar y entonces partía enceguecida al dormitorio de Mitchell y destrozaba todo lo que quedaba a mi alcance; entonces él volvía al ataque y trataba no sólo de echar mis pertenencias por la ventana, sino también a mí.

Más tarde, él instaló en su dormitorio todo un equipo de alarma que lo despertaba al menor intento de querer abrir su puerta. Consistía en una serie de campanitas colgadas a cordeles que atravesaban la pieza en todas direcciones y un balde de agua que caía sobre el intruso que pretendía entrar sin su permiso.

Mitchell y yo, a pesar de nuestras bromas pesadas, éramos amigos inseparables y nos llamábamos “hermanitos”. Largo tiempo estuvimos juntos, primero en Ouston, después en Meknes y París. Volábamos en la misma bandada, él de número tres y yo de dos, hasta que fue destinado a Indochina donde fue derribado. Así terminó mi querido y peleador “hermanito”, antes de cumplir treinta años de edad.

En la base aérea de Ouston comí carne caballo por primera vez en mi vida, sin saberlo. Recuerdo que en esa época, debido a la guerra, había racionamiento estricto de carne. Extrañada

comprobé que en nuestro casino, por lo menos tres veces por semana, aparecía carne como plato de fondo en el menú de la hora de almuerzo. Pregunté al mozo como se las arreglaban los franceses para conseguir carne tan a menudo estando racionada; sin inmutarse, el mozo contestó: es carne de caballo, mi Teniente, y no está racionada. Estuve a punto de vomitar, no porque me diera asco, sino por la simple razón de pensar que me estaba comiendo a un amigo...

Mientras tanto mi tiempo se repartía entre prácticas de formación, acrobacia e instrucción de instrumentos en Link-Trainer. En marzo de 1946 llegó la orden de abandonar Inglaterra y trasladarnos a Meknes, en Marruecos, que entonces era posesión francesa. La escuadrilla entera empezó a prepararse y cada piloto a preocuparse por su avión. A mi me fue asignado el Spitfire MH. 840, volaría como número dos de la bandada de Jaco, nuestro comandante, hasta París, y Mitchell iba de tres. A estos aviones les hicimos pintar la Cruz de Lorena en las capotas de los motores, pues sería la única bandada que pasaría por París; días más tarde nos reuniríamos en Burdeos con el resto de la escuadrilla.

Pedí un par de días libres y partí a Londres a despedirme de mis amigos y cuerpo diplomático chileno y, sobre todo, a cerrar mi cuenta bancaria, ya que no regresaría a Inglaterra. En el banco me esperaba una gran sorpresa, tenía mucho más dinero del que pensaba o lo que el país dejaba salir, en una cuenta cuya existencia no recordaba. El padre de Gordon me la había abierto hacía tiempo y yo lo había olvidado. Negocié mis libras con un secretario de la embajada, que por supuesto me las pagó muy mal y regresé a Ouston.

Al día siguiente pedí permiso para ir a despedirme de los padres de Gordon a Carlisle, distante media hora de vuelo en Spitfire, los llamé por teléfono y les dije que iría a pasar la noche con ellos. Aterricé en Kirkbride, el aeródromo más cercano, y me dirigí a casa de la familia Scotter con la última luz del día. Al llegar me sorprendió encontrarlos listos para salir. Se disculparon diciendo que desgraciadamente, cuando yo llamé, ellos ya tenían compradas entradas para el cine. Me sentí molesta, ofendida y desilusionada, pero no dije nada. Me senté tranquilamente frente a la chimenea a esperar su regreso.

Media hora después se abrió la puerta y Gordon apareció en el umbral. Por largo rato nos miramos sin hablar, sorprendidos y emocionados. Ahora entendía porqué sus padres me habían dejado sola, con la disculpa de ir al cine. Se había casado hacía muy poco tiempo, pero estaba de vacaciones, solo, en casa de sus padres, desorientado y, lo que era peor, dedicado a la bebida. Regresé a mi escuadrilla con una extraña sensación de culpabilidad.

Dos días después, la escuadrilla iniciaba el largo viaje a Meknes. El cuatro de abril de 1946 dejaba Inglaterra para siempre. En el momento en que mi avión cruzó la línea de la costa sentí el corazón apretado y una profunda pena invadió todo mi ser, pero tenía que preocuparme de mantener mi lugar en la formación, por lo tanto muy pronto desapareció la emoción.

Había vivido cinco años en Inglaterra. La había odiado, aceptado, amado y adoptado. Había sufrido, pasado terribles fríos, mucha hambre y miedos que jamás volverán a repetirse, pero también había sido inmensamente feliz, había madurado y, lo que era más importante para mí, me había realizado como piloto y vivido una hermosa y sana camaradería que sólo las personas expuestas al peligro diario pueden apreciar. Ahora, junto con cruzar la costa de Dover dejaba atrás todo un mundo de recuerdos para empezar una nueva vida, en un nuevo país, de distintos idioma, costumbres y manera de pensar.

A nuestra llegada a París sobrevolamos los Campos Elíseos a baja altura y en formación cerrada, para que los parisienses pudieran ver nuestras Cruces de Lorena y supieran que éramos pilotos de la Francia Libre...

En la Ciudad Luz pasamos tres inolvidables semanas, compartiendo con otros pilotos de la Fuerza Aérea de la Francia Libre. Nuestro punto de reunión era el Club Maridor, un hermoso palacio en la Avenida Presidente Wilson que había pertenecido a un famoso y millonario periodista Bunan Várilla, director del diario "Combat", que había colaborado con los nazis y que la Fuerza Aérea había requisado para club. Como era la de menor graduación de la bandada tenía que ir, por orden del comandante, todos los días al aeródromo de Le Bourguet donde teníamos nuestros aviones, para verificar su estado operacional. Cada día, antes de partir, el comandante me sugería en forma sutil, que debería encontrarles pequeñas fallas, con el propósito de permanecer más tiempo en París.

Finalmente, el 30 de abril despegamos rumbo a Burdeos para reunirnos con el resto de la escuadrilla y nuestros dos Beaufighter escolta. El tiempo estaba malo, por lo que no pudimos reanudar nuestro viaje hasta el 2 de mayo, día en que salimos con rumbo a Istres, donde después de cargar combustible partimos hacia Elmas en Cerdeña, en un vuelo de casi 400 millas sobre el Mediterráneo.

El nombre de la escuadrilla era "Chicken" y yo volaba como Chicken Nueve. Volábamos sobre una capa compacta de nubes en formación de viaje, siguiendo al Beaufighter líder. El otro de estos aviones cuidaba la cola de los doce Spitfires, por si alguno de los aviones tenía falla de motor y su piloto se veía en la necesidad de saltar en paracaídas. Eran tan sólo dos horas de vuelo, pero por las circunstancias en que volábamos, a mí me parecieron eternas. El nivel de combustible bajaba rápidamente y a pesar que llevábamos estanques suplementarios de punta de ala, el combustible nos alcanzaría justo para el viaje, si todo marchaba de acuerdo al plan de vuelo. Yo miraba a mi alrededor y pensaba que el Mediterráneo no parecía muy amistoso con sus grandes trompas de agua visibles a la distancia.

Media hora antes de nuestra estimada sobre Elmas, el líder dio orden de cerrar la formación y empezar a descender, pero yo no alcancé a formarle al líder de mi bandada. Repentinamente

y por algunos segundos, me encontré sola entre nubes y muy asustada. Sabía que una vez que rompiera las nubes, solo vería agua a mi alrededor y mi combustible estaba muy bajo, por lo que tomé el micrófono y una voz muy angustiada salió al aire diciendo: “*Chicken líder de Chicken Nueve, estoy perdida*”. Más tarde supe por controladores locales que mi angustiada voz se había oído por todo el Mediterráneo. ¡Qué vergüenza! Al romper nubes, encontré a mi líder, pero había pasado peligrosamente cerca de una de las bandadas.

En Elmas pasamos dos días, nos alojamos en el elegante y hermoso club de oficiales, donde compartimos con pilotos de la RAF que habían tomado posesión del aeródromo, como también con oficiales italianos que, ahora derrotados, habían pasado a ser nuestros aliados y, ¡qué aliados!, fueron los italianos más apuestos que he conocido. Allí tuve la oportunidad de escuchar el gran tenor italiano Beniamino Gigli, que se encontraba en la isla ofreciendo un recital, fue una experiencia maravillosa.

El 3 de mayo despegamos rumbo a Blida, en Argelia, con la prohibición de aterrizar en Maison Blanche, el aeródromo más cercano a la costa, pues estaba en manos de la RAF y, según nos informaron, no tenían combustible suficiente para reabastecer a tanto avión. Blida queda a quince minutos de vuelo tierra adentro. Nosotros sabíamos que aunque economizáramos al máximo el combustible no podríamos llegar hasta nuestro destino y que malamente podríamos alcanzar Maison Blanche, distante de Elmas veinte minutos más que el tramo Istres-Elmas.

Despegamos, nivelamos y cambiamos inmediatamente a los estanques de punta de ala, o sea la reserva, que en principio nos daría cincuenta minutos de vuelo. El tiempo pasó lentamente y todo lo que se veía era agua y cielo, ¡qué grande puede parecer el Mediterráneo cuando no se tiene combustible! Llegaron los cuarenta y nueve minutos muy bien cronometrados por mí y el líder aún no daba la orden de cambiar a los estanques principales y, sólo había agua a mi alrededor.

Empecé a pasarme toda clase de películas, si el motor se paraba y no lo podía hacer partir nuevamente, tendría que saltar en paracaídas ya que el Spitfire no flotaba y se iba derecho hasta el fondo del mar, y tal vez algún bicho raro de éste me iba a comer si no lograba deshacerme de mi paracaídas con la suficiente rapidez e inflar mi bote salvavidas y subirme a él. Comencé a recordar cuando durante los ejercicios de salvavidas en Inglaterra no lograba subir mi trasero al bote. No soporté más y con la voz más calmada que fui capaz de articular, le recordé al líder que llevábamos más de cuarenta y nueve minutos con los estanques de emergencia. La voz tranquila de mi comandante contestó diciendo: “*Okey, Chile, escuadrilla Chicken, cambien a los estanques principales*”. ¡Qué alivio!, ya no me comerían esos bichos raros hambrientos del Mediterráneo...

Pasó una hora de vuelo y la costa apenas se divisaba en el horizonte. Nuevamente los estanques de combustible empezaron a bajar rápidamente; de pronto salió la voz del líder

diciendo que estábamos muy bajos de combustible, así es que tendríamos que aterrizar en Maison Blanche, aunque se enojara la RAF. Llegamos sobre el aeródromo con los estanques vacíos y el líder ordenó que Chicken Nueve aterrizara primero, hice la aproximación lo más corta que me fue posible pero me vi obligada a rehusar por tráfico, aterricé cuarta y me dirigí a la losa de estacionamiento siguiendo a los otros tres aviones.

Me estacioné al lado de ellos, corté motor y aún no me había soltado las amarras, cuando un enfurecido oficial de la RAF saltó a mi ala y sin más preámbulos me notificó que no había combustible para nosotros, a pesar que le era fácil observar que varios de nuestros aviones se habían quedado sin combustible durante la rodada. Me saqué el gorro de vuelo y con una voz tan enfurecida como la suya, le lancé: *¡qué me dice a mí, dígaselo a mi comandante!* El sorprendido oficial cambió inmediatamente su actitud y no sólo hubo combustible para todos los aviones, sino que además un regío almuerzo para todos los pilotos. Este incidente se prestó para muchas bromas y hubo pilotos diciendo que para conseguir combustible y comida en aeródromos de la RAF, había que volar con Chile, nombre por el que todavía era conocida.

Argel es una hermosa y misteriosa ciudad. Nos quedamos un día visitando los lugares más importantes, sobre todo la Casbah, la parte antigua de la ciudad. Me sentí muy incómoda caminando sola por sus estrechas callecitas y confieso que sentí miedo ante las inquisitivas miradas de los árabes. Al día siguiente despegamos rumbo a Orán, con nuestros estanques de combustible bien llenos, gracias a la gentileza de la RAF. Nuestro vuelo fue sin novedad hasta Orán, pero entre esta ciudad y Meknes nos sorprendió el mal tiempo y nos vimos obligados a aterrizar en Oujda, que es una ciudad de ensueños, situada en medio de la nada del gran desierto del Sahara.

Después de despegar de Orán, volamos sobre las arenas desérticas, donde pensé que no había ni una sola alma viviente. Repentinamente, a la distancia apareció un puntito blanco brillante que se agrandaba a medida que pasaban los minutos de vuelo; era Oujda. Esta ciudad, como otras de esta parte de África del norte, está dividida en zona europea y árabe. La parte europea tiene magníficos y modernos edificios con excelentes hoteles en amplias y bien cuidadas avenidas; mientras la parte árabe es de callejones estrechos, sucios, llenos de moscas y con negocios uno al lado del otro.

Con un grupo de pilotos visitamos un club nocturno en el lado europeo que tenía un excelente show, donde entre otros artistas actuaba un par de gemelos de aproximadamente doce años de edad, muy bueno su número artístico, pero me desagradó su manera de actuar como adultos, sacaban a bailar a mujeres que los duplicaban o los triplicaban en edad y en todo momento actuaban como hombres maduros. Por ser fin de semana los hoteles se encontraban totalmente repletos de árabes que, según nos dijeron, nadie sabía de donde venían, por lo que nos vimos en la necesidad de alojar en las barracas del aeródromo.

Yo tuve que dormir en la misma pieza de la tripulación de uno de los aviones escolta, en una cama con sábanas negras como estropajo. Por suerte andaba trayendo una preciosa bata de seda inglesa que usé como pijamas, ya que a pedido expreso de la tripulación, no me podía desvestirse pese a una temperatura superior a 40° C.

El 5 de mayo, un mes y un día, después de haber despegado de Ouston en Inglaterra, llegamos a nuestro destino: la escuela de aviones de caza francesa más importante de esos años, en Meknes, Marruecos francés, con todos nuestros aviones intactos. Desde luego, el ambiente era tremendamente típico. Meknes, rodeada por cuarenta kilómetros de muralla, me pareció una ciudad muy interesante y totalmente cosmopolita. Es una de las cinco ciudades imperiales, al igual que Fez, Rabat, Marrakesh y Casablanca. Dividida en dos por el ancho valle del río Oued Boufekrane, su prosperidad era evidente. La Medina está repleta de zocos agradables de recorrer y donde se podía adquirir variadas mercancías. La parte nueva estaba llena de cafés y era muy fácil ubicarse.

Al día siguiente de nuestra llegada fui presentada a la hora de almuerzo al resto de los numerosos oficiales de la base aérea, como la Teniente-piloto Duhalde. Me levanté de la silla e hice una venia como saludo, inmediatamente empezó un barullo más un sonar de cubiertos y un bombardeo con pan, servilletas y otro sinnúmero de objetos sobre mi cabeza. Era la manera de los dueños de casa de darle la bienvenida a un nuevo piloto a su unidad, pero a decir verdad, yo estuve a punto de salir corriendo pensando que había llegado a una unidad de bárbaros. ¡Qué diferencia con las unidades inglesas!

No me llevó mucho tiempo para darme cuenta que había una gran rivalidad entre los oficiales. Estaban presentes los pilotos que habían sido entrenados en EE.UU. y volaban P-47 y se creían los mejores; los pilotos de Vichy, del Mariscal Petain que volaban Potez, avión de caza francés y que también se consideraban extraordinarios y nosotros que habíamos sido entrenados en Inglaterra y volábamos Spitfire y que también nos creíamos los mejores.

Aviones de diferentes tipos y fabricaciones sobraban, por lo tanto no era problema volar. Una mañana salí a hacer acrobacia en un Avenger, caza de la marina de Estados Unidos, cuando en la estación de servicios de la base un chofer estaba llenando su vehículo con combustible y le comenté al encargado que el piloto de ese avión era una mujer. El encargado de la estación de servicios preguntó si era francesa, a lo que el chofer contestó que era de un país extraño llamado Chile.

Al oír esto, el hombre salió corriendo hacia su casa para contarle a su esposa que había una chilena en la base, pues ella también era chilena y me visitó muy de madrugada al día siguiente. Cuando abrí mi puerta, se abalanzó en mis brazos llorando y riendo como si fuese una antigua amiga. Hacía veinte años que había salido de su ciudad natal, Los Ángeles, y no había vuelto a

tener contacto con nadie de Chile, así es que muy pronto nos hicimos amigas y la visité casi a diario mientras permanecí en Meknes.

Nuestra base quedaba muy cerca del centro de la ciudad y sólo la separaba un par de regimientos de la Legión Extranjera. En mis primeras incursiones me llamó la atención la disciplina militar de los legionarios. Mucho antes de cruzar las puertas de las guardias, los centinelas se cuadraban y me presentaban armas haciéndome pensar que era curioso que estos franceses fueran tanto más disciplinados que los que había conocido en Francia o Inglaterra. Un día se lo comenté a un compañero y riéndose me dijo: “*¡Pero Chile, es que no ves la diferencia, casi todos son alemanes!*”.

Mientras permanecí en Meknes visité las fascinantes ciudades de Fez y Rabat. En la primera de ellas visité la ciudad vieja con sus sombreadas y retorcidas callecitas, sus suntuosas residencias y una colección increíble de zocos. En el barrio andaluz su mezquita del siglo IX. El fabuloso Museo en el Palacio de Dar-Batha; la mezquita Al-Karawiyin del mismo siglo IX y que fue fundada por una mujer tunecina llamada Fátima Al-Fihri; según decían era la primera universidad del mundo y donde estudió el Papa Silvestre II en el siglo X; las plazas de Nejjarine y el Nejjarine Fadouk, donde antiguamente se alojaba a las caravanas. En el zoco de los joyeros compré preciosos anillos, pulseras y cadenas talladas.

Fuimos invitados a comer al palacio de uno de los grandes señores conocido de mi Comandante Andrieux. Al atardecer, un impresionante murmullo se dejó oír y pude observar a miles de personas ataviadas con sus túnicas blancas, hincados en las calles haciendo reverencias hacia La Meca, la ciudad espiritual.

En Rabat y siempre acompañada por mis dos inseparables amigos y jefes, Jaco y Mitchell, visitamos las Cuevas de Hércules junto al mar, las que fueron habitadas en épocas prehistóricas; el Museo de Antigüedades y la Torre de Hassan. Rabat es una ciudad moderna de grandes avenidas y hermosos jardines; su Barrio Árabe es amurallado y tiene una magnífica puerta del siglo XII.

Apenas habían transcurrido algunas semanas y todavía me encontraba saboreando las bellezas del misterioso y fabuloso Marruecos, cuando fui llamada a París, en calidad de urgente, por el Ministerio del Aire. Partí de regreso a Francia vía Rabat, Gibraltar, Istres y Burdeos, en el bimotor Beaufighter LS-185.

Como aeródromo, Gibraltar es un verdadero portaaviones, comúnmente afectado por fuertes turbulencias. Es un trabajo de ingeniería increíble en que se cortó la roca y con sus desechos se rellenó el mar a ambos lados. Mi primer intento de aterrizar fue frustrado y me vi obligada a regresar a Rabat, distante una hora y cincuenta minutos de vuelo en ese avión. Ese

mismo día, por la tarde, despegué nuevamente y aterricé sin novedad a pesar de las fuertes turbulencias.

Me encontré con un Gibraltar de ensueño. Una ciudad de dos calles principales construida en la roca, fuertemente fortificada, con una activa vida nocturna y sin racionamiento de luz ni de comida. Fue allí donde comí plátanos hasta saciarme después de no haberlos visto por muchos años, creo que ni siquiera recordaba si existían.

El Peñón, como llaman a Gibraltar es para mí, fascinante. Tiene unos seis kilómetros de largo por, tal vez, dos de ancho, una sola calle principal llena de importantes negocios, especialmente joyerías y otra paralela, llamada la calle de los irlandeses, con muchos pubs. Hay dos enormes cavernas con estalactitas. Una de ellas se usó durante la guerra como hospital y después ha sido usada para espectáculos artísticos; la otra la encontraron al dinamitar parte del peñón para rellenar el mar y construir edificios en altura. Según me informé, tiene una laguna en su interior. En la parte alta del Peñón habitan los macacos, unos monos marsupiales sin cola, que solo existen allí. La leyenda dice que cuando se extingan los macacos, el Peñón dejará de ser británico.

Al día siguiente, muy temprano, despegué rumbo a Francia. El día estaba totalmente despejado y reinaba absoluta calma; mientras despegaba, pude observar docenas de españoles que esperaban cruzar la pista de aterrizaje camino a su trabajo en la zona británica.

Las noticias que recibí a mi llegada a París, fueron bastante sorprendentes. Cuando me presenté al Ministerio del Aire, me informaron que estaba temporalmente agregada a la OFEMA, que era la Oficina Francesa de Exportación de Material Aéreo, y me notificaron, además, que integraría una comisión para dirigirme a países de Sudamérica con el objeto de demostrar algunos aviones franceses.

Estuve veinte días poniéndome al tanto del papel que debería desempeñar durante la misión y preparándome para el viaje que duraría dos meses. Como siempre cuando me encontraba en París, me alojaba en el fabuloso departamento de mi amiga Helene, en el 16 del boulevard Suchet, en el aristocrático barrio de los Bosques de Boulogne.

El 30 de junio de 1946 dejamos París en una misión integrada por una veintena de pilotos y técnicos, presidida por el Director General de la OFEMA, ingeniero André Bourges. Como relacionadora pública nos acompañaba la famosa aviadora francesa Maryse Bastié, quien había sido la primera mujer que atravesara el Atlántico Sur en su pequeño avión Caudrón Simuns.

Viajamos en el DC-4 del General De Gaulle y el primer día volamos catorce horas cubriendo las etapas Orly, Casablanca, Dakar. Al día siguiente, Dakar, Recife, donde después de cargar combustible continuamos a Río de Janeiro. En Recife tuve la mala idea de ponerme a jugar con

un pequeño mono que se encontraba enjaulado, pero que yo saqué para poder acariciarlo. El muy bandido se enamoró de mí y no hubo caso que me soltara hasta que llegó su dueño. Con este incidente el vuelo se retrasó una hora y el comandante de la aeronave estuvo a punto de despegar sin mí y dejarme con el mono.

El 3 de julio llegamos a Buenos Aires donde teníamos que esperar a nuestros cinco aviones que venían por barco desde Francia. Los aviones eran dos bimotores: el SO-93, matrícula PB-BAF, y el N.C. 702, matrícula FB-BFB; y, los tres monomotores: el Nord 1101, matrícula FB-BCA, el Stampe 137, matrícula FB-BCO, y el Morane 502 matrícula FB-BCT.

Yo era la única uniformada del grupo y la única que hablaba castellano, por lo tanto se decidió que el mecánico del DC-4 se quedara conmigo para el carguío de combustible y aceite, mientras el resto del grupo se iba al hotel. Todo el equipaje fue sacado del avión y embarcado en diferentes taxis, pero cuando llegué al hotel, nadie sabía nada de mi única maleta. Estaba al borde de la histeria, porque en Río de Janeiro había comprado varios glamorosos vestidos y zapatos no vistos por mí en varios años de estricto racionamiento. Cuando lo creía todo perdido, me llamaron de la embajada francesa para comunicarme que un honesto taxista se había encontrado con mi maleta en el portaequipajes de su automóvil y que desconociendo el nombre del hotel en que me hospedaba, la había ido a entregar a la embajada.

Al día siguiente conocí al chofer del taxi en el aeropuerto quien resultó ser un señor de apellido Duhalde, que también era de origen vasco y, según él, emparentado con el entonces Vicepresidente de Chile, Alfredo Duhalde. No necesitamos más presentación y desde ese momento nos empezamos a llamar primos. Cuando le pregunté cómo había sabido donde ubicarme, me contestó que le había llamado la atención que vistiera uniforme francés y en mi hombro dijera CHILE, y que además la etiqueta de mi maleta decía: Teniente Margot Duhalde.

En Buenos Aires éramos agasajados a diario por la colonia francesa y por las autoridades argentinas con interminables almuerzos, comidas y cócteles. El barco con nuestros cinco aviones había llegado al puerto, pero el proceso de sacarlos de aduana era largo y engorroso, por lo que los días transcurrían en largos trámites. Cada día que pasaba, me ponía más inquieta ya que hacía seis años que estaba fuera de Chile, sin ver a mi familia y sólo estaba a un paso de mi país y no podía llegar a él, por culpa de la famosa aduana. Al cabo de doce días no soporté más y decidí hablar con el Agregado Aéreo francés para pedirle permiso para visitar a mi país y mi familia. No solamente me autorizó, sino además me prestó su avión particular, un Goeland bimotor. Fue así como llegué de regreso a mi país el 16 de julio de 1946, en una visita oficial de tres semanas, *como oficial de la Fuerza Aérea francesa, en misión por el gobierno francés.*

Días después, mi avión, el SO-93, del cual era copiloto, fue armado y salió a prueba con su piloto Fernand Lafevre y el mecánico Pierre Dupré; por razones que se desconocen, perdió

un ala, llevando a la muerte a sus dos tripulantes. A consecuencia de este accidente se suspendió la visita a Chile del resto de la delegación y los aviones.

Mientras tanto, yo era agasajada tanto por mis compatriotas, como por las colonias vasca y francesa. La Fuerza Aérea de Chile me honró con el título de Piloto Honoris Causa de la Institución, junto al Group Captain Sandy Mac-Dougall, Agregado Aéreo británico. Las alas me fueron entregadas por el Comandante en Jefe de la FACH, General del Aire don Manuel Tovarías Arroyo, en un cóctel comida que duró hasta la amanecida.

Los festejos se sucedieron a diario, más las conferencias de prensa y reportajes durante todo el día, los que me dejaron totalmente agotada. Era como si todo Chile me hubiera querido festejar. Por esa razón fue grande mi alegría cuando la embajada francesa me notificó que venía el otro bimotor, el NC-702 Martinet, a buscarme para continuar las demostraciones en algunas ciudades argentinas, uruguayas y brasileñas. Antes de partir, su piloto Jean Brivot, y yo, su copiloto, hicimos demostraciones en El Bosque y Quintero para la Fuerza Aérea y en Los Cerrillos para los pilotos de líneas aéreas.

El día 10 de agosto despegamos rumbo a Rosario con escala en Mendoza, para reabastecernos de combustible. En Rosario estuvimos dos días para demostrar el avión y asistir a una gran comida ofrecida por las autoridades locales. El 19 llegamos a Montevideo. A nuestro paso por Buenos Aires se nos habían unido los tres monomotores para seguir juntos a Río de Janeiro.

En Montevideo nos esperaba el embajador francés con su personal, parte de la colonia francesa y algunos amantes de la aviación. En lo personal, a mí me esperaba un gentil señor, primo de un piloto de Rosario quien le había telefonado para que me recibiera, por lo que me atendió regimiento los dos días que permanecí en la capital uruguaya. Al descender de nuestro avión se nos acercaron algunos matrimonios para saludarnos y, en esos momentos con gran sorpresa y vergüenza, pude ver que dos de nuestros mecánicos, después de saludar se dieron vuelta y se pusieron a orinar... Luego de algunos minutos, subí al imponente convertible del primo del piloto de Rosario, vehículos inexistentes en Europa en la posguerra, y partí rumbo a la ciudad.

Estaba totalmente agotada con el vuelo y las traspasadas, así es que apoyé la cabeza en el respaldo del asiento y por unos segundos me quedé dormida sin saber donde estaba; repentinamente, al abrir los ojos vi un cuadro familiar, dos hombres vestidos con el uniforme azul marino de ATA, sentados sobre sus paracaídas al borde del camino esperando que alguien los llevara. Me senté rápidamente y empecé a gritarle al dueño del convertible que por favor parara su veloz carrera, porque esos dos hombres eran amigos míos.

El creyó que había visto visiones y trató de convencerme que no era posible que los conociera, agregé que tan solo eran tripulantes de algún avión y estaban esperando locomoción;

le insistí en que por favor volviera atrás para llevarlos, lo que hizo de muy mala gana y... ¡oh sorpresa!, eran dos ex ATA, el Capitán Carreras, español, muy conocido en el ambiente aeronáutico de esa época y su ingeniero de vuelo, contratados por Aerolíneas Argentinas después de la guerra y que ahora estaban volando DC-4. Fue un agradable encuentro lleno de recuerdos y de nostalgias por los tiempos pasados.

Pero no fue mi único encuentro con amigos pilotos de la guerra; otro día me encontré con un oficial de la RAF y decidimos celebrar nuestro encuentro. Quedamos de acuerdo para juntarnos en la puerta de la embajada francesa después de la comida que ofrecía el embajador en honor de la delegación, e ir a un club nocturno. Partimos dispuestos a divertirnos como en los viejos tiempos. Bailamos y bebimos toda la noche, los uruguayos con su amabilidad acostumbrada, nos invitaban a beber con ellos o nos mandaban botellas de champaña a nuestra mesa, y cuando quisimos retirarnos, el dueño del club no nos permitió pagar nuestra cuenta.

Días después dejamos Montevideo rumbo a Río de Janeiro, nuestra última escala antes de regresar a Francia. Las malas condiciones atmosféricas nos acompañaron durante todo el vuelo y fueron muchas las veces que nos vimos en la obligación de aterrizar de emergencia en lugares totalmente dejados de la mano de Dios, como fue la pista de El Sauce, que en ese entonces estaba abandonada. Allí tuvimos que esperar sentados en nuestros aviones que pasara la tempestad eléctrica.

Ese mismo día hicimos Río Grande y Pelotas, donde nos vimos obligados a pernoctar en un hotel de última categoría, lleno de chinches y otros bichos indeseables. El único hotel decente se encontraba totalmente lleno. Recuerdo que pasé toda la noche viendo desfilar por mi cama decenas de chinches. El único baño tenía como paredes, esterillas transparentes, lo que permitía observar al vecino perfectamente. Me recordó un poco a Oujda, pero este lugar era peor. Por suerte el tiempo mejoró y pudimos continuar nuestro vuelo a Porto Alegre al día siguiente. Allí nuevamente nos encontramos con una terrible tormenta tropical, pero esta vez pudimos alojarnos en un elegante hotel de Florianópolis, que por ser invierno se encontraba totalmente desierto.

Desde aquí volamos a Santos y luego a Río de Janeiro donde nos quedamos diez días demostrando los aviones, pasándolo muy bien, visitando la ciudad y haciendo infinidad de compras. Maryse Bastié y yo compartimos un regio departamento de dos dormitorios y un baño en un elegante hotel. El primer día observé que una gran cucaracha compartía nuestro baño; yo no me atrevía a matarla pero tampoco osaba entrar al baño si no sabía la exacta posición del bicho, por lo que pedía ayuda a Maryse para ubicarla, hasta que mi amiga decidió matarla, pero apareció una docena de ellas para comerse el cadáver. Yo estaba totalmente histérica con la presencia de estos desagradable insectos y lo único que quería era regresar a Francia.

También allá tuve algunas anécdotas divertidas. A mediados de septiembre, muy de madrugada, llegamos a París. El resto de los integrantes de la misión pensó que mi equipaje

no sería revisado por ser uniformada, por lo tanto me pidieron que les pasara en la funda de mi paracaídas abrigos de piel, vestidos, zapatos, etc. que habían comprado para sus esposas, pero el que verdaderamente exageró fue uno de los pilotos que me sacó unos panty de la maleta y después de coser una docena de libras esterlinas, oro, me pidió que me los pusiera para pasar por la aduana. Puse la prenda en mi cartera y me olvidé del asunto.

A nuestra llegada a Orly, dejé mi equipaje abandonado y me dirigí a una caseta telefónica para llamar a mi amigo Kent Power, Wing Commander de la RAF, en misión en Francia para que fuera a recogerme. Cuando regresé al recinto aduanero todos mis compañeros habían terminado con la revisión y me esperaban ansiosos en el autobús especial para trasladarnos al centro de la ciudad. A la salida del aeropuerto entregué todo el contrabando y las monedas con mis pantys, que nunca más vi.

Permanecí en París alrededor de un mes, siempre agregada a la OFEMA mientras hacía mis informes del resultado de nuestra misión en Sudamérica. Cumplida esta obligación, partí nuevamente a Meknes, como copiloto de un cuadrimotor Halifax, desde Burdeos directo a Rabat. Total, seis horas y diez minutos de vuelo. Una vez en mi base, me dediqué a volar, sobre todo en un Dauntless, avión de caza que fue construido especialmente para la marina de Estados Unidos, y a continuar con mis visitas turísticas. La Fuerza Aérea de Chile tuvo también este avión, en su versión terrestre llamada Banshee. Estaba feliz y tranquila cuando nuevamente fui llamada a París y para gran sorpresa y enojo mío, me impuse que estaba destinada a la Escuela de Planeadores de la Montagne Noire, cerca de Toulouse, por un tiempo no determinado. Nunca supe quien fue el genio de aquella destinación y tampoco cuál era la razón. Lo único que sabía era que a mí, jamás se me había pasado por la mente hacer un curso de planeadores.

De muy malas ganas hice mi maleta y partí rumbo a lo desconocido. Me fue a dejar en su automóvil Roberto Goddard, militar chileno que estaba haciendo un curso de Estado Mayor en París. Nos habíamos conocido en la embajada chilena haciéndonos amigos. Hicimos un hermoso y agradable viaje visitando todo lo que nos pareció interesante, y de paso fuimos a ver a un amigo común quien tenía una linda viña a 150 kilómetros al sur de la capital. Almorzamos con él y su familia, visitamos sus bodegas de vino y algunas vecinas de gran renombre. En todas ellas se nos dio, al ingresar, un pedazo de pan acompañado con queso de cabra y un vaso.

Nuestro amigo provisto de una gran jeringa extraía vino de diferentes fudres, llenaba nuestros vasos, se echaba el vino a la boca, hacía una gárgara y luego lo escupía. A mí me pareció un gran desperdicio, por lo que decidí beberlo, pero muy pronto me di cuenta que si no me comía el pan con el queso, terminaría ebria.

Nos despedimos de nuestros anfitriones y sus amables vecinos, y continuamos nuestro viaje sintiéndonos muy felices, pero la felicidad me duró hasta que llegamos a la Montagne Noire, mi destino. Un lugar inhóspito situado sobre una colina que había sido refugio de uno de los grupos de

la resistencia armada francesa. La escuela se componía de un casino y una sala de clases, mientras el resto de las construcciones servían de dormitorios. Los baños estaban aparte, y al igual que en el hotelito de Pelotas, las divisiones eran lonas muy cortas que tan solo cubrían del cuello a las rodillas.

Tanto los instructores como los alumnos eran hombres que a mí me parecieron pesados y mala clase. La única mujer era la secretaria de la escuela; una chica joven, con gran experiencia en planeadores. Mi dormitorio, al igual que los demás, era una pieza chica, fea y con muy poca luz, generalmente llena de arena, la que se introducía por los orificios de las paredes y por debajo de la puerta cuando soplaban el viento. Habían dos casinos, el de instructores y el de los alumnos. Yo almorzaba en el de los instructores, lo que le parecía muy mal al resto de los alumnos, que como buenos franceses tenían su cuota de envidia.

Tampoco entendían que fuera oficial francés, ni mucho menos que la embajada chilena se preocupara de mí y que me hubiera ido a dejar un automóvil con patente diplomática. En resumen, yo era una creída y una aprovechadora, que con seguridad era hija del embajador chileno y por eso me había conseguido el curso de planeadores, gratis, con perjuicio para ellos ya que veían en mi persona a una rival como futura instructora, profesión que ellos usarían para ganarse la vida. Yo los dejaba que pensarán lo que quisieran y nunca me di el trabajo de explicarles quien era o porqué estaba ahí. Los encontraba demasiado mala clase.

Hacía poco que me encontraba en la escuela, cuando recibí un telegrama del Ministerio del Aire, comunicándome que había sido nombrada “Caballero de la Legión de Honor”. Mi sorpresa fue grande porque jamás pensé que se me concedería tal honor; pero más sorpresa fue para mis compañeros que no lograban entenderlo. Aparte del Director y un par de instructores, nadie sabía que yo había sido piloto de transporte de aviones de la Francia Libre, en Inglaterra.

Mi instrucción en planeadores no tuvo problemas y no me fue difícil volarlos, solo que a veces echaba de menos el motor y me sentía muy a disgusto en ese ambiente y en ese lugar. Poco a poco fui apreciando ese tipo de vuelo y empezó a gustarme y a entusiasmarme hasta que obtuve la licencia C de Plata, que consistía en hacer un vuelo de cinco horas, montar sobre mil metros y recorrer una distancia de cincuenta kilómetros. Me encontraba haciendo las cinco horas cuando vi estrellarse a uno de los planeadores. Resultó ser uno de los pocos alumnos que me gustaba, un chico muy joven y simpático, por suerte salvó con vida pero con múltiples quebraduras.

En la Montagne Noire los entretenimientos eran nulos. No había ciudades cercanas donde se pudiera ir a pie; no existía locomoción hacia ningún lado; en resumen, estaba presa en ese lugar. De vez en cuando, venían amigos a visitarme, pero también solía parecerme molesto porque hubo ocasiones en que se me juntaron dos o tres de distintas nacionalidades e idiomas. En el valle, a unos cinco kilómetros de la escuela, había un caserío típicamente francés y muy pintoresco, cuyos habitantes se dedicaban a la crianza de gansos y a la fabricación de foie grass con trufas. Un día

decidí visitarlos y hacia allá encaminé mis pasos. No sabía que los gansos eran salvajes y me acerqué a los malditos, apenas me aproximé, me atacaron en masa. Fue uno de los grandes sustos de mi vida y hasta el día de hoy no me explico cómo pude correr tan rápido y subirme a un cerco del cual fui rescatada por un campesino, minutos después. Fue mi única visita al caserío, después de eso no me dieron ganas de regresar, por mucho que me gustara el foie grass.

Algunas semanas después de mi presentación a la escuela, llegó un automóvil arrastrando una caravana, era Susan Melk, una mujer joven, agradable y muy atractiva, que pasaba gran parte de su vida visitando los distintos centros de vuelo a vela del país, batiendo récords de duración en el aire y compitiendo en los países europeos y América del Norte. Mientras estuvo en la Montagne Noire batió el récord mundial de permanencia en el aire con acompañante, para damas. Junto a ella iba la pequeña secretaria de la Escuela, cuyo nombre no recuerdo.

A mi regreso a París fui condecorada oficialmente con la Legión de Honor por el General Marcial Valin, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Francia, en una emotiva ceremonia a la que asistieron el Ministro del Aire, el embajador chileno, los adictos aéreos de países aliados, jefes y compañeros míos.

La ceremonia terminó con un animado cóctel en la residencia del General Valin. Después siguió la fiesta con mis amigos más íntimos en un club nocturno, hasta la amanecida.

Había sido desmovilizada y se aproximaba la hora de partir.



*General Marcial Valin,
Comandante de la Fuerza Aérea de
la Francia Libre durante la
II Guerra Mundial y Comandante
en Jefe de la Fuerza Aérea
Francesa de posguerra. Condecoró
a Margot Duhalde con la Legión de
Honor, a su regreso a París.*

CAPÍTULO SÉPTIMO

El Regreso

Hace ya muchos años el arzobispo de Rennes, dando una conferencia sobre Francia, inició sus palabras con este extraño comentario: *“Nadie ha visto jamás un ladrillo, pues usted puede ver, en el mejor de los casos, solo tres caras, pero es imposible ver las seis al mismo tiempo”*. Luego, continuaba diciendo: *“Así es la Francia, imposible de ver en todas sus dimensiones, por lo que las opiniones que pueden surgir acerca de este país y sus gentes son de una gran diversidad y, por ser a menudo parciales, son también, frecuentemente equivocadas”*.

Pero, si en el caso de Francia pueden haber discrepancias respecto de diversas características del país y sus habitantes, prácticamente hay un consenso mundial en que París es una ciudad bellísima donde la cultura se convierte en historia, donde la gastronomía recibe un verdadero respeto, donde se puede disfrutar de los mejores espectáculos teatrales, donde se puede admirar monumentos y edificios hermanados por la hermosura, donde se puede pasear por sus bosques y plazas o navegar por el río Sena bajo el sol, o simplemente mirar la ciudad en la noche desde lo alto de la escalinata de la iglesia del Sagrado Corazón y entender porqué se la llama “Ciudad Luz”.

Así, pues, se comprenderá que permanecí en París todo lo que pude, por varios meses más, disfrutando de su alegre vida y asistiendo a conciertos y óperas antes de decidirme para regresar a Chile. Durante ese tiempo fui a tres conciertos de Claudio Arrau y compartimos varias comidas. Mi amigo Kent Power no me podía creer que fuera chileno después de oír sus interpretaciones. También visité Inglaterra por última vez, donde estuve seis días gozando de la compañía de mis innumerables amigos.

Finalmente, había llegado la hora de regresar a Chile. Tenía miedo de hacerlo, pero no podía retrasar más mi partida. Había suspendido el viaje cinco veces dando distintas disculpas, pero ahora sabía que tenía que hacerlo si no quería agotar la paciencia de los funcionarios encargados de la repatriación de los voluntarios.

Cosa curiosa: mi país, mi familia y los amigos que había dejado casi siete años antes, ya no eran parte importante de mi vida. Creía que ellos me habían olvidado cuando, en el fondo, era yo la que había cambiado. Las costumbres de Chile no me habían gustado cuando estuve de

visita el año anterior, mi familia me parecía extraña y los amigos ya no lo eran. Resumiendo, no tenía nada a que regresar, pero debía hacerlo porque en la Europa de posguerra era imposible conseguir trabajo, sobre todo en la aviación. Habían miles de pilotos como yo, que lo único que sabían hacer era volar y no había trabajo para todos ellos.

Viajé en tren desde París a Marsella, donde debía embarcarme. En la estación ferroviaria me despidieron diplomáticos chilenos, amigos y algunos de mis primos vascos que estudiaban en las universidades de París. Fue un viaje triste y lleno de preocupaciones. Dejaba atrás una vida plena en la que siempre me había sentido indispensable, para regresar a mi tierra natal en la que no sabía si encontraría trabajo en lo único que sabía hacer: volar. No tenía idea donde viviría y, lo que era peor, mis reservas de dinero estaban en cero, ya que jamás pensé en ahorrar pues muy en mi interior, no creía que terminaría la guerra con vida.

En Marsella me embarqué en el Campana, un barco bastante aceptable para la época. Ocupé, gracias a mi condición de oficial y de Caballero de la Legión de Honor, uno de los pocos camarotes individuales del barco, el resto de ellos eran ocupados por diplomáticos de Brasil, Uruguay y Argentina. En los demás camarotes, los hombres dormían separados de sus esposas y era la única forma de viajar después de la guerra por la increíble escasez de medios de transporte. El buque debió recalar en Argel por desperfectos mecánicos y, afortunadamente, en ese hermoso puerto vivía la teniente dentista de la 80 OTU de Ouston, quien poseía una villa y me trató muy bien invitándome a elegantes restaurantes y enseñándome todo lo interesante de su ciudad durante los tres días que duró mi visita, a pesar que nunca fuimos amigos mientras estuvimos en Ouston.

Entre Argel y Dakar, nuestra próxima escala, tuve tiempo para conocer al resto de los pasajeros y hasta para hacerme de algunos amigos. Recuerdo a Marta, la esposa del embajador argentino en Francia, una rubia alta, de estupenda figura, descendiente de belgas y llena de ansias de vivir, bastante años más joven que el embajador; era la envidia de todas las mujeres a bordo y la admiración de los hombres. Nos hicimos buenas amigas y nuestra amistad se prolongó por varias semanas mientras permanecí en Buenos Aires, primero como invitada de ella en el Hotel Claridge y después de la colonia francesa y del Comodoro Oscar Delfino a quien había conocido en Londres cuando se desempeñaba como jefe de la Misión Aérea Argentina.

Este buen amigo se propuso hacer inolvidable mi estada en su país y lo logró ampliamente. Me invitaba a navegar por el río Tigre y por las noches me llevaba a las tanguerías más famosas y también me llevó a presenciar la parada militar el día del aniversario patrio argentino. Como yo todavía usaba el uniforme de la Fuerza Aérea Francesa, tenía que saludar a todos los estandartes cuando pasaban, por lo que al término del día tenía el brazo derecho terriblemente dolorido.

Desde Buenos Aires a Santiago viajé en un Lodestar de la LAN. El avión no me era desconocido, pues había volado un buen número de ellos en la versión militar, durante la guerra. Eramos sólo tres pasajeros en el vuelo, pero no los conocía ni tenía deseos de conversar con ellos, aunque me daba cuenta que me observaban y que deseaban comenzar una conversación, pero no me sentía con ánimo para hacerlo, segura que me preguntarían de la guerra, que era de lo que yo no deseaba hablar. Además me sentía sumamente deprimida pensando en lo que había sido mi vida y sin tener nada concreto sobre mi futuro

En Los Cerrillos me esperaban mis padres, algunos de mis hermanos, que eran casi desconocidos para mí por haber dejado de verlos cuando eran muy jóvenes, algunos curiosos y periodistas que nunca faltaban. Entre los curiosos estaba un piloto de la LAN, a quien había conocido antes de partir a la guerra cuando era un suboficial de la FACH. Como único saludo me preguntó cuántas horas de vuelo tenía, al contestarle, me dijo: *¡Bah, yo tengo más!* y se alejó dejándome con la rara impresión que no sería bien recibida en el gremio de pilotos. Efectivamente fue así... Días después ofrecí mis servicios a LAN, que por entonces necesitaba con urgencia pilotos de experiencia y me rechazaron por mi condición de mujer, pero aceptaron a ex pilotos de la RAF con mucho menos experiencia que yo.

El tiempo pasaba y mi angustia aumentaba. Vivía de allegada en casa de mi hermana Aurora y su esposo Bernardino Núñez; no tenía trabajo, ni esperanza de conseguir uno en lo único que sabía hacer: volar. No tenía amigos después de tantos años fuera del país. Mis familiares eran seres extraños para mí, no teníamos nada en común. Chile también lo era, todo lo encontraba raro, todo me asustaba, incluyendo la cordillera. Cada vez que salía de casa, tenía la impresión que las montañas se me venían encima. Las personas que me visitaban y que habían sido mis amigos, sólo iban a verme para preguntar sobre la guerra, hasta que llegó el momento en que los nervios me fallaron y me convertí en una pequeña salvaje que no quería recibir ni hablar con nadie.

Recuerdo que un periodista me definió como una especie de gringa y de salvaje. Sinceramente creo que así era hasta que me encontré nuevamente a mi misma, a mi gente, y, sobre todo a mi país, y eso sucedió el día en que don Julio Menéndez Prendes me ofreció un trabajo como su piloto particular. Además empecé a frecuentar el Club de la FACH y a compartir con mis antiguos compañeros de la Escuela de Aviación.

Este ofrecimiento me cambió la vida. El señor Menéndez tenía un Percival Proctor, un cuadrilaza de ala baja, con motor Gipsy-Queen que se usó durante la guerra para entrenar radiooperadores y que se adaptó después como ejecutivo, alargando las alas algunos centímetros y aumentando su capacidad de combustible en 20 galones ingleses. Esto lo convirtió en un avión poco agradable de volar, con despegues largos, tipo avión de caza y con el planeo de un piano, pero creo que era uno de los mejores aviones que se podía adquirir después de la guerra.

Mi trabajo como piloto del señor Menéndez consistía en llevarlo dos veces por semana al aeródromo de El Belloto; él continuaba viaje a Valparaíso, donde asistía a reuniones de la Interoceánica de Vapores como su vicepresidente. Durante los meses de verano, yo aprovechaba las horas de espera para ir a bañarme y almorzar en distintos restaurantes de la playa, todo pagado por mi generoso patrón. Como por largo tiempo había sido noticia para todos los diarios, la gente me reconocía, me miraban y cuchicheaban, con gran disgusto de mi parte que me sentía observada como un animal enjaulado.

En una ocasión en que almorzaba en la playa de Las Salinas, el garzón que me atendía me solicitó un autógrafa para su hijo que, según él, era mi gran admirador y tenía su dormitorio repleto de mis fotos y me sugirió que comiera erizos. Mis vecinos de mesa me miraban y comentaban lo valiente que era yo.

El mozo regresó con el plato de erizos con la pancora pataleando en el medio; al verla, me levanté de la mesa dando un tremendo grito, volcando mesas, sillas y platos, echando así por tierra la imagen de heroína que tenían mis ocasionales vecinos.

Por orden de mi patrón también hacía continuos viajes a la Región de los Lagos con sus familiares o amigos. Recuerdo uno, particularmente simpático, cuando llevaba como pasajeros a don Alfonso Campos Menéndez y a don Jorge Errázuriz en campaña política a Llanquihue. Los dos, grandes señores y caballeros, tenían además la cualidad de ser sencillos y simpáticos. A los dos les gustaba hacerme bromas, al llegar a los hoteles ordenaban que se enviara a mi departamento un canastillo de flores o una gran caja de chocolates; después, haciéndose los inocentes pasaban a buscarme para la cena y al ver los regalos se hacían los sorprendidos y me decían bromas sobre un posible admirador. Fue gracias a esos viajes y a ese tipo de personas que empecé a reconciliarme y reencontrarme con mi país.

Pocos meses después de empezar a trabajar como piloto privado de don Julio Menéndez, se formó LIPA-SUR, compañía comercial que empezó a operar con DH Rapide, bimotores con capacidad para seis pasajeros, y en cuya sociedad, el señor Menéndez era uno de los socios. Yo pasé automáticamente como piloto de LIPA-SUR, siendo su único otro piloto, el gerente Juan Muñoz Urzúa.

En principio, LIPA-SUR operaría entre Santiago y Castro, aterrizando únicamente en los aeródromos en los cuales no operaba LAN. Fue así como una mañana en el verano entre 1948 y 1949, partimos rumbo sur para conquistar el mundo, o mejor dicho, a los chilotes que sabían poco o nada de aviones. Me acompañaba Juanito Muñoz y dos más de sus socios fundadores: Mario Fuenzalida y Rafael Cañas. Nos instalamos primero en Puerto Montt y después en Osorno, con el objeto de hacer vuelos diarios a Chiloé, y dos veces por semana a Santiago. Los habitantes de Chiloé, ya sea por curiosidad o por decir que habían volado, se mostraron muy entusiastas al

principio, pero muy luego se dieron cuenta de que el avión, si bien era mucho más rápido que viajar por mar, también era mucho más caro y... ¿quién tenía apuro después de todo?



LIPA-SUR.

Los vuelos siguieron regularmente, aunque el avión raramente se completaba. Muy a menudo sucedía que iban desde Castro a Osorno o desde Ancud a Osorno, pero sólo tomaban pasaje hasta Puerto Montt, para continuar después por tierra a fin de abaratar en algo el viaje.

Durante esa temporada de vuelo y las que siguieron después, recuerdo con especial cariño al desaparecido doctor Manuel González, piloto del Club Aéreo de Ancud, quien, con su amistoso y cariñoso carácter, me hizo esos vuelos mucho más agradables a pesar de las pésimas condiciones atmosféricas en que normalmente se desarrollaban. El doctor González solía esperarme en el aeródromo de Pudeto e insistía en que debía quedarme a almorzar, para lo cual tenía que invitar a todos los pasajeros. Con anterioridad, él despejaba la pista de caballos, vacas y cerdos que agricultores vecinos usaban para el pastoreo de sus animales.

Otro de mis amigos de la zona, específicamente en Puerto Montt, que además fue de gran ayuda para mí, fue el entonces Comandante y más tarde General de la FACH, Alfredo Lavín Ramírez, “el Pato”, como cariñosamente le llamábamos sus amigos. “El Pato” pasaba las vacaciones en su ciudad natal y sacrificó ese descanso para enseñarme todos los trucos de la zona. Cuando me consideré preparada, se sentó tranquilamente con el resto de los pasajeros, que en esa ocasión eran todos personajes importantes del gobierno de Gabriel González Videla, en visita oficial a la zona, y me dejó pilotar el avión desde Ancud a Puerto Montt.

Durante esa temporada y las que siguieron más adelante, LIPA-SUR se fue haciendo cada día más popular, pero había pasajeros que en un comienzo se negaban a volar conmigo, por la única razón de ser mujer. Entonces era Juanito Muñoz el que tenía que convencer a los pasajeros que no había ningún peligro de volar conmigo por la experiencia que tenía, y una vez que lo hacían, se acostumbraban y en los vuelos siguientes reservaban los pasajes para los

días que me tocaba a mí pilotar. Uno de mis más fieles pasajeros fue don Jaime Larraín García Moreno, quien hacía constantes viajes a Temuco.



*General de Brigada Aérea
Alfredo Lavín Ramírez*

En esa época era comandante de la Base Aérea de Temuco, mi querido y buen amigo el gringo Alfonso Scheihing que más tarde dejaría la FACH para convertirse en estanciero, en Coihaique. El gringo sabía que en mi recorrido de más de ocho horas de vuelo diario entre Santiago y Osorno, con sus innumerables aterrizajes intermedios, yo no tenía tiempo para detenerme a almorzar, por lo que a mi llegada corría con su auto, paralelo a mi avión para llevarme al casino de oficiales a comer un sandwich y beber un vaso de leche mientras el mecánico llenaba mi avión con combustible.

Ser piloto de LIPA-SUR no sólo era volar el avión, sino que además había que subir y bajar maletas, cargar aceite, ayudar a llenar los estanques de combustible, etc., tareas en las que los pasajeros solían ayudarme. Un día en que un elegante y joven diputado viajaba como mi pasajero, se ofreció muy galantemente para rellenar uno de los estanques de aceite, pero ya sea

por desconocimiento o por descuido, se paró contra el viento fuerte que soplaba en ese instante y empezó su tarea de recarga, resultado es que se bañó de arriba abajo con aceite, estropeando totalmente su elegante terno. Yo sin saber qué decir en ese momento, solo atiné a un: “*no ve lo que le pasó por intruso...*”.

De los tres DH Rapide que tenía la compañía, uno no tenía baño. Un día, un pasajero, importante personaje norteamericano, jefe de la masonería, que era entradito en años, cuando volábamos a 9.500 pies a la cuadra de Chillán, rumbo a Temuco, se le ocurrió hacer “pipí” y yo le dije que lo sentía pero el avión no tenía baño. El afligido hombre me pidió aterrizar con urgencia, pero le contesté que era imposible, pues aterrizar en Chillán que era el aeródromo más próximo, nos tomaría una media hora descender y aterrizar; entonces me preguntó si tenía una botella, pero..., no, no la tenía.. Entonces ¿qué hacer?

Miré a los pasajeros, la mayoría eran hombres, a excepción de una señora a cuyo marido yo creía conocer. Lo llamé a la cabina, le expliqué la emergencia y le pedí que por favor abriera la puerta del avión y sujetara al caballero mientras hacía su necesidad. Lo que sucedió a continuación fue para atacarse de la risa; mi supuesto conocido, de rodillas en el suelo se sujetaba al asiento trasero del avión con la mano derecha, mientras con la izquierda sujetaba al otro por las posaderas; el pipí, con el viento entró al avión y los mojó a los dos, mientras yo trataba de mantener el avión recto y nivelado, y hacía esfuerzos sobre humanos para no reírme. Una hora después cuando aterrizamos de emergencia en Lautaro por mal tiempo, el buen norteamericano desapareció detrás del hangar y volvió unos minutos después con una margarita para ofrecérmela. Continuó su viaje hasta Temuco, por tierra mientras yo esperaba mejores condiciones de tiempo para seguir.

Luego de un par de escalas por mal tiempo, encontré a mi pasajero en Temuco y lo llevé en vuelo rasante por los ríos Toltén y Valdivia, hasta la ciudad de ese nombre. Allí decidió que tenía bastante y continuó por tierra hasta Puyehue. Ahí lo recogí un par de días después, con un hermoso sol y pudimos regresar hasta Santiago sin otras novedades.

El personaje más pintoresco de nuestra compañía era el mecánico Mario Lobecchi; un italiano flaco, chico y muy narigón, que más bien parecía jinete que mecánico. Hablaba muy poco castellano y tenía una fe ciega en mí, como piloto y una lealtad a toda prueba. Un día en que falló un motor tratamos de cruzar los cerros de Loncoche por Los Lagos, le pregunté qué hacíamos, si continuar a Osorno o regresar a Temuco. Mario se encogió de hombros y exclamó: “*Usted es la comandante, signorina, los repuestos del avión están en Osorno, pero este motor se agarró un catarro muy grande y el tiempo está muy malo*”. A continuación agregó algo en italiano que me hizo reír mucho y nunca he olvidado : *¡Donna e Motore, Gioia e Dolore!* (Mujer y motor, alegría y dolor).

Mario era soltero, al igual que yo; una tarde fuimos a dejar pasajeros de Osorno a Peulla y como nadie nos apuraba decidimos visitar el lugar y fuimos al “Salto de la Novia”, cuya tradición

dice que quien bebe agua de allí, se casa antes de tres meses. Nosotros, los tarados, bebimos y antes de tres meses yo me casé con Alfredo Burgos, a quien a penas conocía, y por supuesto, mi matrimonio fue un verdadero desastre. Mario, siguiendo mi ejemplo también decidió casarse y mandó a buscar su noviecita a Italia. Según sus propias palabras, le llegó un ropero de tres cuerpos y tuvo que mandar a hacer una cama de dos plazas para ella y una chiquita para él.

El mecánico jefe de la compañía era don Carlos Barsch, hombre de gran experiencia mecánica aeronáutica que había llegado a Chile desde su país, Alemania, junto con los aviones Junkers que compró la FACH en la década de los años treinta. Don Carlos tenía un carácter firme y se hacía respetar, creo que todos le temíamos un poco, pero yo lo quería con su carácter y creo que él me correspondía a su manera. Una de sus obligaciones era probar y rodar los aviones desde nuestro hangar hasta el terminal del aeropuerto. Por supuesto que se aseguraba bien que los motores no tuvieran problemas, pero algo raro pasaba siempre conmigo; al llegar al cabezal y hacer la prueba de magneto dos o tres veces, estos fallaban. Don Carlos, sin poderse explicar lo que sucedía, llegó a la conclusión que yo tenía algo raro en mi cuerpo que hacía fallar los magnetos.

La verdad estaba en que los aviones eran hartos viejos; habían pertenecido a los adictos aéreos ingleses en Argentina, Chile y Perú por varios años, y antes de eso, con toda seguridad, a la RAF durante la Segunda Guerra Mundial o tal vez a la corona inglesa que solía usarlos ya que eran los mejores aviones bimotores de ese tiempo. Sus pequeños motores Gipsy-Queen de 130 HP eran fáciles de mantener, pero estaban agotados y las fallas empezaron a ser muy seguidas.

En cierta ocasión en que volaba entre La Unión y Temuco, con carga completa y a escasos 2.000 pies de altura, se me descabezó un cilindro del motor derecho, así es que regresé a La Unión a puras térmicas. En 30 minutos de vuelo perdí solo 200 pies. Fue la primera y última vez que utilicé mis conocimientos de vuelo a vela aplicados a un avión. Hay que reconocer que la aeronave tenía excelentes condiciones aerodinámicas, pero había que saber sacarle provecho. Sé de varios de mis compañeros que en condiciones similares no fueron capaces de mantenerse en el aire. Del instrumental mejor ni hablar, no tenía ninguna capacidad para vuelo por instrumentos. El alcance de su radio era tan pequeño que apenas se escuchaba en el circuito del aeródromo.

Así y todo cumplíamos el itinerario con toda clase de condiciones meteorológicas, ya sea volando a ras del suelo o siguiendo valles, ríos, caminos o líneas de ferrocarril. Los temidos cerros de Loncoche jamás me vencieron, pero me hicieron salir muchas canas. Si no los podía cruzar por el paso del pueblito del mismo nombre, los cruzaba por la zona de Los Lagos y si ese paso me fallaba, salía al mar por el río Toltén y entraba por el río más próximo a mi siguiente escala. Llegué a conocer tan bien toda esa zona, que muchas veces era el único avión que cruzaba en el día, por lo que me dio la fama de baquieana de los cerros de Loncoche entre los mecánicos que atendían nuestros aviones.

Siempre, después de un vuelo dificultoso, solía bajarme del avión y darle un beso a cada motor aunque estuviera lloviendo torrencialmente, lo que divertía enormemente a los mecánicos. En una ocasión en que iba de Puerto Montt a Santiago, hice escala en Osorno para dejar y tomar pasajeros. El techo estaba bajo y la visibilidad muy limitada debido a la llovizna continua. Cuando estaba lista para poner en marcha los motores, apareció corriendo el piloto de un Bonanza que no había podido cruzar Loncoche y quería que yo lo cruzara, pero en su avión. Pensé que debía tener una tuerca suelta en el cerebro, porque de lo contrario no se le habría ocurrido pedirme algo así.

En Osorno, tenía como pasajero al gato más original que he conocido en mi vida. Pertenecía al cuidador de Pampa Alegre y no debe haber tenido más de seis meses. Cada vez que pasaba rumbo al sur, el gato subía al avión y se instalaba en el respaldo de mi asiento, a pesar de las protestas del Spitfire, mi perro regalón, que se moría de rabia y celos. De sur a norte bajaba en su casa, porque debe haber sabido que no regresaría hasta el próximo día. En tierra, el perro trataba de atacarlo y el gato se protegía subiendo por mis pantalones hasta las rodillas, desde donde le lanzaba un feroz zarpazo.

Es injusto que hable de un gato cuyo nombre no llegué a conocer y olvide a mi regalón que era un hermoso perro Foxterrier, regalo de mis amigos Andrés Rosas, que en esa época era alcalde de Osorno, y su esposa Frida. Creo que el Spitfire llegó a ser el perro más conocido desde Santiago hasta Castro, y el más regalón. Los agentes de la compañía en todas las ciudades o lugares donde aterrizábamos sabían que si el mal tiempo no me permitía continuar viaje, ellos tenían que reservarme en los hoteles una pieza con dos camas, una para mí y la otra para mi perro. Además tenían que mandar a un muchacho temprano en la mañana para sacarlo a su paseo diario. Spitfire, a pesar de odiar el vuelo, insistía en acompañarme hasta que me vi obligada a pasarlo a la rama terrestre por incapacidad física. Los mareos lo tenían demasiado flaco. Más tarde se casó y vivió por muchos años feliz hasta que un día, en que me encontraba volando, salió a la calle y un salvaje lo atropelló. Así terminó la vida de mi querido y regalón copiloto...

En otra ocasión, mientras iba despegando de Neltume, repentinamente salieron desde los árboles dos chanchitos, uno detrás del otro, muy ufanos con su pasito de polka y empezaron a cruzar la pista. Mi avión aún no alcanzaba la velocidad para pasarlos por arriba, pero llevaba demasiado recorrido como para abortar el despegue, por lo que me vi obligada a pasar el último chanchito casi tocándole la cola con mi rueda izquierda. El administrador de Neltume, un gringo simpatiquísimo que estaba observando la escena, casi tuvo un infarto y no encontró nada mejor que meterle una bala a cada uno, con gran indignación de mi parte cuando lo supe a mi regreso ese mismo día. No es necesario decir que me negué a comer asado de choncho, alegando que yo no comía carne de animales conocidos.

Neltume era una de las pistas más difíciles en que solía aterrizar, especialmente en verano, situada casi en medio de la cordillera, entre los lagos Pirihueico y Panguipulli. Era

una franja de tierra robada a la selva, orientada de este a oeste. Aterrizando hacia el oeste, tenía un enorme cerro que se debía pasar a escasos metros en viraje cerrado a la izquierda, después de haber hecho el tramo con el viento casi a ras de los grandes árboles que rodeaban la pista. Llegar hasta ella cuando las condiciones eran marginales resultaba otro problema, porque había que volar muy bajo siguiendo los valles, siempre con la preocupación de no meterme equivocadamente en algún valle sin salida y el riesgo evidente de incrustarme en una ladera.

Parecería que no era buen negocio ir a Neltume, por lo aislado y la poca población, pero en realidad teníamos suficientes pasajeros como para ir permanentemente. Lo malo era que allí no teníamos agente, ni despachador, por lo que el piloto tenía que hacer todo, desde cargar maletas, hasta calcular el peso de pasajeros y equipajes. En esas ocasiones solía preguntarles su peso y de sus maletas, para estibar el avión. Un día llegaron tres robustos argentinos con sus respectivas y no menos robustas esposas. Después de preguntarles por su peso y el de los equipajes, saqué mis cálculos y procedí a embarcarlos. Aún no terminaba la carrera de despegue cuando me di cuenta que el avión iba sobrecargado, pero era demasiado tarde para abortar el despegue y tuve que continuar. Al fin salimos del suelo y empezamos a montar lentamente, veía los árboles al final de la pista acercándose rápidamente y por un momento pensé que nos estrellaríamos, pero mi “ángel de la guarda” vino una vez más en mi ayuda y los pasé justos porque rocé la copa de los árboles con el tren de aterrizaje que era fijo.

El resto del viaje, hasta Temuco, lo hice a full potencia para mantener el avión en el aire, rogándole a todos los santos que no me fueran a fallar los motores, por lo menos mientras volaba sobre el lago Panguipulli y jurándome a mi misma que mataría a los argentinos y a los ejecutivos de la empresa por no tener ni una romana en el avión.

A medida que fue pasando el tiempo, LIPA-SUR necesitó más pilotos. Una tarde en que me preparaba para celebrar en forma el cumpleaños de un amigo, ya que tenía el día siguiente libre, recibí un llamado telefónico de mi jefe, Juanito Muñoz Urzúa, quien me dijo que al día siguiente debía chequear a un piloto italiano que contaba con diez mil horas de vuelo, lo que era una gran cantidad en esa época, y agregé que había sido piloto del Duce, Benito Mussolini.

A la mañana siguiente me encontré con el italiano en Los Cerrillos, era un hombre rubio, de estatura mediana, bien parecido, pero algo en él no me gustó. Me pareció poco sincero y como que escondía algo. Bien pronto me di cuenta de qué se trataba. Después de un pequeño briefing acerca del avión Percival Proctor, que había pertenecido a mi ex patrón, don Julio Menéndez y que ahora era de la compañía, despegamos; pésimo despegue, peor recto y nivelado, y del planeo y aterrizaje, ni hablar. Durante el planeo yo insistía en que debía mantener 80 millas, pero él venía a 100, insistiendo que su único velocímetro era su trasero; resultado, tocó la pista a esa velocidad, dio un tremendo bote y mantuvo el bastón atrás.

Como no dio muestras de corregir su error traté de quitarle los controles pero él los había aferrado y no me dejaba barajar el bote; en mi impotencia, le mandé un golpe de puño en plena nariz con todas mis fuerzas, le salió un chorro de sangre y los soltó inmediatamente. Cuando salió de su sorpresa y pudo hablar, me dijo que no estaba acostumbrado a que las mujeres lo golpearan; más enojada aún, le contesté que lo sentía pero lo seguiría golpeando si no acataba mis instrucciones. En resumen, el hombre no sabía volar, ni tenía diez mil horas de vuelo, ni jamás había sido piloto del Duce, cuando mucho había sido mecánico, pero en este país de indios bien valía la pena probar.

Tiempo después ingresaron a LIPA-SUR como pilotos, Arturo Prado, ex LAN, Oscar Boetto y Hernán Salas, ex FACH, y un alemán cuyo nombre no recuerdo, que más tarde fue piloto de Lufthansa. Salas y el alemán eran dos buenos ejemplares de belleza masculina y las mujeres simplemente se volvían locas por ellos. Por ese entonces LIPA-SUR hacía vuelos todos los fines de semana a Pucón y Puyehue, además de vuelos locales por la Región de Los Lagos. Cuando el avión aterrizaba procedente de Santiago todas las veraneantes corrían al aeródromo al encuentro de los pilotos, pero cuando el piloto era yo, se podía leer con facilidad la desilusión en sus caras.

Hernán Salas Reyes había sido cadete de aviación en un curso especial que realizó la Escuela de Aviación “Capitán Ávalos” en 1944, para egresar como aspirantes a copilotos de la Línea Aérea Nacional y contó siempre con el afecto y respeto de sus amigos y colegas. Algunos años después contrajo matrimonio en Iquique con una encantadora jovencita de la mejor sociedad. Lamentablemente falleció pasados algunos años, en un accidente aéreo.

Para mí no era agradable hacer los vuelos a esa región en esa época del año, había muchos tábanos y yo simplemente les tenía terror a pesar que de niña y siendo de la zona, solía jugar con ellos y cruelmente les instalaba palitos en el trasero; pero ahora era diferente, por lo que para salir del avión, obligaba al agente a estacionar su auto junto a la puerta del avión desde donde saltaba al vehículo para dirigirme al hotel y encerrarme allí mientras esos horribles bichos anduvieran sueltos.

De las innumerables personas que volaron conmigo en LIPA-SUR, recuerdo con especial simpatía a tres norteamericanos representantes de la Fundación Rockefeller y dos matrimonios, también norteamericanos, ambos millonarios, que vinieron a Chile especialmente a pescar.

Los tres gringos visitaban nuestro país con el propósito de estudiar en la Escuela Experimental de Centinela, en el Lago Llanquihue, porque el tizón de la papa había atacado a los productos chilenos después que en otros países. Cuando me fueron presentados en Los Cerrillos como su piloto y nativa del sur, me miraron con desconfianza y creo que con cierto temor hasta que Juan Muñoz comenzó a contarles mi historia como piloto de la Segunda Guerra Mundial.

Esa parte la creyeron, pero no que fuera nativa del sur, ya que para ellos, los nativos del sur eran los mapuches y yo era blanca con ojos verdes y... por tanto no podía ser nativa del sur.

Aterrizamos en Temuco para dejar pasajeros y continuamos casi en seguida, por lo que no tuvieron oportunidad de ver algún mapuche. Nuestro próximo aterrizaje fue en Nochaco, una pista particular propiedad de don Arturo Gadicke, de nacionalidad alemana, cuyos inquilinos eran también de ascendencia alemana. Los niños del fundo corrieron a nuestro encuentro; eran todos rubios de ojos azules, se los presenté como nativos del sur. Los norteamericanos no sabían que pensar, pero empezaron a sospechar que yo les estaba tomando el pelo. Antes de aterrizar en Nochaco habíamos sobrevolado Trafún, el fundo que había sido de mi abuelo y después de mi padre, les indiqué el lugar donde había nacido y ellos se levantaron de sus asientos y sacándose el sombrero hicieron una reverencia. Cuando al día siguiente regresamos a Temuco ya éramos amigos; en esa ciudad tomaron un taxi y sin decirme nada partieron a visitar las reducciones mapuches. Después regresamos a Santiago, donde nos despedimos con cierta pena y no volvimos a vernos.

Con los dos matrimonios volé toda la Región de los Lagos por cuatro días, también nos hicimos amigos y tuve oportunidad de conocerlos mejor en sus propias casas un año después en EE.UU., cuando me encontraba haciendo un curso de ATC. Pero esa es otra historia...

Durante los inviernos la empresa suspendía sus vuelos al sur del país y se dedicaba a transportar pollos recién nacidos hacia Ovalle y La Serena. Le sacaban los asientos a los aviones y los reemplazaban por cajas llenas de miles de estas bulliciosas avechitas. El piloto era el primero en subir y último en bajar del avión ya que una vez que subían las cajas no quedaba espacio para llegar hasta la cabina. Además de lo molesto que era oír el pío pío durante todo el vuelo, también era sumamente desagradable el olor y los miles de plumitas volando alrededor de la nariz.

LAN se opuso más tarde a estos vuelos, haciendo valer su monopolio en el país y nuestra compañía se vio obligada a restringir gastos, para lo cual estuvo obligada a reducir personal y por tanto fui dada de baja como piloto de planta en mayo de 1949. Seguí volando para la compañía hasta su cierre, a un tanto por hora de vuelo o por viaje, hasta que decidí buscarme un trabajo más estable e ingresé como controlador de tránsito aéreo a la FACH, gracias a la ayuda de ese gran general y caballero, que por entonces ocupaba el cargo de Director de Aeronáutica, don Alejandro Schwerter.

Con fecha 12 de mayo de 1949 se dio término a mi contrato como piloto de LIPA-SUR en los siguientes términos:

“Sentimos comunicarle que, debido a la forzada paralización de las actividades de LIPA-SUR, motivada por el invierno y por haberle denegado la Línea Aérea Nacional

autorización para volar, en esa época, a Ovalle y La Serena, nos vemos obligados a restringir nuestros gastos y, por lo tanto, a reducir nuestro personal de planta.

En tal situación y seguros de que Ud. comprenderá nuestra inconfortable posición, nos vemos en la dolorosa necesidad de poner fin a sus servicios como piloto de planta de la empresa, a contar del vencimiento del plazo legal correspondiente.

De convenir a sus intereses, no tendríamos inconveniente, llegado el caso, en utilizar sus servicios, a razón de un tanto por viaje o por hora de vuelo.

Agradeciéndole, muy sinceramente, la valiosa y desinteresada cooperación que, en todo momento, nos ha brindado y ciertos de que apreciará las razones de nuestra determinación, nos suscribimos de Ud., como SS. SS. SS.

p.p. Línea Aérea del Pacífico Sur Ltda. Juan Muñoz U., Gerente”.

Mientras volaba en LIPA-SUR conocí a Alfredo Burgos Subiabre en una fiesta social. Sin saber quién era, ni lo que hacía, me casé con él al quinto día de habernos encontrado. Nuestra luna de miel la pasamos volando, él de pasajero y yo de piloto. Por razones que no es del caso explicar, nuestro matrimonio entró en crisis. Perdí mi trabajo y no teniendo ninguna entrada financiera, ni el apoyo de mi marido, decidí asociarme con Emita Bontempi, hermana de Chelita, mi gran amiga, esposa de mi amigo y ex jefe fundador de LIPA-SUR, Juan Muñoz Urzúa.

Pusimos un criadero de cerdos finos en Linares, donde Emita administraba un fundo y la fábrica de cajones de su familia. Construimos un moderno chiquero y yo me hice cargo de alimentar a los cerdos y limpiar las chancheras. La verdad es que me entretenía mucho en mi nuevo trabajo; el problema fue cuando empezaron las pariciones y me empecé a encariñar con los cerditos. Chinita, por ejemplo, era una chanchita amorosa que tenía la costumbre de atravesar las divisiones de los corrales para ir a mamar a la cerda vecina. Cuando murió después de una enfermedad, yo quedé inconsolable. Nuestro criadero terminó abruptamente cuando, repentinamente, se nos murieron los 135 cerdos, que eran toda su dotación, el día antes de venderlos.

No hacía mucho que me encontraba aprendiendo mi nuevo oficio en la Torre de Control de Los Cerrillos, cuando el Comandante en Jefe, el General Aurelio Celedón Palma, el mismo que me había hecho un turno de vuelo como instructor en mis años mozos, dijo que era un trabajo de demasiada responsabilidad para una mujer y que no había controladoras en ningún lugar del mundo, por lo que fui trasladada a la Dirección del Tránsito Aéreo en Avenida Bernardo O’Higgins, como ayudante de Leopoldo Tacchi, para tomar exámenes de la nueva reglamentación de OACI a los pilotos comerciales. Seguí haciendo vuelos para LIPA-SUR con permisos especiales de mis jefes, e instrucción de vuelo en el Club Aéreo de Melipilla donde tenía doce alumnos.

Después la compañía vendió sus aviones a distintas personas y los nuevos dueños me pidieron que les hiciera instrucción en los aviones. Una de las personas que compró uno de los tres De Havilland fue el señor Rubio que poseía una estancia en el sur de Chile; él me ofreció el puesto de piloto de planta, pero no acepté porque tenía otros planes.

En marzo de 1953 visitaron Chile dos importantes miembros de la OACI. Uno era francés y el otro australiano, pero ambos habían sido pilotos de la RAF y me conocían. La Dirección me nombró su intérprete y acompañante oficial, y a los dos días éramos compañeros inseparables. Teníamos tanto que hablar y tanto para recordar que los días se nos hacían demasiado cortos; entonces ellos decidieron que lo mejor era darme una beca en Estados Unidos para un curso de tránsito aéreo, de manera de no perder contacto entre nosotros. Pocos días después se despidieron con la promesa que apenas llegaran a Montreal me enviarían los formularios para solicitar la beca y que de su aceptación se encargarían ellos.

Aún no habían transcurrido tres días cuando los formularios llegaron a mi poder. Los enviaron desde Lima donde existía otra sede de la OACI y cuyo jefe, en ese tiempo, era también ex piloto de la RAF y amigo mío. Algunos días después recibí un cable indicándome que debía presentarme en Washington D.C. el 14 de abril, pero que el pasaje de ida corría por cuenta de mi gobierno. El de regreso y la beca eran de cargo de la OACI. La Dirección de Tránsito Aéreo no disponía de presupuesto para esos fines y yo no tenía medios para hacerlo, por lo tanto opté por no ir, pero mis amigos no se dieron por vencidos y consiguieron con la organización internacional que pagara mi pasaje de ida.

Pocos días antes de mi partida, apareció un apuesto oficial de la marina norteamericana con sus alas de piloto y muchas medallas adornándole el pecho, en la oficina de mi jefe. Era chileno y, según él, acababa de ser desmovilizado de la Marina de Estados Unidos donde había volado B-25, C-47 y otros aviones. Había comprado uno de los aviones de LIPA-SUR, con el propósito de trabajarlo como taxi aéreo. A pedido de mi jefe, partí a regañadientes a chequear al buen mozo piloto de la Marina norteamericana, pensando que solo sería un vuelo de una media hora ya que, según él, tenía 10.000 horas de vuelo en bimotores. Como el DH Rapide no tenía doble comando, el primer despegue lo hice yo y cambiamos asiento en el aire. Me llamó la atención verlo tan tenso cuando le demostré el stall y el vuelo con un motor. Rápidamente me dijo que no era necesario que le demostrara esas maniobras pues las conocía de sobra, por lo tanto lo único que quería era volar el avión y hacer un par de despegues y aterrizajes. ¡El muy patudo, todavía tengo ganas de matarlo, si es que aún vive!

En las siguientes cinco horas de instrucción que me vi obligada a hacerle, nunca estuve más cerca de que alguien que se decía piloto, me matara. En los despegues se iba para la derecha y yo rasguñando desde mi posición trasera me veía obligada a corregirle con las llaves de gas o reduciendo totalmente los motores y ordenándole que frenara antes de estrellarnos; en los

aterrizajes, ¡qué aterrizajes!, parecíamos canguros, no terminábamos nunca de dar botes. En el aire no mantenía el rumbo ni la altura, era un desastre, pero yo tonta ingenua seguía pensando que era un piloto de la marina estadounidense, a quien debía ayudar para que se acostumbrara al sencillo y liviano DH Rapide, después de haber volado en B-25 por tantas horas. Por suerte no me contó que había participado en el bombardeo a Tokio en B-25, porque a lo mejor se lo hubiera creído.

Dos días después de lo que pensé sería mi última hora de instrucción antes de partir a EE.UU., le comunicué que tenía que viajar urgente a Linares y que debería buscar otro instructor, entonces, él me rogó que fuéramos en su avión para practicar. Pensé que me convenía para acortar el viaje y acepté con la condición de que lleváramos a dos amigos y los despegues y aterrizajes los hiciera yo. En Linares me rogó nuevamente que le hiciera algunos circuitos. Una vez más accedí, después de desembarcar a mis amigos. Hicimos varios circuitos de cancha, pero no había mejorado y por lo tanto di por terminada la instrucción; entonces, el muy patudo, y para mi asombro, reaccionó gritándome que él perfectamente podía volar el avión, que era yo la que lo ponía nervioso y que por tanto iba a volar solo con o sin mi autorización, porque él era el dueño del avión.

Trató de despegar, pero como de costumbre se desvió a la derecha y con los motores a full potencia se estrelló en un montículo de tierra roja que había cerca de la pista. Cuando logró llegar hasta el avión, pensando que se había incendiado al confundir la tierra roja con llamas, lo encontré fuera del avión llorando amargamente porque, según él, había destruido todo su capital que con tanto sacrificio había logrado reunir en los difíciles tiempos de la marina norteamericana. Dos días después partí a Estados Unidos y no fue hasta mi regreso, catorce meses más tarde, cuando me enteré que el famoso “Ojitos”, como lo llamaba yo por sus preciosos ojos verdes, no había sido jamás piloto de la marina norteamericana, no había volado B-25, no era piloto recibido y apenas tenía unas pocas horas como alumno de Aeronca en el Club Aéreo de Talca, y por último, no era dueño del avión, el cual pertenecía al señor Rubio de Coihaique, quien necesitaba un piloto para su avión, y “Ojitos” creyó que él podía ser.

No volví a verlo, pero me enteré por medio de amigos pilotos, que el descarado señor Lorca, ese era su apellido, aprovechando mi ausencia me culpó del accidente. Al verdadero dueño tampoco lo volví a ver, pero me parece que creyó que yo había sido la responsable del destrozado de su avión, sin embargo, jamás trató de comunicarse conmigo para aclarar la situación.

CAPÍTULO OCTAVO

Controladora

El 2 de abril de 1953 pisé por primera vez suelo estadounidense. Viajé por Panagra a Washington, con escalas en Lima, Ciudad de México y Miami. Permanecí diez días en la capital federal, conociendo la ciudad y siendo festejada por los muchos amigos que tenía entonces en la embajada chilena. A muchos de ellos los había conocido en Londres o París durante la posguerra.

A mediados de abril me presenté en Oklahoma City, el centro aeronáutico de la FAA, en el aeropuerto de Will Roger, para iniciar mi curso de controlador de tránsito aéreo, o ATC, por sus siglas. Me recibió en el aeropuerto un matrimonio de edad avanzada encargados de los becarios; ambos insistían en conocer mi religión. Poco después me presentaron a varias señoras, las que insistían en el mismo tema... conocer mi religión. Era como si cada una tratara de conquistarme para su credo. Rápidamente me declaré atea e inmediatamente cesaron los acosos y las invitaciones a tomar té.

El matrimonio me condujo hasta una de las universidades de la ciudad, cuyo nombre no recuerdo, donde debería permanecer por tres semanas aprendiendo geografía de Estados Unidos, historia, la constitución de su gobierno y el idioma inglés, o mejor dicho norteamericano porque yo dominaba el inglés. La historia y la geografía las había aprendido en los colegios chilenos bastante bien porque eran mis ramos favoritos. Sólo me quedaba pulir la constitución de su gobierno. Antes de despedirse, el matrimonio me leyó todos los reglamentos de la universidad: no smoking, no drinks, recogida a la 10:30 y una serie de otras restricciones. Oklahoma era uno de los tantos estados secos, pero yo no lo sabía y había llegado con una garrafa de vino tinto y dos grandes botellas de whisky.

Al principio me sentí sola y miserable con grandes deseos de regresar a casa, sobre todo cuando era prácticamente forzada a asistir a los famosos tecitos, ofrecidos por señoras maduras, esposas de profesores que nada tenían en común con mi personalidad. Al tercer día decidí dejar la universidad, era demasiado aburrida para mí. Me cambié a una pensión para becados de la FAA, en 8 St. N.W. que administraba una vieja señora y continué con las clases de la universidad; dos horas de lectura en la biblioteca y asistencia a conferencias en distintas escuelas de enseñanza secundaria de la ciudad.

Para las conferencias sobre historia y geografía de Chile, más su gobierno y producción, me hice asesorar por un amigo de la embajada chilena, quien además me envió un mapa de América del Sur, donde destacó a Chile, pero los alumnos no se interesaron por la materia y lo único que querían saber era porqué era blanca y de ojos claros, ¿dónde me había hecho el corte de pelo?, ¿de donde eran los zapatos y el vestido? Parecía después de todo que nadie quería oír la conferencia que había preparado tan cuidadosamente.

Me enojé y decidí que sería tan mal educada como ellos. Cuando me preguntaron cómo se vestían las mujeres chilenas, les contesté que a diario, como las norteamericanas, solo que las chilenas se cambiaban ropa todos los días y que para casos formales seguían la moda francesa. Pero cuando me preguntaron porqué no era negra, me dio indignación e inmediatamente contesté que en mi país no había negros y que de los únicos que había en Chile, uno era un músico cubano y el otro el chofer del embajador de Estados Unidos. Lo del músico era verdad, lo otro parece que lo inventé.

En ese tiempo la Fuerza Aérea de Chile había comprado aviones C-47 en EE.UU. y oficiales del Grupo N° 10 estaban viajando a Greinsville, Texas, a buscarlos. Para evitar los largos y tediosos fines de semana, empecé a ir a Greinsville para pasarlos con ellos. De regreso de uno de esos viajes encontré una nota en mi dormitorio de una ex compañera de escuadrilla en Inglaterra, pidiéndome que la llamara por teléfono. Grace Stevenson, la oficial piloto a quien mi unidad había decidido darle el premio como la mejor compañera, vivía en Oklahoma City y se había enterado de mi presencia en la ciudad por un periódico en el que había escrito un largo artículo sobre mi trayectoria en la aviación.

Me sentí feliz e impaciente por verla pues estaba segura que mi vida tomaría un nuevo curso en su compañía y así fue efectivamente. Grace me invitaba a su departamento durante los week-ends, donde vivía en compañía de su hermana Marjorie, esposa de un oficial de la Fuerza Aérea norteamericana, que volaba B-52; o también a casa de sus padres, distante 50 millas de la ciudad, o al lago Texona a 180 millas de distancia, o a pescar o a una serie de lugares más, sólo para pasear. Por fin habían terminado mis aburridos fines de semana.

Terminado mi período de “desasnamiento” en la universidad, empezó mi entrenamiento como controladora de tránsito aéreo en el aeródromo de Will Rogers, el Centro Aeronáutico más grande de la FAA de Estados Unidos.

Allí era la única alumna mujer entre cientos de alumnos, tanto civiles como militares, venidos de todas partes del mundo a estudiar diferentes especialidades aeronáuticas. En mi curso éramos seis latinoamericanos: tres cubanos, un paraguayo, un boliviano y yo. Todos vivíamos en la misma casa, además de tres egipcios y un ciudadano norteamericano de Alaska, estudiante de electrónica.

Una camioneta de la FAA nos recogía diariamente a las 07:30 cada mañana y nos traía de regreso a las 18:00. Comíamos apresuradamente y nos instalábamos a estudiar hasta las dos de la mañana. El curso era súper interesante, pero nos exigía una barbaridad de estudio, por lo que desde el principio me hice el firme propósito de dejar bien puesto el nombre de mi país y de la mujer, en general, y lo conseguí porque mis notas fueron excelentes. Confieso que el haber sido un piloto experimentado y hablar inglés era una gran ventaja sobre mis compañeros.

El paraguayo reprobó y el boliviano lo pasó con el mínimo exigido, a pesar de la mucha ayuda que recibieron tanto de los cubanos como mía. El curso era difícil y el hecho que ninguno de los dos hablara inglés fue decisivo. Fueron cinco meses de gran esfuerzo en los que trabajamos hasta 18 horas diarias, de lunes a viernes, pero los fines de semana los dejábamos para divertirnos y descansar.

Los cubanos, como buenos latinos eran terriblemente celosos, me habían adoptado como su hermana menor, a pesar que nuestras edades eran casi las mismas, a excepción de uno de ellos que era algunos años mayor. No me permitían recibir visitas masculinas a solas, ni mucho menos salir sola acompañada de un varón. Cuando un joven estudiante a quien había conocido en la universidad me visitaba con la disculpa que le gustaban mis discos de música latina, ellos inmediatamente se hacían presentes en mi departamento y no se retiraban hasta que el estudiante se iba. Cuando el joven de Alaska me invitaba a beber una cerveza, los tres cubanos me acompañaban.

Era muy frecuente verme los sábados rumbo al bar más cercano con mis dos amigos gringos, uno en cada brazo, y los tres cubanos detrás. Fueron excelentes amigos y los quise como verdaderos hermanos; después de todo vivimos en la misma casa por cinco meses, pertenecíamos al mismo curso, estudiábamos juntos y también hacíamos diabluras juntos, igual que niños chicos.

Recuerdo una tarde en que yo era el controlador de torre y uno de los cubanos el que tenía que ubicar los aviones en el simulador. Repentinamente llegó el instructor y nos sorprendió cantando "Mil Violines" en la frecuencia, en lugar de practicar. Después de almuerzo corríamos a la sala de clases a cantar, acompañados por las guitarras del paraguayo y de uno de los cubanos. Sin lugar a dudas, los instructores nos consideraban locos y nos trataron con mucha indiferencia hasta casi el final del curso, pero dos semanas antes que terminaran las clases nos empezaron a invitar a sus hogares y a tratarnos como amigos. Nosotros, para retribuirles, organizamos una gran comida para ellos y sus esposas, regada con abundante vino chileno y pisco sour, traído desde el mismo Chile por las tripulaciones de los C-47 del Grupo N° 10. La fiesta resultó todo un éxito, pero los resultados fueron desastrosos, especialmente para las damas que se entusiasmaron demasiado con el pisco sour.

Los últimos quince días los dedicamos a visitar las dependencias del Centro Aeronáutico; fuimos también al Entrenador Celestial, que simulaba el hemisferio norte completo con todas sus constelaciones y que era usado para entrenar pilotos y navegantes. Estuvimos en el Link y Dehmel Trainer. El Dehmel simulaba la cabina de un Stratocruiser o C-118, el cuádrimotor militar más grande de la época. A mí me dieron la oportunidad de volar el Dehmel, por ser piloto y me hicieron el curso completo instrumental en el Link Trainer. También visitamos la fábrica de los Aero Commander, una joyita de avión en ese tiempo, situada en Tulakes Field, cerca de Oklahoma City.

El curso terminó a mediados de septiembre de 1953 y fui destinada a la torre de control de Youngstown, Ohio, para práctica en terreno. La noche anterior a mi partida, mis compañeros de curso me dieron una serenata en la ventana de mi cuarto, despertando a todos los vecinos. Me despedí de mis amigos con cierta pena pues sabía que no los volvería a ver; y, de la ciudad y su gente que ya no me parecía tan fría, ni su clima tan insoportable; también de la zona seca, que después de todo era un puro formulismo ya que había licor en abundancia si uno sabía como conseguirlo. Lo que más pena me dio, fue dejar a un hermoso caballo palomo que vivía en un potrero junto al camino al aeropuerto y que yo visitaba todos los días con un terrón de azúcar. Nos habíamos hecho buenos amigos y era tan bello que me costaba trabajo pensar que no lo volvería a ver.

Para trasladarme a mi nueva destinación, donde se suponía debería pasar algunos meses haciendo prácticas en la Torre de Control y Aproximación, me embarqué en un avión de Braniff en el aeropuerto de Will Rogers, hasta donde fui escoltada por todo mi curso y la mayoría de los instructores. Mi vuelo sería sólo hasta Kansas City, donde tenía que encontrarme con un amigo de la guerra que había pertenecido a la Fuerza Aérea norteamericana y vivía en Des Moines, Iowa. El me llevaría por tierra hasta mi destino a 1.500 millas de distancia. Mis compañeros me hacían bromas acerca de mi amigo al que no había visto desde hacía ocho años, diciéndome que me iba a encontrar con un pelado, guatón, lleno de chiquillos.

En realidad no fue así, pues Gay, mi amigo, estaba mucho mejor que cuando nos conocimos en París donde, para mí entonces, era un buen y simpático chico. Había engordado ligeramente, lo que le venía muy bien con su metro noventa de estatura, vestía elegantemente y manejaba un lujoso Alfa Romeo. Después supe que pertenecía a una de las familias más prósperas y antiguas de Des Moines, amigos personales del presidente Truman.

Llegué a Ohio el 30 de septiembre, después de un largo y entretenido viaje, para empezar casi de inmediato mi actividad en la torre de control. La ciudad no tenía mayores atractivos pues su actividad principal era la explotación de minas de carbón. Lo que sí era sumamente interesante para mí era precisamente el tráfico aéreo, por la gran cantidad de sobrevuelos de las líneas aéreas que viajaban entre Chicago y Nueva York. Localmente operaba una compañía de

taxis aéreos y una Unidad de F-86 de la Fuerza Aérea. Fue mi primer contacto con aviones a reacción, como controladora de tránsito aéreo.

Tanto el personal de torre, como el de aproximación eran muy agradables y pronto se convirtieron en grandes admiradores míos. Me dejaban practicar todo el tiempo que quisiera y cada uno de ellos se esmeraba por enseñarme al máximo. Mi voz femenina con acento latino hicieron el resto. La torre de control empezó a llenarse de visitas tanto de pilotos locales como en tránsito que deseaban conocerme.

En ese aeropuerto operaba Youngstown Airways, la compañía de taxis aéreos más grande de Estados Unidos en ese tiempo. Su dueño y gerente era Forrest Beckett, quien más tarde, junto a su esposa Louise fueron mis mejores amigos. Forrest, o Poppe, como lo llamaban sus amigos, me presentó a Lou Tripodi, industrial, descendiente de italianos, que poseía un Bonanza monomotor y un bimotor.

Lou era simplemente maravilloso, buen mozo, caballero, gentil, elegante y sumamente simpático. Pocos días después de haberlo conocido partió a Dallas en su avión monomotor. Le di las instrucciones de carreteo y despegue; acusó recibo y luego, por la misma frecuencia me preguntó qué quería me trajera desde Texas, le contesté: un texano. Dos días después regresó luciendo un enorme sombrero texano y me invitó a comer. Fue el principio de un gran romance que duró todo el tiempo que permanecí en Estados Unidos y varios años más, por carta y teléfono.

Mientras estuve en esa ciudad, Lou me paseó por aire y tierra, cada vez que me era posible. Gracias a él conocí la mitad de Estados Unidos y volé su Bonanza monomotor casi a diario. Hubo un tiempo en que yo usaba el Bonanza más que él, con cero gasto para mi escuálido bolsillo. Fueron meses fabulosos para mí, desgraciadamente no duraron mucho o por lo menos creí que no durarían, cuando me notificaron que debía abandonar el aeropuerto de Youngstown, porque siendo una instalación mixta, operaban aviones militares aún secretos y no querían estudiantes extranjeros en sus dependencias.

Pocos días antes de partir me encontraba practicando en la torre de control, cuando a uno de los F-86 se le dispararon sus ametralladoras durante la maniobra de desprendimiento de la formación y barrió con todo lo que encontró en su trayectoria. La torre recibió varios impactos, pero sin herir a ningún controlador; todos nos tiramos al suelo cuando nos dimos cuenta de lo que pasaba. En la ciudad, una bala fue a parar al tintero de una secretaria dejándola bañada en tinta y con ataque de nervios.

El día que dejé la horrible ciudad del carbón, lloré de pena, pues ella me había atrapado. Pensé que perdería a mis amigos y a mi amor, pero no fue así, ya que los mantuve todo el

tiempo que permanecí en ese país. Lou me llamaba por teléfono tres veces al día y en su última llamada de la noche hablaba conmigo más de una hora. Todos los viernes llegaba a buscarme, casi siempre con los Beckett o con otro amigo, también llamado Lou y su esposa. Cada vez me llevaban a distintas ciudades importantes para que conociera.

A menudo las condiciones atmosféricas eran pésimas, con fuertes vientos o grandes tempestades de nieve, pero nunca dejaba de llegar, tal como me había prometido. Era un excelente piloto instrumental y tenía sus aviones muy bien equipados. Sin lugar a dudas, toda mi experiencia instrumental de esa época se la debo a él, porque nunca perdió una oportunidad para hacerme practicar.

La primera vez que visité Nueva York fue con él. Llegamos a casa de su única hermana, una gordita bonachona y muy simpática. Estuvimos tres días visitando las cosas más interesantes de la gran ciudad durante el día, mientras que por las noches asistíamos a distintos teatros a ver las famosas comedias musicales de ese tiempo, como *El Rey y Yo*, para terminar en algún conocido club nocturno. Ciertamente a Lou le gustaba vivir bien y era sumamente generoso. Fue gracias a él que conocí Nueva Orleans y sus más afamados clubes nocturnos. Navegamos por el Mississippi. Fuimos a Chicago, Newport, donde alojamos en el hotel al que solía ir Roosevelt. También conocí San Luis, Filadelfia, las cataratas del Niágara, Cleveland y Wichita, donde acompañamos a Forrest Beckett cuando recibió el premio al mejor vendedor de ese año, en Estados Unidos, de aviones Beechcraft de los que era su representante en el estado de Ohio.

Hicimos todo el vuelo desde Allentown, Pensilvania, donde había sido trasladada, hasta Wichita en una preciosa noche estrellada. Inmediatamente después de aterrizar, nos dirigimos a un restaurante mexicano donde nos comimos el entrecot más grande y exquisito que jamás había probado. Al día siguiente asistimos al almuerzo en la fabulosa mansión de la señora Beech, lugar donde se entregaron los premios.

Otro de los vuelos que recuerdo con cierto espanto fue el que hicimos desde Allentown a Newport, en una terrible noche en que nevaba copiosamente y atravesamos el área terminal de Washington D.C. sin autorización, en medio de intenso tráfico aéreo. En los controles iba Lou con Poppe, que no oyeron mis súplicas pidiéndoles que por favor se identificaran y pidieran autorización para cruzar el espacio controlado. Honestamente, confieso que tuve mucho miedo, especialmente cuando a través de la oscuridad y la nieve, lograba ver desde mi asiento trasero las luces de los aviones en el circuito de espera. Para calmarme abrí mi botella de whisky escocés y bebí un largo trago, mientras ellos tomaban del mejor bourbon. Aterrizamos en Newport, pasadas las dos de la mañana y con visibilidad casi nula.

En otra ocasión nos arreglamos para salir en el diario local. Volábamos en el Beechcraft bimotor de Lou, cuando repentinamente nos falló el motor derecho. Hicimos un aterrizaje

forzado en el aeropuerto de Filadelfia, pero Lou se vio forzado a cortar el circuito a un avión de pasajeros que venía en final, obligándolo a abortar el aterrizaje...

Mi entrenamiento en Allentown seguía su curso normal. Había hecho nuevos amigos entre los controladores y pilotos locales de las distintas empresas aéreas y tenía una rueda de admiradores. Ese aeropuerto está ubicado en la ruta de todo el tráfico aéreo entre Chicago, Youngstown y Nueva York y mis amigos pilotos de Youngstown se comunicaban conmigo en una frecuencia que no tenía grabadora y manteníamos largas conversaciones. Un día en que uno de mis pilotos amigos me decía que me echaba mucho de menos y que la torre de su ciudad estaba muy aburrida desde mi partida, salió al aire otra voz de un piloto que decía: *“deja a esa chica tranquila”*. Algún tiempo después supe que se trataba de un piloto de Allentown que se preparaba para aterrizar en el aeropuerto Kennedy de Nueva York.

A todo esto, los pilotos comerciales de las distintas líneas aéreas que hacían escala en mi aeropuerto, subían corriendo los setenta y dos peldaños de la escalera hasta la torre, sólo para conocerme. Mi popularidad llegó a su máximo cuando pilotos que no me conocían me llamaban por teléfono desde distintos lugares de los estados vecinos. Un piloto de pruebas de F-86 que me vio de pasada en el aeropuerto de Youngstown, se las ingenió para conseguir mi dirección, me llamó por teléfono para preguntar si podía visitarme y agregó: *“tengo treintaseis años de edad, mido seis pies de altura, soy rubio y de ojos azules”*. Como su llamada era de larga distancia, los muchachos de la torre empezaron a hacerme bromas y cada vez que sonaba el teléfono me decían: *¡eh, Chile!... te llaman desde California, o Moscú quiere hablar contigo... ¡Sí!* fue la época más linda para mí en Estados Unidos.

Allentown también tenía un enorme tráfico aéreo de sobrevuelos que controlábamos en el Centro de Control de Área. El vuelo local era poco porque la ciudad tenía unos 100.000 habitantes, pero los días domingo había que reforzar los turnos porque nadie sabía de donde aparecían aviones particulares por docenas. Los controladores los llamaban “Country Cousins” o sea, los primos campesinos, y eran un verdadero peligro público porque aterrizaban donde les daba la gana, sin importarles desde donde soplaban el viento. Muchas veces vi cuando dos aterrizaban en la misma pista, pero con rumbos contrarios. Para colmo operaban sin radio.

Cuando terminé mi entrenamiento en esta torre partí por un corto tiempo a los aeropuertos de Kennedy, en Nueva York, y National, en Washington D.C. Recibía largas y preciosas cartas de mis amigos de Allentown diciéndome cuán tristes y aburridos estaban sin mí y lo mucho que me recordaban y echaban de menos. Para mí fue una linda experiencia, tanto en la parte humana como en lo profesional.

Partí unos días antes de la navidad de 1953, en un viaje oficial para conocer las instalaciones de la OACI en Montreal y visitar a mis amigos de la RAF responsables de mi curso en Estados

Unidos. Ambos me esperaban con mucho entusiasmo e hicieron mi permanencia muy agradable. Me llevaron a conocer los lugares más importantes de la ciudad y me invitaron a elegantes restaurantes típicamente franceses. Fue fabuloso volver a verlos y recordar viejos tiempos de la guerra, cuando los tres habíamos volado los mejores aviones de la época.

Pero el frío era tan intenso que decidí aceptar la invitación del matrimonio Schell para pasar con ellos la navidad en su magnífica residencia de Garden City, en las afueras de Nueva York. Por teléfono les informé el día, hora y número de vuelo de mi llegada; y partí rumbo a Nueva York. En el aeropuerto Idlewild me esperaba un chofer negro, de correcto uniforme, en un enorme cadillac para conducirme al hogar de los Schell. Fue una navidad verdaderamente maravillosa. La mesa estaba exquisitamente presentada, con hermosa porcelana y fina cuchillería. La comida era excelente, a la altura de la vajilla y servida por una mujer también negra, que era la esposa del chofer, según supe más tarde. El árbol de pascua me pareció el más grande y precioso que jamás haya visto.

Para completar la felicidad de esa inolvidable ocasión, llegó Lou, de sorpresa, especialmente invitado por los dueños de casa. Dos días después, nuestros anfitriones me llevaron consigo a una plantación de algodón que poseían en Carolina del Norte, mientras Lou fue en su avión para que pasáramos juntos el Año Nuevo. Fue mi primera experiencia en una plantación típicamente norteamericana. La casa era enorme, igual o muy parecida a la de la película *“Lo que el viento se llevó”* y su parque era, sencillamente “fuera de serie”. Los esposos Schell se habían propuesto hacerme vivir un sueño y ciertamente lo lograron ampliamente, porque jamás olvidaré esos felices diez días que pasé junto a ellos. El matrimonio que había viajado el año anterior a Chile junto con ellos, para pescar, era de la ciudad de Raleigh, donde poseían la compañía de seguros más grande de Carolina del Norte. Allí viajamos a compartir con ellos un excelente almuerzo y recordar nuestros vuelos y aventuras por la región de los lagos chilenos.

Para la noche de Año Nuevo, el matrimonio Schell, invitó a veinte matrimonios destacados de ese estado a un gran cóctel ofrecido en mi honor, durante el cual fui presentada como una heroína de la Segunda Guerra Mundial y su piloto durante la visita que efectuaron a Chile.

Los diarios y revistas locales me hicieron entrevistas y fui presionada para hablarles a los obreros de la fábrica textil, que poseían, por medio de parlantes. Las invitaciones me llovieron para visitar otras plantaciones y viajar en sus yates a islas del Caribe, pero mis vacaciones se acababan y con ellas mis sueños de Las Mil y Una Noches. Lou me llevó de regreso a Nueva York, donde tenía que presentarme en la torre de control del aeropuerto internacional de Idlewild, ahora Kennedy, para continuar mi entrenamiento. Era el más grande de cuantos había conocido hasta entonces. Tenía diez pistas, pero sus terminales definitivos aún no se habían construido, a excepción de la torre de control de diez pisos, a la que se llegaba en ascensor. Tenía buena visual sobre las pistas, pero se encontraba distante del terminal de aviones.

Mi llegada, al igual que en los otros aeropuertos en los que había estado trabajando causó asombro y curiosidad ya que en ese tiempo no era común que una mujer controlara el tránsito aéreo y mucho menos si era sudamericana. Me vi obligada a contarles que era piloto veterana de la Segunda Guerra Mundial, para ser aceptada. A pesar de todo, no me dejaban practicar cuando había mucho tráfico y sólo lo hacían con los pilotos de habla castellana o francesa, a los que yo, por razones obvias, les entendía mejor su inglés. Nunca llegué a comprender cómo se las arreglaban los controladores para entender el deficiente inglés que hablaba la mayoría de los pilotos extranjeros, sobre todo considerando que en esos años las comunicaciones distaban de ser perfectas.

La mayoría de los controladores de entonces habían sido piloto de la Fuerza Aérea o de la Marina de Estados Unidos, tanto en Inglaterra como en Japón, por lo que muy pronto nos hicimos amigos por el hecho de hablar el mismo “idioma”. Trabajaban en tres turnos diarios, en equipos de doce, que se rotaban cada dos horas los puestos de Control Terrestre, Torre de Control y, Aproximación y Salida, que era controlada por radar. Las dependencias de Aproximación estaban ubicadas dos pisos más abajo que la torre de control, como asimismo el control terrestre.

También había en el edificio una sala de reposo y una cafetería donde cada persona se hacía o calentaba su propia comida escogida de la despensa. Según me enteré días después, los controladores pensaron que les venía muy bien una mujer para prepararles su comida en los días que ellos no podían dejar sus puestos debido al intenso tráfico. Pronto se dieron cuenta que yo no era esa mujer, porque no solamente no sabía cocinar, sino además era inútil para calentar la comida, solía quemarme y tenían que soportar mis berridos.

Antes que se dieran cuenta, me las había arreglado para que fueran ellos los que me calentaban la comida y, aunque protestaban entre dientes, yo me daba cuenta que les encantaba regalarme y se peleaban por atenderme y ser simpáticos conmigo. Por supuesto que me dejaba querer y explotaba la situación al máximo. En una ocasión en que el tráfico era muy intenso y ellos no podían dejar sus puestos, me ofrecí muy gentilmente para prepararles café. Lo preparé a mi gusto, bien cargado; los muchachos tomaban un sorbo y lo escupían inmediatamente, era veneno para ellos, hasta el punto que uno de ellos dijo: ni esto sabe hacer. El resto se limitó a darme horribles miradas y, por suerte para mí, estaban demasiado ocupados para retarme.

El tráfico de Idlewild era, ciertamente, mucho más interesante que el de Youngstown o Allentown, pero nunca tan entretenidos como habían sido para mí esos simpáticos aeropuertos, donde casi todos los pilotos me conocían y les gustaba bromear conmigo en algunas frecuencias. Ya no oíría más a mis amigos llamando “Chile Tower”, como lo hacían allá, ni conocería pilotos curiosos subiendo a la carrera los setenta y dos peldaños de la escalera, sólo para conocerme y conversar conmigo un par de minutos.

Aquí el asunto era más serio, por algo era internacional. Este aeropuerto de Idlewild era todavía bastante nuevo, menos de diez años de uso. Había sido inaugurado el 31 de julio de 1948, en Long Island, por el Presidente Harry Truman como el nuevo aeropuerto internacional de Nueva York, con una superficie de 2.000 hectáreas. Ese día evolucionaron novecientos aviones de combate, los superbombarderos más rápidos, ante los miembros del Congreso, del Senado y de las autoridades de Defensa. El acontecimiento más relevante fue el vuelo de ida y regreso Nueva York-Los Ángeles, de tres B-29 Superfortress. La prensa destacaba que habían recorrido 8.050 km sin parar, volando dos veces más rápido que en las misiones contra Japón.

Esta asignación a Idlewild a mí me gustaba porque, aparte de mi entrenamiento como controladora, la FAA había elaborado para mí un interesante programa de visitas a fábricas de aviación y me trataban como si fuera la persona más importante del mundo. Algunos días después de mi llegada a Idlewild, aparecieron en la torre de control un periodista y un fotógrafo del Times, de Nueva York, para hacerme una entrevista. El periodista parecía saber todo sobre mi persona. Al día siguiente apareció en la segunda página del diario un destacado artículo sobre mi vida acompañado de grandes fotografías.

La publicación me trajo gratas sorpresas, encuentros con viejos amigos que no veía desde hacía mucho tiempo, como fue la llamada telefónica del Comodoro Oscar Delfino, quien se encontraba de Jefe de la Misión Aérea Argentina en Estados Unidos. Nos encontramos para almorzar en un elegante restaurante. Me contó que por fin se había casado con su novia de la juventud, pero que se había visto en la obligación de esconder el Times, para que ella no viera el reportaje porque, según él, ella tenía unos celos terribles de mí. El artículo también me trajo malos momentos porque un número significativo de revistas mandó a sus reporteros y fotógrafos a entrevistarme.

La revista Holiday se pasó y me agotó tomándome 52 fotografías durante todo un día en los lugares más estratégicos de Nueva York y no contentos con eso, mandó un fotógrafo a Chile para tomarme en la torre de control de Cerrillos. En aquellos años esa revista publicaba mensualmente un artículo, acompañado de fotografías de la mujer más interesante de cada país latinoamericano y para Chile, me habían elegido entre muchas otras damas.

Otra de mis actividades fue hablar por la radio en las Naciones Unidas sobre Chile y mi persona; pero cuando me solicitaron presentarme en una de las estaciones de televisión, me negué rotundamente alegando falta de tiempo. En el fondo era miedo y un profundo desagrado de tener que hablar sobre mí misma.

A fines de febrero de 1956 terminó mi entrenamiento en Idlewild. Lou y los Beckett llegaron a buscarme en el Twin Bonanza para trasladarme a Washington D.C., donde pasaría algunas semanas como observadora en la torre del National Airport, antes de dar término a

mi entrenamiento como controladora de tránsito aéreo. El aeropuerto, ubicado a orillas del río Potomac, tenía el tráfico aéreo más endemoniado que yo haya conocido. Aparte de tener que controlar sus propias operaciones, coordinaba y controlaba las de la Base Aérea Edwards de la USAF y el de una Base Naval que estaban ubicadas ambas al otro lado del río y caían dentro de su área de control. Además los despegues de su pista principal tenían que hacerse con virajes pronunciados, ya fuese a la derecha o izquierda, inmediatamente después del despegue para evitar la zona prohibida de la Casa Blanca.

Fue precisamente en ese aeropuerto donde un piloto boliviano, el agregado aéreo de su país en ese tiempo, chocó con su P-38 a un DC-4 comercial que iba en final para aterrizar, partiéndolo en dos y matando a todos sus pasajeros y tripulantes, aunque el piloto boliviano fue rescatado vivo de las aguas del Potomac, en un verdadero milagro. Conocí al controlador de tránsito aéreo involucrado en el accidente, que aunque salió libre de todo cargo, sufrió un impacto nervioso que lo tuvo enfermo por varios meses. Leí el sumario completo de ese espantoso accidente.

En la capital de Estados Unidos viví en casa del matrimonio del Comandante Rosamel Pereira e Ibis. Fueron unos excelentes amigos que me trataron como a una más de la familia y gracias a ellos y al personal diplomático chileno, pasé momentos inolvidables en esa hermosa ciudad. Pero, como todo llega a su fin, mi período de observadora en la torre de control del National Airport terminó en los últimos días de marzo y por lo tanto, también llegó el momento de regresar a Chile.

Aunque la OACI me daba el pasaje de regreso en cualquier línea comercial, en realidad no lo aproveché porque supe que a mediados de abril de 1956, la Fuerza Aérea de Chile tenía programado el despegue de uno de los primeros grupos de T-34 Mentor, aviones de instrucción para la Escuela de Aviación adquiridos a la Beechcraft, en Wichita, Kansas. Como avión de apoyo los acompañaría un C-47 del Grupo N° 10, pilotado por los Capitanes Hugo Llamazares, Arturo Puentes y Eduardo Sepúlveda; y conseguí con la Fuerza Aérea integrar la tripulación, a cargo de las comunicaciones.

Lou me fue a buscar a Washington y me llevó a Wichita. Los Beckett fueron a Washington unos días antes de mi partida y me despidieron con una gran comida en uno de los restaurantes de moda de la ciudad. Invitaron a chilenos amigos míos y celebramos en forma, aunque me sentía apenada por tener que dejar para siempre a mis buenos amigos y la vida maravillosa que había vivido junto a ellos.

El viaje en el C-47 duró 18 días, debido a la reducida autonomía de estos aviones de instrucción. Nuestra primera escala fue Brownsville, en la frontera con México. Durante esa noche algunos cruzamos la frontera para visitar Matamoros y su vida nocturna. Al día siguiente volamos hasta Veracruz, donde después de dos días, ya estábamos hartos de mariachis. Nuestra

próxima escala fue Tapachula, donde no encontramos nada interesante para visitar y así terminó nuestro periplo en México.

Después hicimos Managua y Panamá. En Ciudad de Panamá estuvimos una semana completa, la que aprovechamos para visitar gran parte del Canal de Panamá, la ciudad y sus alrededores. Nos alojamos en la base aérea norteamericana de Howard, que nos ofrecía también la seguridad y apoyo para todos los aviones.

Allí había tres oficiales norteamericanos que habían estado en la Escuela de FAA en Oklahoma City durante mi instrucción como ATC. Eran pilotos y controladores de tránsito aéreo. Ellos se encargaron de pasarme e invitarme a varias recepciones de despedida en honor del General de la Fuerza Aérea del Caribe que se iba de regreso a Estados Unidos.

Despegamos de Howard rumbo a Medellín, con tres nuevas pasajeras en nuestro ya sobrecargado C-47. Eran unas simpáticas señoras de médicos de la Fuerza Aérea norteamericana que viajaban a Chile invitadas por Sanidad de la Fuerza Aérea de Chile. Pasado Turbo llovía torrencialmente y la visibilidad era cero. Los aviones Mentor perdieron contacto radial con el C-47 y decidieron regresar a Turbo, en tanto que nosotros aterrizamos de emergencia en un pequeño y pantanoso campo de aterrizaje perteneciente a una mina de oro ubicada en plena selva, cerca de nada. Abrimos la puerta del avión y yo aparecí en ella; escuché, con gran sorpresa que alguien pronunciaba mi nombre, era un ex oficial de la RAF, chileno, a quien había conocido en Inglaterra durante la guerra.

Inmediatamente que pasó el diluvio despegamos, aunque con dificultad ya que la pista era corta y estaba muy pesada por efecto de la lluvia. Esa tarde llegamos a Medellín, donde al día siguiente se nos reunieron los pilotos de los Mentor, con aspecto sucio y sin afeitarse. Habían alojado en el único hotel que entonces existía en Turbo, en el que no conocían los baños ni de nombre. Ese mismo día seguimos a Cali, hermosa ciudad donde permanecemos dos días, hasta que el tiempo nos dejó cruzar la cordillera hasta la costa del Pacífico.

Al día siguiente seguimos a Guayaquil, donde nos quedamos por una noche antes de continuar a Talara; allí, una vez más me encontré con un viejo amigo. El Comandante de la base aérea de Talara, Jorge Vigil, era uno de los pilotos que había volado por todos los países sudamericanos con el famoso aviador peruano, médico y más tarde diplomático, Armando Reborado Iglesias, en 1941. Jorge, con mucho valor, había volado como mi pasajero en un Gipsy Moth, cuando yo tenía apenas unas cuarenta horas de vuelo.

Nuestra próxima escala fue Lima y desde allí Arica. Por fin habíamos llegado a nuestra tierra, un saltito más y ya estábamos en Antofagasta, Copiapó y El Bosque. ¡Qué felicidad!, habíamos llegado sanos a pesar del mal tiempo en la mayor parte de la ruta y de los mil y un percances que siempre ocurren cuando se vuela con un grupo numeroso de aviones.

Pocos días después de mi llegada empecé a trabajar en la torre de control del aeropuerto de Los Cerrillos; debo reconocer que era pobre, muy pobre en cuanto a instalaciones y facilidades para la navegación aérea, en comparación a lo que había conocido en el gran país del norte.

La torre de control era vieja, sin ninguna comodidad, fría en invierno y terriblemente calurosa en verano. Contábamos con una frecuencia en HF y otra en VHF, operadas con distintos micrófonos, los que al ser usados simultáneamente nos daban la corriente y solíamos quedarnos pegados a ellos gritando toda clase de garabatos, que a menudo se oían por todo el aeropuerto si no teníamos la precaución de cerrarlos. Sólo hacíamos control de aeródromo, no existían aerovías ni control de aproximación. La pista 03 tenía un localizador R, y un radiofaro MR, ubicado en la localidad de Marruecos (actual Padre Hurtado), que los aviones utilizaban para entrar y mantenerse en el circuito de espera con una separación vertical de 500 pies.

La media docena de compañías que operaban controlaban sus propios aviones y sólo los pasaban a frecuencia de torre una vez que el piloto tenía la pista a la vista. Lo mismo hacía LAN, única compañía nacional. Por suerte el tráfico de entonces era tan escaso que no teníamos problemas. Los pocos controladores de tránsito aéreo que éramos, nos dividíamos el trabajo en turnos preestablecidos de 24 horas. El día domingo era el peor y el más aburrido, ya que sólo llegaba y se iba Panagra. Ese día yo hacía ensillar mi yegua Okie y me dedicaba a cabalgar dentro y fuera del aeródromo.

Otra de mis entretenimientos era hacer largas caminatas con mi colega Millar, uno de los primeros controladores ya desaparecido hace largo tiempo. Dormíamos en los asquerosos dormitorios del entre piso, donde también tenían su dormitorio los meteorólogos y los tres tenientes de la FACH comisionados al aeropuerto: Guillermo Sandoval, Vicente Rodríguez, ambos llegarían a Generales, y Mario Mujica, oficial de finanzas que se retiró poco después. Todos ellos tienen interesantes recuerdos de la época.

El restaurante del aeropuerto nos servía las comidas por acuerdo con la Dirección del Tránsito Aéreo. Tiempo después se remodeló el terminal del aeropuerto y se construyó un casino exclusivo para el personal del servicio. Entonces yo decidí almorzar en el Grupo de Aviación N° 10, que entonces estaba ubicado en el lado este del aeródromo y donde yo me encontraba más a gusto, en compañía de los oficiales FACH. Además allá yo podía volar para ganar un 10% más de sueldo, ya fuera como pasajero en los C-47, o como copiloto de los D-18 y C-45.

En ese tiempo se nos unió un nuevo funcionario, que con el tiempo llegó a ser el más importante y popular del aeropuerto; me refiero a Beaver, quien había pasado toda su vida como un quiltro vagabundo y llegó un día casi arrastrándose, sucio y muerto de hambre. Creo que alguno de sus antepasados había sido pequinés, porque tenía el porte, color y hocico casi como

uno de ellos, salvo que era mucho más inteligente. El Teniente Guillermo Sandoval y yo lo bañamos, le dimos de comer y lo adoptamos como a un funcionario más del aeropuerto. Era tan flaco y débil que no tenía energías para subir las escaleras, pero muy pronto el “rancho” del restaurante hizo su efecto y empezó una nueva vida para él.

Tomó la costumbre de acompañar a los oficiales durante sus guardias, de recibir a los pasajeros y escoltarlos hasta los mesones, de acoger a los que llegaban y acompañarlos desde la misma puerta de los aviones hasta el edificio terminal y, sobre todo, volar en el avión que tenían los oficiales para mantener su entrenamiento. Cuando algún oficial piloto partía a volar sin invitarlo y él se daba cuenta que “su” avión iba rodando hacia el cabezal de despegue, corría detrás del avión a toda la velocidad que le daban sus cortas patitas, entonces el controlador de turno llamaba diciendo: Beaver a la cola. El avión se detenía, abría su cabina e inmediatamente era abordado de dos saltos por el desesperado copiloto.

Mientras ejercía su puesto de relacionador público, un pasajero se fascinó con él y decidió llevárselo. Pasó más de un mes en que el Beaver no daba señales de vida y en que era buscado por todo el personal del aeropuerto, hasta que un día, un sargento de dotación del aeropuerto que transitaba por la calle Molina oyó unos ladridos desesperados que le parecieron conocidos, procedentes de una casa con un alto muro. Se asomó para ver y con gran sorpresa encontró al Beaver que le pedía ayuda; sin pensarlo dos veces, saltó el muro y rescató al funcionario número uno del aeropuerto. Meses más tarde nuestro compañero canino falleció de una pulmonía que se pescó en un vuelo de altura. Fue sepultado en una gran ceremonia, debajo del faro giratorio del aeropuerto de Los Cerillos, y su recuerdo aún queda entre los pocos funcionarios que aún vivimos de los años cincuenta.

De esa época también tengo buenos recuerdos de muchos amigos que partieron hace ya largo tiempo. Jorge Verdugo Correa, más conocido como el “Profe” por sus amigos y compañeros pilotos, era todo un personaje y un gran camarada. Yo lo conocí cuando empecé a frecuentar el Club Aéreo de Chile, en el año 1937, donde él era ya un piloto experimentado y uno de los pocos civiles instructores de vuelo.

Nos hicimos amigos a pesar que yo sospechaba que solo me consideraba una mocosa un poco tonta, con aspiraciones de llegar a ser piloto, al igual que ellos “los machotes aviadores de esos años”. En ese tiempo él pololeaba con Nena Palacios, una hermosa muchacha, un par de años mayor que yo y con la que más tarde, cuando yo estaba en Inglaterra, se casaron. Nena fue una de mis mejores amigas de esos años, junto a Dora “Mucky” Koeppen, una gringuita que aprendió a volar en Temuco cuatro años después que yo y que se trasladó a vivir a Santiago. En 1943, con la llegada de los aviones Lodestar a LAN, se creó el Servicio de Auxiliares de a Bordo y en octubre de ese año la contrataron como la primera auxiliar de vuelo, era muy apreciada por su trato gentil a la vez que su sencilla y agraciada presencia.

Con Jorge Verdugo y Nena solíamos viajar los fines de semana a Curicó, donde él hacía instrucción de vuelo en el Club Aéreo local y donde teníamos grandes amigos como eran los hermanos Arellano, Camilo Vergara y los hermanos Pieffre de Vauban, por nombrar sólo algunos. Sobre Jorge se contaban cuentos y anécdotas de su especial personalidad, pero la que recuerdo con mayor claridad es que cuando le pedía posición, me contestaba: “sobre la Carlina”, que como se sabe era una casa de remolienda muy conocida. Después llegó María González, esposa del entonces Teniente René González Rojas; también Irene Peatz, ambas aprendieron a volar en Temuco y fueron mis amigas.

Entre los controladores, mis amigos eran: James Robinson, Juan Padilla, Luis Aldunate, Santiago Webb, Michael Fontaine, y el pintoresco Rodolfo Ortega. Como mencioné antes, en esos años el tráfico aéreo no era muy intenso, por lo que nos permitíamos muchas bromas entre pilotos y controladores. Recuerdo, por ejemplo, al “Pollito” Mahuzier, oficial piloto del Grupo N° 10, quien antes de comunicarse conmigo solía hacer ruidos de fantasmas en la fonía y terminaba diciéndome: “ojazos”, con voz de ultratumba. El “Pollito” se mató junto al Capitán Luis del Fierro y a mi hermano Alonso, teniente de la FACH, cuando volaban desde Punta Arenas a Santiago.



Señor Juan Padilla de la Maza.

En diciembre de 1957 nació mi único hijo, Fernando, fruto de mi unión con Vicente Martínez-Conde R. Yo tenía treinta y cuatro años y estaba descalcificada por la mala alimentación de la guerra. Durante todo el embarazo estuve en tratamiento a base de inyecciones de calcio, a

las que les tengo terror, pero era la única manera de tener un hijo antes de que fuera demasiado tarde. Su nacimiento fue toda una odisea, ya que el día anterior tuve la mala idea de acompañar a mi marido y a mi futura comadre, Georgina Garretón a Valparaíso, donde ella tenía que hacer un trámite urgente en la aduana.

En el puerto, después de instalarnos en un hotel, fuimos a un restaurante a comer y después a un club nocturno a bailar. A nuestra llegada al hotel, alrededor de las cuatro de la madrugada, a Fernandito se le ocurrió empezar a anunciar su llegada a este mundo. Partimos a la Clínica Española, donde yo me negaba a dar a luz. Después de muchas discusiones y con la autorización del médico de turno, Georgina y yo partimos hacia Santiago a todo lo que daba el auto, mientras Vicente se quedaba para hacer los trámites aduaneros.

A mitad de camino pinchamos un neumático y mi comadre se bajó para cambiarlo. Aún recuerdo su cara llena de transpiración y de aceite, con el tintineo de las pulseras de oro que le colgaban de la mano derecha. Por suerte para mí, ofreció su ayuda un ciclista que pasaba y un auto de la embajada boliviana cuyo acompañante era un amigo mío, ex combatiente de la guerra. Horas después nació Fernandito en la Clínica Santa María, vía operación cesárea efectuada por el doctor Lizana, mi médico tratante. Dos meses después, regresé a mi trabajo en el aeropuerto y seguí volando en el Club Aéreo y en el Grupo N° 10, mientras mi hijo, quien había sido bautizado como Pelusín por una amiga, era atendido con dedicación y mucho cariño por su nana Margarita.

Algo más de dos años después, al igual que con mi primer esposo Alfredo Burgos, mis relaciones con Vicente empezaron a deteriorarse. Según él, por mi culpa, por mi excesiva independencia y por mi manía de querer siempre resolver sola todos mis problemas. La verdad es que empecé a sospechar que yo no servía para dueña de casa, ni esposa, ni madre. Pedí mi traslado al aeropuerto de Cerro Moreno y partí a vivir mi nueva vida en el desierto.

CAPÍTULO NOVENO

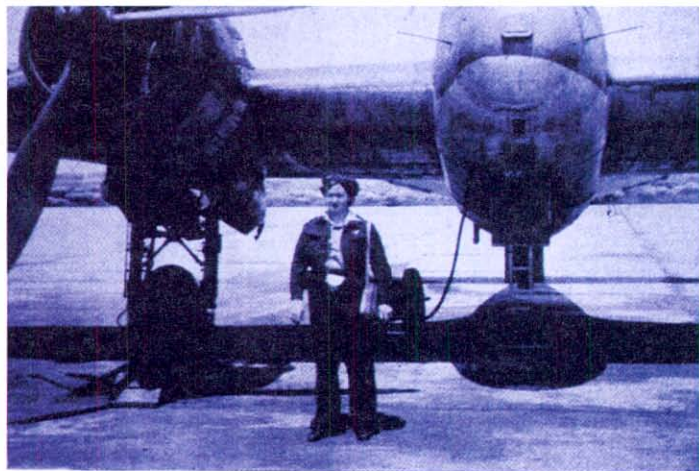
Fuerza Aérea de Chile

Irme a vivir y trabajar en Antofagasta, en el Aeropuerto de Cerro Moreno, era incorporarme de manera más estrecha con la Fuerza Aérea de Chile y su gente. Hasta entonces, había tenido una relación bien especial con la institución, a la que pertenecía en calidad de empleado civil, pero con facilidades para volar. Mi condición de piloto, mi probado interés por la actividad aérea y mi amistad desde hacía varios años con oficiales que estaban llegando a categorías de jefes, me había mantenido en una relación principalmente con ellos, pero sin mayor cercanía a sus familias, ni tampoco con el personal de suboficiales. Ahora las circunstancias podrían ser diferentes en una base donde “todos” se conocían. En esta nueva destinación, tendría oportunidad de poner a prueba mi capacidad de adaptación a la familia aérea...

Por otra parte, partir a vivir al norte tenía la ventaja de la tranquilidad, por efectos del clima, del ambiente en Cerro Moreno, de la habitación fiscal y la gratificación de zona, considerando además que ahora tenía un hijo que cuidar. Siempre he dicho que soy como “Perro de Indio”, me acostumbro a todo y en todas partes. No fue la excepción en Cerro Moreno. Me instalé en la casita de dos pisos con tres dormitorios y un baño en el segundo nivel, más living, comedor, cocina y medio baño en el primero y un pequeño patio. Esta fue la vivienda que la FACH me asignó en el sector que en broma llamábamos el “Barrio Chino”. El gran problema de ese tiempo en Cerro Moreno era la falta de agua, por lo que un tren la traía diariamente y era distribuida a la población dos veces por día. Pero, ¿a quién le importaba eso, después de haber hecho una guerra?

La torre de control estaba sobre uno de los hangares, y a ella se llegaba por una escalera que seguía la curvatura del techo, sin barandas. La torre no tenía servicio higiénico, por lo que había que tener una botella para las emergencias. El tráfico aéreo militar era intenso, mientras que el comercial era muy pobre. Los turnos eran de veinticuatro horas y mi casa quedaba a unos dos kilómetros de la torre los que solía caminar a punta de tropezones y caídas durante la noche porque la luz la cortaban después de las 22:00 horas. De todas maneras yo lo pasaba regio.

Me encantaba ir a la playa y volaba regularmente en los B-26 como copiloto. Frecuentemente el piloto me cedía su asiento para que yo pilotara, aunque el cambio de asiento en el aire era toda una maniobra. Tenía muy buenos amigos entre los oficiales de la FACH, del Ejército y en el Club



Margot en EE.UU. en la etapa práctica de su curso de controladora de tránsito.

Aéreo. Entre los oficiales de Ejército recuerdo con especial cariño al “Tata” Clavel y su esposa Mary, Herman Brady y Silio Subiabre. Entre los civiles, a Lucho García, Luis Arriagada y a mi gran y querida amiga Edith Cortés, esposa de Arriagada en esa época.

La actividad social era muy animada, se hacían fiestas en el casino de oficiales con diversos motivos y también nos reuníamos en las casas para cenar y conversar. En algunas ocasiones íbamos a las playas que por entonces estaban bastante despobladas. Nuestra preferida era Hornitos, pero también solíamos llegar hasta La Portada o Mejillones. Mi casa era visitada a diario por varios amigos y algunos de ellos se “arrancharon” por largas temporadas mientras esperaban la llegada de sus familiares desde el sur.

Uno de mis grandes amigos fue Ricardo Ortega Fredes, más conocido como el “Ratón” Ortega. Era todo un personaje, lo conocí cuando era alférez en la Escuela de Aviación y nuestra amistad se mantuvo siempre. En el período de Cerro Moreno, él era comandante y estaba agregado al Estado Mayor Conjunto en Antofagasta. Años después ascendió a general y fue Comandante de la 1ª Brigada Aérea en Cerro Moreno.

En ese tiempo la FACH le había asignado el avión T-6 285, si mal no recuerdo, en el que volaba tanto a Santiago, como a Iquique, donde residía su esposa Marieta. Cuando regresaba de sus vuelos, llamaba por radio a la torre pidiendo instrucciones de aterrizaje. Si estaba yo de turno, a menudo ignoraba sus mensajes, ya fuese porque estaba tejiendo o haciendo otra cosa; entonces empezaba sus llamados diciendo: "Cerro Moreno torre, aquí Fuerza Aérea 285", repetía dos o tres veces lo mismo, para continuar: "Cerro Morenito torre, FACH 285". A esa altura ya sabía que era yo quien estaba en la torre, entonces me gritaba a todo lo que le daban los pulmones: "Contesta puh... gorda de... ", lo que se oía fuerte y claro por los parlantes del hangar donde en esos años funcionaba el aeropuerto.

Mi hijo Fernando seguía creciendo y haciendo de las suyas en toda la base. Según él, su novia era la única hija de la "Puntito" Galán, esposa de uno de los controladores de tránsito aéreo. Con su "novia", tomó la costumbre de visitar casi todos los días el casino de oficiales, donde me dejaba vales de bebidas y de sándwichs que consumían.

Durante el tiempo que permanecí en Cerro Moreno, mi hijo disfrutó de la libertad de ese inmenso espacio, haciéndome pasar más de un dolor de cabeza. Con Hernán Antonio, el hijo de mi amiga Edith, sólo unos meses mayor pero mucho más desarrollado, quebraron un enorme cristal de la oficina del Comandante del Grupo N° 8, que me fue descontado en tres cuotas de mi miserable sueldo. Cuando los agarraron, Fernando alegó ser muy chico y con poca fuerza como para quebrar un vidrio tan grande. Muchos años después, me confesó que él era el culpable y mientras tanto yo seguía culpando al otro niño y pensando que era injusto que hubiera debido pagar sola el vidrio.

Luego de tres años pedí traslado a Santiago. Viajé en el barco Osorno hasta Valparaíso, pero creo que jamás me he sentido más arrepentida de un viaje por mar, porque me mareé como carretonera y aún después de haber dejado el buque, seguía mareada en tierra.

No volví a Los Cerrillos, sino que fui destinada como jefe del Aeródromo de Tobalaba, donde fui la primera funcionaria asignada a esa función, situación que el administrador del Club Aéreo se negaba a aceptar. El personal de la FACH destinado a la Dirección de Aeronáutica, que trabajaba en el Aeródromo de Tobalaba, se componía de tres sargentos radiooperadores y otros tres auxiliares de torre de control.

Se operaba con la misma frecuencia que los aeródromos de La Castrina y Lo Castillo, todos dentro de la zona de control de Los Cerrillos; por lo tanto era común que cuando un avión llamaba a cualquiera de ellos, contestaran los tres. Me tomó largo tiempo lograr que le dieran distintas frecuencias a cada uno. Lo logré gracias a mi amigo el Coronel Angel Luengo, que era Jefe de Logística de la Dirección de Aeronáutica. No sólo cambió las frecuencias de las tres torres, sino además cambió los viejos equipos que estaban obsoletos, por otros que si bien no eran nuevos, estaban en mucho mejores condiciones.

En el Club Aéreo, me había hecho de muchos y buenos amigos, entre los cuales se encontraban Piero Bozzo y Andrés Garriga, socios comerciales entre ellos y dueños de un avión Cessna 172 muy bien equipado, en el que solía volar a menudo. Un día recibí una llamada telefónica de Andrés, pidiéndome urgentemente que llevara en su avión a Curicó a un amigo suyo, abogado de una compañía de seguros que debía viajar a dicha ciudad con urgencia para verificar asuntos relacionados con el choque de un automóvil Mercedes Benz asegurado por su empresa y, luego, regresar a Santiago lo antes posible pues su señora estaba internada en la clínica esperando su primer hijo.

Partí cerca de mediodía con un hombre joven sumamente nervioso. Apenas despegamos y le salió el habla, me preguntó si era muy difícil volar. Contesté que no, luego le demostré el efecto de los controles e intenté que los tomara; lo hizo por un par de segundos y me los devolvió diciendo que no podía hacerlo. Después de unos minutos me mostró el aeródromo de El Bosque y me preguntó muy preocupado si lo veía, dije que sí. Continuamos nuestro vuelo y a la cuadra de Buin me preguntó nuevamente si veía el pueblo y si iba “subiendo”, volví a contestar que sí; pero esta vez agregé ¿está usted segura? Nuevamente dije que sí. Siempre que pasábamos a la cuadra de una ciudad me hacía las mismas preguntas.

Poco antes de Teno comencé a descender suavemente, pero él me preguntó aterrizado si estaba bajando; la respuesta fue la única posible: sí. Luego agregé *¿por qué está bajando?* y si veía el aeródromo; se lo mostré pero él no lograba verlo y estaba casi al borde de un ataque de histeria y no se calmó hasta estar seguro en tierra. Terminadas sus actividades, me invitó a almorzar y ya en términos más amistosos, me contó que el bromista de Andrés le había dicho que yo era un excelente piloto, pero que no veía nada y la semana anterior había aterrizado arriba de uno de los hangares de Tobaraba y sólo me había salvado por mi gran experiencia de vuelo. ¡Pobre hombre!

Junto con desempeñarme como jefe del Aeródromo de Tobaraba, voluntariamente empecé a hacer instrucción de vuelo básica y avanzada. No recuerdo cuántos alumnos formé, ni a cuántos examiné en los distintos tipos de aviones, pero sí se que a menudo me encuentro con comandantes de aeronaves de las distintas compañías aéreas que me llaman “Mamy”, y a los cuales no reconozco después de haber pasado tantos años, y que ellos y yo hemos cambiado físicamente. Muchos han perdido el cabello y se han dejado crecer una buena parroquia...

En ese aeródromo reinaba como presidente absoluto y casi dueño, Mauricio Serrano Palma, quien podía ser un hombre amable, simpático y buen amigo; también era un enemigo inflexible. No permitía que ningún piloto llegara después de la hora cero, pero él sí que podía despegar desde Tobaraba antes que amaneciera y llegar de noche sin plan de vuelo porque, según él, “iba de su casa a su casa”. Esto quería decir, desde este aeródromo hasta su fundo en las cercanías de Los Angeles.

Como yo tuviera la mala ocurrencia de pasarle tres partes seguidos por estos peligrosos vuelos, me hizo echar como instructora del Club Aéreo y, no contento con eso, según supe después, trató de que la Fuerza Aérea me diera de baja.

El 16 de enero de 1968 recibí una carta del gerente del Club Aéreo, en los siguientes términos:

De nuestra consideración:

Por la presente cumplimos con comunicarle el siguiente acuerdo tomado por el Directorio del Club Aéreo de Santiago:

En consideración a que se estima incompatible el puesto de Jefe de Control de Tránsito en el Aeródromo Eulogio Sánchez, que es desempeñado actualmente por Ud. por delegación de la Dirección de Aeronáutica, con el de instructor de la Escuela de Vuelo del Club, esta última se ve en la necesidad de prescindir de sus servicios, como tal, a partir de esta fecha. Cumplimos al mismo tiempo, con agradecerle muy sinceramente la valiosa cooperación prestada por Ud. a nuestra entidad.

Sin otro particular, la saluda muy Atte. Por el Club Aéreo de Santiago

*Fernando Ortega Yáñez
Gerente*

Me dio mucha pena no poder seguir haciendo instrucción de vuelo en mi querido Club Aéreo, por la soberbia de su presidente, sobre todo sabiendo que necesitaban instructores, y mi servicio era totalmente gratis.

Por suerte, para mí, el Director de Aeronáutica de entonces era mi amigo Joaquín García Suárez, quien insistió en que debería irme trasladada a Punta Arenas donde, según él, tendría la oportunidad de mejorar mi estándar de vida y comprarme un buen auto, en lo que tenía razón. No fue hasta muchos años después que me enteré de los verdaderos motivos que tuvo para convencerme de dicho traslado.

Me despedí del Club Aéreo de Tobalaba con cierta pena. Cien de mis consocios y compañeros me dieron una gran comida de despedida como muestra de solidaridad y no regresé hasta treinta años más tarde, cuando ya estaba demasiado vieja para reincorporarme como socia activa.

Mis primeros meses en Punta Arenas no fueron muy felices. La Dirección de Aeronáutica me asignó un pequeña casa, que había hecho arreglar lo mejor posible en un barrio donde vivían

varios oficiales, pero la casa estaba construida con madera local, la que al secarse había dejado varios orificios por donde se colaba el viento con toda su fuerza. El aislamiento tanto con el vecino, como entre el baño y el living, eran nulos, por lo que usar el toilette era un problema bien molesto, sobre todo cuando había visitas.

Los balones de gas para la calefacción y cocina se helaban en invierno y no salía gas, el agua de las cañerías se congelaba, con todas las molestias que representa no tener agua corriente. Por suerte, mi hijo había quedado en Santiago para terminar un año escolar y por lo tanto, yo estaba sola tratando de acostumbrarme a mi nueva vida y repitiéndome que no era peor que en Inglaterra durante la guerra.

Antes que me entregaran la casa, alojé en el anexo del Casino de Oficiales, casi en el centro de la ciudad. Como no tenía qué hacer después de las horas de servicio, salía a caminar por las calles céntricas. Al segundo día caminaba por la calle Balmaceda cuando repentinamente recordé que mi cuñado Orlando Carrillo me había hablado de unas primas suyas, que eran muy buenas personas y que vivían justamente en esa calle. Como no llevaba conmigo la dirección decidí llamar en una casa para preguntar si las conocían; y, ¡ oh sorpresa !... era justamente la casa de la familia Yáñez. Nora, la hermana, quien me abrió la puerta, me hizo pasar y me presentó al resto de la familia que estaba compuesta por tres hermanas además de Nora; ellas eran Sara, Dora, Elba y la tía Carmen, madre de Alfonso Rivera y esposo de Elba, la única casada. Naturalmente, Alfonso era el único varón y rey de la familia.

Era el 15 de julio de 1969, al día siguiente sería Santa Carmen y me invitaron a tomar el té. Al llegar me di cuenta que la Carmela se celebraba en grande, había por lo menos unas treinta señoras de lo más destacado de la ciudad. Me acogieron como uno más de la familia y desde ese día, nunca más me sentí sola en esa ciudad tan austral.

Cuando me entregaron la casa fueron ellas las que se encargaron de alhajarla con su exquisito gusto. Me apoyaron en todo momento y jamás dejaron que me sintiera sola mientras esperaba la llegada de mi hijo para el fin del año escolar.

Por esa misma época empecé a hacer instrucción de vuelo en los clubes aéreos de Cerro Sombrero y de Punta Arenas. Recuerdo que mi primer alumno fue Osvaldo García, un alto funcionario de ENAP, al que siguieron muchos otros de los dos clubes aéreos y, más tarde, de la Escuela de Vuelo MD, que junto a otros dos ATC, formé en 1980.

Los primeros meses fueron casi tan duros como los pasados en Gran Bretaña a mi llegada. Hacía mucho frío y aún no tenía automóvil para movilizarme, por lo que solía hacer a pie los cinco kilómetros desde mi casa a Bahía Catalina, muchas veces luchando con la ventisca y con el Nicky –mi perro Foxterrier– en brazos. Por suerte aún tenía la chaqueta de cuero de la RAF, más calzoncillos térmicos de hombre, prendas que me ayudaban a combatir el intenso frío. Mis

alumnos pilotos solían pasar a buscarme cuando tenían instrucción de vuelo, pero eso era sólo cuando el día estaba bueno para volar.

Meses después de mi llegada logré juntar el dinero suficiente para comprar un pequeño auto de fabricación inglesa, por lo que desde entonces la vida nos cambió, tanto al Nicky como a mí. Ya no tuvimos que caminar largos kilómetros desafiando a las tempestades de nieve, ni transportarnos en buses con olor a cordero, donde mi perro siempre se veía obligado a subir a escondidas para que el chofer no lo viera.

Cuando estuve destinada en Chabunco, tuve que aprender a manejar sobre la nieve y hielo para llegar hasta el aeropuerto, distante unos 25 kilómetros de mi casa. Recuerdo una mañana en que con mi buena suerte habitual, pasé entre las colas de unos vacunos y los cuernos de otros en un piño que atravesaba el camino, mientras Nicky se apoyaba con la fuerza de sus patitas en el tablero del auto y refunfuñaba. No recuerdo si fue en ese momento o algunos meses después, que decidí ponerme en campaña para buscarle una compañera y así dejara de depender totalmente de mí.

En un viaje a Santiago fui hasta La Ligua donde encontré una perrita blanca, preciosa a la que bauticé Cuckie y que en mi viaje de regreso a Punta Arenas, vía LAN-CHILE, llevé escondida en mi cartera. En Puerto Montt la bajé para que hiciera sus necesidades, pero estaba demasiado asustada así es que no pasó nada y la volví a embarcar. A nuestra llegada a Chabunco la dejé en la sala de operaciones mientras rescataba mi equipaje, pero cuando regresé, el lugar estaba inundado y el funcionario de turno furioso porque no tenía con que secar el desastre de mi pobre Cuckie.

El Nicky la recibió con mucha alegría y la crió hasta que tuvo la edad suficiente para convertirla en su esposa. Ahora tenía dos seres por los que preocuparme, así es que viajaba todos los días al aeropuerto de Chabunco con los dos y eso me obligó a comprar dos sillones para mi oficina, donde los dos pasaban la mayor parte del tiempo durmiendo, mientras yo hacía instrucción de vuelo. Cuando el día estaba calmo y no había turbulencias los llevaba a volar conmigo; y, en los largos días de verano salíamos a hacer prolongadas caminatas por la avenida Bulnes, o por un bosque cercano a donde nos acompañaban casi todos los perros del barrio.

Un par de años después y cuando el Comandante en Jefe de la IV Brigada Aérea era el General José Berdichewski, se activó el servicio SAR con nuevos equipos de comunicaciones en Bahía Catalina y fui destinada allí, además de continuar con mis actividades como instructora en el Club Aéreo.

En la misma época, recibí una carta del Director de la Revista Fuerza Aérea pidiéndome artículos sobre mi pasado como piloto de transporte de aviones en la Segunda Guerra Mundial.

Compré una pequeña máquina de escribir y con la ayuda de mis bitácoras y algunas cartas de mi madre, comencé a escribir mis memorias. Por falta de práctica, escribía muy lentamente tratando de encontrar las letras en la máquina; estaba en estos menesteres, cuando un joven sargento entró a mi oficina y sin decir palabra depositó un extintor de incendios encima de mi escritorio, en clara alusión a la velocidad de mi escritura.

Mi hijo entró en esos años a la Escuela de Aviación, un poco en contra de mi voluntad porque algo me decía que el vuelo no era su futuro; sin embargo, egresó como subteniente piloto. Aparentemente todo iba bien hasta que llegó a volar en T-37 donde en un vuelo de rutina, según supe, se desmayó. Lo pasaron a la rama técnica y tiempo después fue dado de baja porque, según la Dirección de Sanidad, padecía de una enfermedad irrecuperable. Nunca pudieron explicarme cuál era la enfermedad, ni cómo tratarla. ¡Increíble! Fue un duro golpe para él y para mí; para Fernando porque estaba enamorado y quería casarse, y para mí, porque tenía que volver a financiarle una carrera.

En aquella época era Director de Aeronáutica mi amigo el General de Aviación Jorge Rojas Carrasco, a quien fui a saludar con mi hijo después de haberlo matriculado en la universidad para estudiar ingeniería comercial.

Jorge le propuso ingresar a la Dirección de Aeronáutica a un curso de administradores de aeropuertos que estaba por comenzar, lo que Fernando aceptó de inmediato. Pero no todo fue color de rosa, ya que la causal de baja de la FACH lo inhabilitaba para trabajar en cualquier cargo público, ya que según esos médicos era epiléptico. Lo obligaron a someterse a un sinnúmero de electroencefalogramas que siempre salieron normales, hasta que los médicos tuvieron que darle el pase.

Muchos años más tarde, cuando estaba de administrador del Aeropuerto de Maquehue, en Temuco, un médico de esa ciudad determinó porqué Fernando se ponía amarillo todos los veranos, perdía fuerza, le dolía la cabeza y sentía golpes en el corazón; tenía ¡fabismo!, una enfermedad congénita que se le presentaba cada vez que comía habas, las que le mataban los glóbulos rojos. La enfermedad también es conocida como enfermedad del Mediterráneo, y sólo se la ataca dejando de comer habas. Mi nieta Camila también la heredó y son muchos los Sotomayor que la padecen. Al parecer mi madre murió de lo mismo, sólo que entonces los médicos dijeron que había sido leucemia.

Una situación bien interesante ocurrió a principios de septiembre de 1974 porque viajé a Wichita, Kansas, con el entonces Capitán, Héctor Monje, a buscar dos aviones Cessna 172 recién adquiridos por el Club. Monje llevaba como copiloto a Bladen Tadic y yo, a Milton Davinson.

Despegamos de Wichita el 25 de septiembre previendo llegar a Punta Arenas el 10 de octubre, esto es, quince días después de nuestra partida. Como en todo viaje en que están involucradas

varias personas con caracteres totalmente distintos, tuvimos momentos agradables y otros pésimos. Milton y yo partimos peleando desde el momento mismo del despegue en Wichita. Como la pista era muy angosta despegué detrás y muy próxima a Monje, de manera que por supuesto me afectó la turbulencia de su avión; Milton trató de quitarme los controles y yo le di una buena bofetada. Seguimos enojados hasta Brownsville, en la frontera de Estados Unidos con México.

En ese tiempo, las relaciones diplomáticas entre Chile y México estaban suspendidas, por lo que no podíamos oficialmente hacer escala técnica en ningún aeropuerto de ese país, pero Milton tenía un hermano artista con algunas influencias allá, así es que aterrizamos en Veracruz y de alguna manera nuestro paso no quedó registrado. En la noche comimos regimiento acompañados por mariachis y después nos fuimos a dormir porque estábamos algo cansados con las ocho horas que habíamos puesto desde Ardmore en Texas.

El día 27 despegamos de Veracruz rumbo a San Salvador con escala en el Aeródromo San José de Nicaragua. Total cinco horas y media. El 28 salimos de San Salvador con la intención de llegar hasta Ciudad de Panamá, pero después de hacer escala técnica en San José de Costa Rica, nos pescó la peor tormenta que jamás haya visto. Por suerte, Héctor Monje era un experto piloto instrumental y efectuó una entrada por VOR al Aeródromo de David, a ras de la selva y con visibilidad casi cero, seguido a corta distancia por mí. Yo, solo vi la pista cuando estaba encima del cabezal. Estacionamos a unos 10 o 15 metros de la torre de control, pero en el corto trayecto hasta el terminal quedamos hechos una sopa. Fue mi primer contacto con la lluvia tropical; y después, mi acostumbrado whisky me vino de perillas.

El vuelo de dos horas desde David hasta Paitilla, en Ciudad de Panamá, lo hizo Milton a pesar que el seguro no lo cubría, así y todo, yo lo dejaba que él se sentara en el puesto de piloto en algunos tramos. El Aeródromo de Paitilla queda prácticamente en medio de la ciudad, rodeado de grandes edificios y tal vez por eso Milton calculó mal su aproximación y se vio obligado a abortar el aterrizaje; fue algo impactante la pasada de largo, a full potencia, montando contra los edificios, pero finalmente se las arregló para hacer un aterrizaje normal.

En Panamá nos quedamos dos días y el primero de octubre partimos con la idea de volar por la costa colombiana hasta Buenaventura, pero después de tres horas con pésimas condiciones meteorológicas y volando a ras de los árboles, nos vimos obligados de regresar a Turbo. Hicimos un nuevo intento pero debimos regresar nuevamente. En aquellos años Turbo era un pueblecito infeliz que sólo contaba con un pequeño y pésimo hotel. Sabíamos que por las condiciones climáticas había toda clase de bichos raros y hasta serpientes, por lo que estaba aterrada. Después que mis compañeros inspeccionaron mi pieza, me dirigí al baño y, ¡horror!... cuando traté de sacar papel higiénico, había una enorme cucaracha. Salí del baño gritando y con los pantalones abajo, imagínate el espectáculo, que fue motivo de risa para mis compañeros, especialmente para Milton que gozaba haciéndome sufrir.

Monje decidió continuar el vuelo por el valle del Cauca, pero el problema fue que no tuvimos aeródromos donde reabastecernos. Aterrizamos en dos o tres franjas de terrenos pertenecientes a compañías de fumigadores, pero todas se negaron a vendernos combustible, a excepción de la última, que era de un chileno y nos vendió unos pocos galones para llegar hasta Medellín.

Cerca de la pista de Antioquia, Monje se dio cuenta que el combustible no sería suficiente para llegar hasta Medellín, por lo que decidió aterrizar para cargar combustible, pero el único que encontramos era para automóviles, que cargamos en uno de los estanques, dejando el otro para despegues y aterrizajes. Nuestra llegada a Medellín fue patética, con los dos estanques marcando cero y sin poder contactar a la torre porque volábamos muy bajo, detrás de los cerros que rodean la ciudad, pero por suerte un avión particular captó nuestra situación y nos hizo de puente. Una vez en el circuito de aterrizaje declaré emergencia, con gran enojo de mi líder porque así le quité la prioridad para aterrizar.

Ese mismo día seguimos a Cali, donde pernoctamos después de volar una hora y cuarenta minutos por un valle maravilloso, donde para mi gran sorpresa vi mansiones edificadas en lo alto de la cordillera, sobre nuestro nivel de vuelo. Al día siguiente volamos a Guayaquil después de hacer escala técnica en Portoviejo. Una vez instalados en el hotel, fuimos a comer a un restaurante donde perdí mi cartera con todos los documentos y las llaves del avión, pero por suerte teníamos duplicado, así es que al otro día continuamos a Trujillo, en Perú, y de allí a Lima, para seguir, después de cargar combustible, hasta Arica e Iquique, donde pernoctamos; y, al día siguiente hicimos Antofagasta, La Serena, Tocalaba.

Nos quedamos dos días en Santiago y continuamos el 9 de octubre a Puerto Montt con escala en Temuco. El último tramo del viaje fue el día 10. Aterrizamos en Balmaceda con viento de cuarenta y cinco nudos. Recuerdo que un comandante de LADECO, que se encontraba en el área, reconoció mi voz y me recomendó que esperara un tiempo prudente para que disminuyera el viento. De todas maneras, aterrizamos y hasta el día de hoy me parece ver a mi avión saltando mientras cargaba combustible, debido a las ráfagas de viento en esos momentos. Ese mismo día continuamos a casita, aterrizando en Bahía Catalina donde nos esperaba el General Gerardo López Angulo, con varios socios del Club Aéreo y algunos familiares.

A mí me esperaba Nicky, mi perro regalón, que cuando me vio le dio el ataque de rabia más grande que haya conocido en la vida de un perro. Me zarandó por los pantalones y me dio de patadas; estaba furioso porque lo había dejado solo por tanto tiempo, y no había forma de calmarlo. Han pasado muchos años y el Nicky murió de viejo; Monje llegó a General y fue Comandante en Jefe de la IV Brigada Aérea en Punta Arenas, antes de jubilar; Tadic y Davinson siguieron viviendo en Punta Arenas y yo me trasladé a Santiago.

Con la llegada de los nuevos aviones Cessna empecé a instruir en vuelo a muchos alumnos, algunos buenos, otros regulares y dos pésimos. Uno de mis primeros alumnos fue elegido Director del Club e inmediatamente impuso sus ideas. Lo primero que hizo fue comprar un Cessna 182 para servir de avión ambulancia, y para ello puso como condición que todos los socios debíamos aportar una cuota de dinero, apreciable, que no todos estábamos en condiciones de sufragar. Me negué a pagar la cuota y fui expulsada como instructora y como socia del club.

La historia llegó a conocimiento de la prensa y un periodista escribió un artículo precioso en mi defensa, por lo que el resto del directorio reaccionó y quisieron nombrarme Socia Honoraria del Club, honor que decliné. La compra del dichoso avión llevó a la bancarrota al club, que actualmente no existe, con gran pesar para muchos puntarenenses amantes de la aviación. El resto de los muchos pilotos que formé en los casi treinta años que viví en Punta Arenas me llaman mamy o tía. En diciembre de 1998 me invitaron con todos los gastos pagados a compartir tres maravillosos días con ellos y durante un magnífico cóctel, me entregaron regalos y galvanos en reconocimiento a mi cooperación a la aviación civil de esa zona. En la misma ocasión la Municipalidad de Punta Arenas también me honró con un precioso galvano.

Los treinta o treinta y un años que viví en Punta Arenas, los dediqué a hacer instrucción de vuelo para formar pilotos en los clubes zonales. El Club Aéreo de Cerro Sombrero operaba en la pista del mismo nombre en las cercanías del campamento ENAP, en la Isla Grande de Tierra del Fuego.

Durante mucho tiempo, con Reineri Merino, el “chino” para sus amigos, que era controlador de tránsito aéreo en el Aeropuerto Carlos Ibáñez e instructor de vuelo, partíamos los días viernes, después del servicio para hacer instrucción de vuelo a una media docena de alumnos enapinos, residentes en Cerro Sombrero. Volábamos todo el sábado y domingo, sin importarnos los fuertes vientos reinantes en la zona y cuando por fin llegábamos los domingos, muy tarde, totalmente agotados, a bebernos un merecido whisky, comer e irnos a la cama, la esposa del Chino nos miraba con lástima y comentaba: “*Nunca he conocido a un par de quijotes más grandes que ustedes dos, trabajan como burros por puras bolitas de dulce*”, ya que no cobrábamos. Fueron estos comentarios los que nos dieron la idea en 1980 de formar una escuela de vuelo.

Formamos una sociedad entre tres socios: Reineri, Jorge Larrañaga y yo. La escuela se llamó Margot Duhalde y Cía. Ltda. Los tres socios éramos controladores de tránsito aéreo. Merino y yo instructores de vuelo, Jorge a cargo de la instrucción teórica. Compramos dos Piper 140 al Club Aéreo de Santiago y un simulador de vuelo que encargamos a Estados Unidos. Arrendamos un local en el centro de la ciudad y lo inauguramos con un gran cóctel, al que invitamos a todas las autoridades y a la prensa. Merino y yo partimos a Santiago a buscar los aviones.

En marzo de 1980 despegamos de Tobalaba con plan de vuelo a Puerto Montt y escala técnica en Temuco para cargar combustible porque según los instructores en Tobalaba, el Piper PA-28 solo tenía una autonomía de tres horas y media de vuelo y a Puerto Montt debíamos demorar más de cinco horas. El Chino llevaba de copiloto a Jorge Larrañaga, y yo llevaba a mi alumno Mario Alvarez. Sobre Temuco, a los dos aviones nos quedaba la mitad del combustible por lo que decidimos seguir directo a Puerto Montt.

Según Meteorología, tendríamos toda la ruta despejada, pero sobre los cerros de Loncoche empezamos a encontrar cúmulos y estratos cúmulos por lo que decidimos descender y seguir individualmente. A medida que avanzábamos en nuestro vuelo, empecé a percatarme que mi compás magnético tenía una gran desviación, a lo que se sumó el viento del sur oeste que empezó a derivarme hacia el este. Volé directamente al oeste para interceptar la línea del ferrocarril, ya que para entonces llovía torrencialmente y la visibilidad era menos de dos millas. Por fin ubiqué Puerto Varas, donde estuve a punto de chocar con una torre de alta tensión. La ruta que nos habían dado como totalmente despejada se había transformado en bajo los mínimos; pero aterrizamos en El Tepual después de haber volado cinco horas y quince minutos.

Al día siguiente despegamos con rumbo a Punta Arenas y escala en Balmaceda donde cargamos combustible y luego seguimos. El tiempo estaba bueno y prácticamente sin viento; volábamos sobre territorio argentino, lejos de la cordillera. A la cuadra del río Santa Cruz nuestra suerte cambió bruscamente; de repente empezó a soplar viento del sur oeste de 30 nudos, bajando nuestra velocidad a 60 millas por hora. Después... toda una odisea. Se puso el sol y oscureció, mientras la torre de control de Chabunco nos pedía posición a cada momento. El avión estaba prácticamente detenido y veíamos el faro giratorio a la distancia.

Aviones del Club Aéreo y de la compañía DAP despegaron para tratar de ayudarnos, mientras mi alumno y copiloto Mario Alvarez mantenía la mano sobre el selector de combustible, esperando algún "rateo" del motor para cambiar estanque. La pista en uso era la 25, pero decidí aterrizar directo en la 19. Tocamos tierra después de seis horas y seis minutos de vuelo, con los estanques completamente en cero. El Chino había visto una pista de aterrizaje de una estancia y, muy cuerdamente, decidió descender allí.

Mientras tanto en tierra nos esperaban las familias de los tripulantes, el jefe del aeropuerto, Mario Rosas, y algunos amigos con ataque de histeria. Según dijeron después, veían los focos de nuestros aviones detenidos en el aire, casi sin avanzar. Al día siguiente revisé los estanques y comprobé que el izquierdo estaba completamente seco, mientras al derecho le quedaba algo como un galón. Una vez más mi Angel de la Guarda había entrado en acción.

Con la llegada de los dos aviones empezamos la instrucción teórica y de vuelo para diez alumnos. El primero a quien le hice instrucción fue Juan Antonio Sturiza, y Merino, a Jorge

Jordan. Hacíamos turnos simultáneos a las 06:00 y a las 19:00 que eran las horas con vientos menos fuertes. Los dos alumnos completaron las catorce horas de vuelo exigidas por Aeronáutica para su primer vuelo solo, en diez días. A estos dos les siguieron varios otros y la sala de clases se veía llena de alumnos e instructores todas las tardes, hasta que llegó la recesión de 1982 y nos vimos en la necesidad de vender los aviones, el simulador y cerrar la escuela. Pero antes, le hice instrucción a las dos únicas alumnas que tuve en mi larga vida de instructora de vuelo: María Teresa Salinas y Janette Davinson.

María Teresa era excelente y muy original, antes de despegar se persignaba y decía en voz alta: "*Hazlo bien M.T.*". Su examen fue muy bueno, pero desgraciadamente no siguió volando porque se dedicó a formar una familia y tuvo tres hijos seguidos. Janette, muy tranquila, siempre que no captaba una maniobra, con toda la calma que es capaz de tener, me decía: "*A ver tía, hagámoslo otra vez para ver si lo entendí*". También se casó poco después de recibirse de piloto y no volvió a volar.

Hay una experiencia que jamás olvidaré porque casi nos cuesta la vida junto a un alumno. Además, creo que puede servir de experiencia para otros pilotos. Un día de un año y mes que no recuerdo, pero sí que era invierno, volábamos en un Cessna 172 desde San Sebastián en la Isla Grande de Tierra del Fuego hacia Punta Arenas.

El día era claro, de muy buena visibilidad, volaba junto a un ex alumno que quería practicar vuelo por instrumentos. El alumno llevaba colocados unos anteojos de color azul oscuro, que se usan para no ver hacia fuera de la cabina y solo deja ver los instrumentos dentro de ella. A lo lejos divisé una nube en forma de cúmulo y guíé al alumno lentamente hacia ella, para hacerlo penetrar en la nube y una vez dentro decirle que se sacara los anteojos y darle la gran sorpresa.

Pero la sorpresa me la llevé yo, puesto que apenas ingresamos al cúmulo se formó de inmediato hielo severo, lo que nos dejó inmediatamente sin instrumentos de vuelo, esto es: velocímetro, altímetro e indicador de velocidad vertical, con los que suponía debíamos mantener nuestra actitud de vuelo. Para colmo, estábamos a muy baja altura sobre la Sierra Baquedano. Con el avión tan pesado, pensaba que en cualquier momento podríamos caer en pérdida de sustentación. Recordé que el cúmulo era menos desarrollado hacia el norte y muy lentamente empecé a hacer un viraje para salir de la nube. Una vez fuera, el hielo empezó a desprenderse, primero el de la hélice que golpeaba el fuselaje con gran fuerza. Lentamente también se desprendió el hielo de los montantes de las alas y del fuselaje mismo, hasta comenzar a recuperar los instrumentos.

Otra cosa que recuerdo de aquellos años es un honor que recibí en 1985. Viajó hasta Punta Arenas la famosa aviadora brasileña Anesia Piñeiro Machado y el Adicto Aéreo de ese país en Chile, para condecorarme con la Orden de Santos Dumont. A ella la había conocido en 1946

cuando visité Brasil integrando la misión francesa para demostrar aviones fabricados en Francia. En aquella ocasión me ignoró totalmente, pero durante el gobierno del General Pinochet la volví a encontrar cuando la FACH la invitó para la FIDAE y me nombraron su edecán. Nuevamente, se mostró muy indiferente conmigo y me impuso su voluntad en todo momento. ¿Qué la hizo cambiar y porqué la condecoración? No lo supe hasta mucho tiempo después cuando leí cuidadosamente el decreto y allí aparecía el nombre de un general inglés como jefe de las tropas brasileras durante la Segunda Guerra Mundial. Se me había olvidado que Brasil había sido uno de nuestros aliados.

El texto del decreto es el siguiente:

“Portaria N° 764 / SCC de 11 de octubre de 1985

O MINISTRO DE ESTADO DA AERONAUTICA, nos termos dos artigos 30 e 50 da Portaria número 41/SCC, de 25 de maio de 1971, resolve:

Conceder a Medalha “Mérito Santos Dumont” como una homenagen especial, por suas qualidades perssoais e destacados servicios prestados a Forca Aerea Brasileira, ao Air Marshall Sir Peter Yeham, do Reino Unido da Gratanha e Irlanda do Norte, e a Senhora Margot Duhalde Sotomayor, da Republica do Chile.

Octabio Julio Moreira Lima, Ministro de Aeronautica”

En el mes de diciembre de 1987, recibí también la Cruz al Mérito Aeronáutico, en una hermosa ceremonia realizada en el Club de Campo Quinchamalí, que llegó a emocionarme a pesar de mi aparente indiferencia. El documento que acompaña a la condecoración dice así:

**“ORDEN DE LA COMANDANCIA EN JEFE DE
LA FUERZA AEREA DE CHILE**

CONSIDERANDO:

- 1. Que la Sra. Margot Duhalde Sotomayor está ligada a la aeronáutica nacional por espacio de cincuenta años, al haber recibido en el año 1938 su brevet de Piloto Civil.*
- 2. Que durante la Segunda Guerra Mundial tiene una destacada participación como piloto de transporte de aviones de Caza y Bombardeo, volando para la Fuerza Aérea de la Francia Libre, lo que le merece el reconocimiento de esa nación, condecorándola con la “Legión de Honor” en el Grado de Caballero.*
- 3. Que ha desarrollado una activa labor en la formación de Pilotos Civiles en Chile, al desempeñarse por más de cuarenta años como instructor de vuelo en Clubes Aéreos.*

VISTOS:

El artículo 21, N° 2, letra b, del Reglamento Serie E N° 18, para el otorgamiento de la Condecoración "CRUZ AL MÉRITO AERONÁUTICO DE CHILE"

RESUELVO:

Otórgase a la Sra. Margot DUHALDE Sotomayor, la Condecoración "CRUZ AL MÉRITO AERONÁUTICO DE CHILE"

Con estos reconocimientos, me sentí orgullosa y desde luego que continué volando, incluso todavía hice un viaje con algunas peripecias. A esas alturas de mi vida empecé a pensar que el adivino que me había leído las líneas de la mano, hacía ya muchos años, poco antes de partir a Europa, tenía razón.

El me dijo que llegaría a mi vejez siendo famosa y con una buena situación económica. Las cosas se estaban dando bien. Ya mi empleador, la FACH, me había jubilado con una pensión que para mí era excelente, gracias a los buenos consejos que en el pasado me diera mi buen amigo Alberto Bachelet, y así fui la única controladora que se quedó en la Fuerza Aérea, cuando hubo la opción para elegir entre la Dirección de Aeronáutica y la FACH.

En octubre de 1988 se llevó a efecto la reunión anual de la Federación Aérea de Chile en la ciudad de San Felipe. El Club Aéreo de Cerro Sombrero, del cual era instructora de vuelo, contaba con dos Piper Six de 300 HP. Entonces decidí asistir a la reunión representando al club aéreo más austral de Chile y, por supuesto, en vuelo. Invité para que me acompañaran a dos oficiales de la FACH, de la rama electrónica, pilotos deportivos y socios del club, el Capitán René Maixner y el Teniente Pedro Duhalde.

Despegamos desde Punta Arenas rumbo a Balmaceda, en condiciones atmosféricas marginales, por lo que volamos toda la ruta a baja altura y buena visibilidad. Tres horas cuarenta minutos fue el tiempo de vuelo. Después de cargar combustible quisimos seguir pero fue imposible por el mal tiempo. Nos alojamos en el ex casino de la FACH en Balmaceda, que estaba casi en ruinas y donde un cooperador suboficial nos alojó lo mejor que pudo, pero contra el frío espantoso sólo había un chimenea que se alimentaba con leña húmeda. En esa localidad no hay hoteles ni hostería, así es que comimos en la única casa que daba pensión y donde los otros parroquianos eran obreros de la zona.

Al día siguiente despegamos con informe favorable de meteorología, diciendo que el lado del Pacífico estaba completamente despejado. Después de despegar cruzamos tranquilamente una delgada capa de estrato cúmulos porque sabíamos que el resto de la ruta estaba impecable. Pero,

sucedió lo inesperado, los estrato cúmulos se convirtieron en cúmulos de gran desarrollo vertical y los cirrus fueron bajando, así es que empecé a ascender hasta 11.500 pies y las nubes empezaron a envolvernos. Pero no me preocupaba mucho por el momento, ya que si la cosa empeoraba siempre quedaba la alternativa de regresar y aterrizar en alguna de las múltiples pistas que hay en la pampa; pero, por las dudas empezamos a buscar “el hoyo del aviador”, esto es un claro entre las nubes, que nunca falta en estos casos. Minutos después descubrimos un lago, y luego otro.

Reduje potencia, saqué full flaps y nos largamos de cabeza al agua. Rompimos nubes a seiscientos pies; estábamos en Puyuguapi; pusimos rumbo a Puerto Montt haciéndole competencia a los barcos de la zona. Aterrizamos en El Tepual después de haber volado tres horas y treinta minutos, cargamos combustible y seguimos inmediatamente a Temuco para dejar unos encargos y saludar a mi hijo, que en esa época era administrador del Aeropuerto Maquehue. Fernando me pidió que trasladara a Santiago en calidad de urgente a un primo y una amiga, los dejé en Los Cerrillos y continuamos de inmediato a San Felipe, donde llegamos con la última luz del día después de haber volado ocho horas cinco minutos ese día.

Nuestra llegada coincidió con la inauguración de los eventos programados por la Federación Aérea de Chile correspondientes al año 1988. Esa noche asistimos a una comida con un grupo de amigos, aunque estábamos algo cansados pero muy contentos. Al día siguiente sería la comida de la Federación en la que me entregarían el diploma Paul Tissandier, pero yo no lo sabía y junto a mi tripulación decidimos volar a Santiago para reparar un flap que había tenido problemas durante todo el viaje.

El 3 de noviembre partimos de regreso desde Santiago con escala en El Litral, cerca de Chillán, allí almorzamos y seguimos a Temuco donde proyectábamos pasar dos días. Así lo hicimos y aproveché de hacerle instrucción a René para habilitarlo en el Piper Six, lo que se logró con un par de horas. El 5 despegamos temprano por la mañana rumbo a El Tepual donde aterrizamos, cargamos combustible y seguimos enseguida hacia Balmaceda para desde allí continuar a Punta Arenas. Pero el tiempo nos volvió a jugar una mala pasada y a las dos horas veinte de vuelo, tuvimos que regresar a Puerto Montt.

Al día siguiente despegamos bien temprano esperando llegar a Punta Arenas en el día, pero nuevamente el tiempo cambió nuestros planes y después de tres horas treinta minutos, tuvimos que aterrizar en Chaitén porque el combustible no nos alcanzaba para regresar a Puerto Montt. Acá no había combustible de aviación así es que me vi en la necesidad de llamar al Grupo N° 5 pidiendo ayuda. Su comandante era entonces Jorge Scheihing, un hombre encantador, buenmozo y muy colaborador, que apareció al día siguiente en Chaitén, con dos Twin Otter cargados de combustible y los mecánicos necesarios para cargar nuestro avión, pero era demasiado tarde para intentar otro despegue. Esperamos hasta el día siguiente cuando, según el pronóstico meteorológico, debíamos tener buen tiempo.

Efectivamente el día amaneció perfecto, con un cielo azul y visibilidad ilimitada, pero cuando tratamos de poner en marcha, el motor se negó a partir. Había fallado el motor de partida. Nuevamente, vamos pidiendo auxilio a Puerto Montt. Era domingo y me costó mucho contactarme con el coronel, lo que logré finalmente y le pedí un mecánico, que apareció en la tarde en un Dakota pilotado por un subteniente que se había dado vueltas por todas las islas y que, finalmente, ubicó Chaitén. Esa tarde pudimos despegar, hicimos escala en Balmaceda y llegamos al anochecer a Punta Arenas. Fue mi último viaje en avión chico en la ruta Punta Arenas - Santiago. Este cuarto viaje fue el peor de todos, porque no sólo habíamos tenido mal tiempo, sino también fallas técnicas.

En noviembre de 1988, por consejo de un oficial de Ejército, presenté una solicitud al Club Aéreo del Ejército para ser admitida como socia activa, a fin de poder volar en buenos aviones y en términos económicos. Mi sorpresa fue enorme, cuando algunos días después recibí el siguiente oficio firmado por el Brigadier General Renato Varela Correa:

Santiago, 14 de noviembre de 1988

Del Presidente del Club Aéreo del Personal del Ejército a la Señora Margot Duhalde Sotomayor

- 1. Conforme a disposiciones contenidas en el Estatuto de Ref. y a la solicitud de ingreso a esta Institución, es un agrado comunicar a Ud., que en la sesión de Directorio última, se acordó acoger por unanimidad su ingreso como Socia Honoraria Activa del Club Aéreo del Ejército.*
- 2. Es un honor para el Club que el suscrito preside, el hecho de que una tan connotada personalidad en el ambiente aéreo, como es Ud., haya querido incorporarse a nuestra Corporación, lo que constituye un reconocimiento del prestigio alcanzado por el C.A.P.E.*
- 3. De acuerdo a lo expuesto anteriormente se solicita a Ud., se acerque al Club Aéreo del Personal del Ejército, a fin de efectuar los trámites correspondientes. -*

Saluda atentamente a Ud.

*Renato Varela Correa
Brigadier General
Presidente del Club Aéreo del Personal del Ejército*

En realidad, fue toda una sorpresa y un gran honor haber sido aceptada allí en calidad de socia honoraria. Jamás se me pasó por la mente que el Ejército me rindiera semejante honor, lo que compromete mi gratitud.

Posteriormente, he tenido algunos cambios en mi vida. El principal es que me radiqué en Santiago, terminando así mi prolongada permanencia en Punta Arenas. La hermosa casa que había construido allí, la vendí en 1991 y me la compró la Fuerza Aérea en esa época, para destinarla a Casa de Huéspedes, logrando así un soporte monetario para venirme a la capital.

Durante todos los años que viví en Punta Arenas, viajé varias veces a Inglaterra para asistir a algunas de las reuniones anuales de ATA. En 1989 tuve el honor de conocer al Duque de Kent, quien viajó especialmente a la Base Aérea de Lyneham, para acompañarnos y entregarme las medallas de guerra que no me habían sido entregadas.

En enero de 1993 viajé por tierra, acompañada de mi hermana Aurora, a la ciudad de Castro para asistir a la reunión anual de la Federación Aérea de Chile. En la misma reunión estaba el conocido piloto e instructor de Tándem, Peter Vermeheren. Hacía tiempo que los dos estábamos de acuerdo para saltar juntos en paracaídas, pero la Dirección de Aeronáutica me lo había prohibido.

Era un día domingo y las condiciones por fin se habían dado. Había un Twin Otter del Grupo N° 5 y el piloto accedió a llevamos junto a otros tres paracaidistas para el salto. Montamos hasta 11.500 pies, yo enganchada a Peter para el salto. Confieso que la montada fue para mí un suplicio, no porque tuviera miedo, sino por lo incómodo de mi posición, hincada en el piso áspero del avión, mis rodillas sufrían terriblemente, para colmo, a medida que el avión montaba yo me helaba ya que sólo llevaba colocado un delgado buzo de algodón, poca ropa interior y el avión volaba sin puerta.

Cuando llegó el momento del salto fue un alivio, recuerdo que al momento de salir nos dimos una vuelta de carnero pues a mí se me quedó la pierna derecha atrás; Peter me la tomó con decisión y me la enganchó a su pierna derecha, caímos a una velocidad de 200 kilómetros por hora, más o menos por unos 8.000 pies antes de abrir el paracaídas, sentí el tirón y luego todo fue paz y silencio.

Mientras bajábamos, Peter me explicó y demostró varias maniobras como stalls, spines, y otras hasta que tuve que recordarle que la noche anterior me había envenenado con ostras, que había pasado toda la noche en vela y por lo tanto no me sentía muy bien.

Cuando nos acercamos a tierra, Peter me ordenó doblar las piernas e hizo un aterrizaje perfecto sobre sus pies, mientras yo tocaba suavemente el suelo con las rodillas. Los espectadores rompieron la barrera policial y corrieron a nuestro encuentro, entre ellos corría mi hermana Aurora, quien me abrazó emocionada haciendo esfuerzos por no llorar. No fue sino varios meses después cuando recordábamos el episodio, solas las dos, que rompió en llanto y en ese momento

me di cuenta de la tensión a que la había sometido durante mi pequeña y nueva aventura, cuando a los setenta y tres años se me ocurrió saltar en Tándem, en la ciudad de Castro .

En octubre de 1999 viajé a Inglaterra para asistir al 60 aniversario de ATA. En Heathrow, el aeropuerto de Londres, me esperaba mi buen amigo Sandy Hay, mientras su esposa Eileen nos aguardaba en su acogedora casa en Teddington, al sur este de Londres, junto al río Támesis. Desde la ventana de su living se puede ver a los yates navegando y muchos cisnes y patos posados en el agua, esperando la pasada de algún amable transeúnte que les arroje algunas migas de pan.

Con ellos fui a la comida de gala por el aniversario de ATA en el aeródromo de Lyneham de la RAF. Asistimos pilotos de Australia, Canadá, Estados Unidos, naturalmente que también de Gran Bretaña y otros países, todos viejitos, algunos apoyados en bastones, otros en sillas de ruedas, pero el espíritu era el mismo. Nuestro invitado de honor, en esta ocasión, fue el General Sir Peter Porter, Jefe de las Fuerzas de Ataque de la RAF y el Comandante de la Base Aérea de Lyneham. Hubo muchos discursos, pero el que realmente nos hizo humedecer los ojos y sentirnos importantes, fue el del presidente de nuestra institución cuando leyó la carta de reconocimiento enviada por Churchill a nuestro Comodoro, casi a fines de la guerra, en la que destacaba nuestro gran aporte a la victoria.

Al día siguiente la British Airways nos festejó con un gran almuerzo en sus instalaciones de Heathrow, acompañados por una orquesta tocando música de nuestros años mozos y con el director vestido en uniforme norteamericano.

El tercer día estaba dedicado al museo de la RAF en Cosford, pero no asistí para poder viajar a Biarritz, país vasco francés, donde me esperaba mi amiga Marie Josephe de Beauregard en su hermosa y confortable villa. Ella fue la aviadora francesa que más luchó para que las mujeres de su patria fueran admitidas como pilotos, tanto en la Fuerza Aérea, como en la aviación comercial. Escribió un libro, "*Mujeres del Aire*" sobre todas las mujeres pilotos del mundo. Posee una gran biblioteca, cuya mayor parte está dedicada a las mujeres pilotos y que le costó más de veinte años para reunir.

De Biarritz viajé por tren y autobús hasta Andorra para visitar a mi amiga danesa Christina Juhl quien me llevó en automóvil a Barcelona. Andorra es un hermoso y pequeño principado en medio de los Pirineos, rodeado de montañas y con infinidad de arroyos que fluyen desde las cumbres. Después de tres días regresé a Biarritz. De regreso en Londres, donde tenía que abordar mi avión a Chile, visité junto con mis amigos Hay el barrio nuevo de Londres, junto al Támesis y varios museos de aviación. Regresé a Santiago tras agotadoras tres semanas de viaje.

La última Navidad del siglo la pasé en Temuco con mi familia y después fui a Valdivia y Pucón a casa de mi primo Raúl Duhalde y su pareja Mónica.

En el mes de febrero del primer año del siglo veintiuno fui a casa de mi primo Raúl en la Laguna de Aculeo y allí, subiendo la escalera de piedra laja entre la piscina y la casa, sufrí una pequeña caída que me tuvo un largo tiempo a mal traer, pero lo bueno es que por la falta de apetito perdí quince kilos, lo que me vino muy bien.

En junio de 2000 me recuperé repentinamente, justo cuando tenía que viajar a Francia para la inauguración del Museo Charles De Gaulle. Había extraviado mi pasaporte, pero lo encontramos entre papeles de mi escritorio y finalmente pude partir vía LAN-CHILE hasta Madrid y de allí, por Iberia hasta París, donde llegué con un calor infernal de 32°. Me instalé en el pequeño Hotel Louvre-Forum, cerca del museo, que había reservado desde Chile. En París nos juntamos con mis amigas Marie Josephe de Beaugirard y Marie Claire Pelé, quien vive cerca de París. Ambas son conocidas aviadoras, la primera como presidenta y la segunda como vicepresidenta de la Federación de Mujeres Pilotos de Francia. Ese día fuimos huéspedes de Marie Claire y su esposo en su residencia campestre y en la noche en un elegante restaurante.

El lunes 19 nos encontramos en Los Inválidos, edificio en una de cuyas alas está el museo Charles De Gaulle. Según lo que apreciamos en ese momento, no habíamos recibido invitación para la inauguración que había sido el día anterior. Nos pareció algo incalificable que no se nos hubiera invitado en nuestra calidad de ex combatientes, por lo que mandamos artículos muy duros a los principales diarios de París. Sin embargo, cuando regresé a Chile encontré en mi escritorio la invitación para el acto oficial de inauguración, venía firmada por el General Michel Billot, Presidente del Consejo de Administración del Museo del Ejército y por el General Bernard Devaux, Director del Museo del Ejército.

Pasé un par de días más en la capital francesa y partí con mi primo Félix Halcartegaray y con su esposa Amanda, que habían llegado recién procedentes de Chile. Estar en el País Vasco nuevamente y volver a ver a mis primos, algunos de los cuales no había vuelto a ver desde 1946, al finalizar la guerra cuando estudiaban en París, fue lo más maravilloso que pudo pasarme a estas alturas de la vida. Mis primos Jean y Madelaine Bidegain nos invitaron a comer un maravilloso foie grass y al día siguiente fuimos invitados al desayuno en el restaurante Cazanove, de propiedad de otra prima, Denise. Fantástico el chocolate espumoso acompañado de pan caliente impregnado en mantequilla. No pude comer en el resto del día.

Todos los días recibí muchas muestras de cariño. Visitamos lugares hermosos e interesantes como, por ejemplo, los pasos cordilleranos por los cuales cruzaban hasta España durante la guerra para traer y llevar contrabando. En esos mismo lugares, los alemanes fusilaron a muchos que fueron sorprendidos con recuas de mula para llevar las mercancías. Cuando llegó el día de mi regreso, mis primos me fueron a dejar a San Sebastián en España donde tomé Iberia hasta Madrid, y de allí, LAN-CHILE hasta Santiago.

Para celebrar mis ochenta años decidí saltar nuevamente con mi amigo Peter, en la pista de Cuatro Diablo, cerca de Melipilla. Para la ocasión, la Agrupación de Mujeres Pilotos con su presidenta Carmen Luz Ovalle a la cabeza, me apoyaron tanto financiera como moralmente. La FACH facilitó un Twin Otter para el salto y el Comandante en Jefe, General don Patricio Ríos me regaló, en su nombre y en el de la institución, una hermosa chaqueta de vuelo con la piocha de piloto de guerra y mi nombre grabado bajo las alas. El Director de Aeronáutica, General don Mario Avila, me regaló un bello reloj de pulsera.

El 25 de enero de 2001 viajé a Río Bueno en el Dakota CC-LTD perteneciente al Club Aéreo de la Dirección de Aeronáutica, acompañada por René Meixner y Virginia Riquelme. Aterrizamos en Chillán para llevar a mi amiga Orieta Rodríguez. Después aterrizamos en Temuco para almorzar en casa de mi hijo, junto a su esposa y mis dos nietos. A última hora despegué rumbo a Río Bueno, donde nos recibió el juez don Alberto Cano, periodistas, medios de comunicación y algunos amigos. En la noche fuimos huéspedes del alcalde de la ciudad don Waldo Flores en una excelente cena, junto a mi amigo el destacado diplomático y escritor Alejandro Magnet y su esposa.

Al día siguiente fui invitada al colegio Santa Cruz, donde hice mis primeros estudios. Me recibió la inspectora jefe acompañada por dos de mis antiguas compañeras que se veían bastante bien para sus 80 y 82 años. El viejo colegio de madera fue demolido y en su lugar hay un moderno edificio de material sólido; más tarde hice una visita a la municipalidad para saludar al personal.

La ceremonia en la que se me nombró Hija Ilustre de Río Bueno se efectuó en el Fuerte San José de Alcurnia con asistencia del Intendente, parlamentarios, alcaldes regionales, pilotos y personalidades de varias ciudades, además de una gran concurrencia de público, amigos y familiares. Allí, Alejandro Magnet hizo una brillante presentación de mi persona, luego se leyó el Decreto Alcaldicio por el que se me distinguía; y el alcalde, junto con entregarme el decreto, me obsequió un bello plato que tiene pintado en relieve el fuerte y el puente de la ciudad. Tres aviones del club aéreo local pasaron rindiéndome homenaje y con igual propósito, el Coro Regional me dedicó una hermosa canción. Terminada la ceremonia, fui al cóctel acompañada por amigos y parientes. Después viajamos a Valdivia y al fundo Altué, propiedad de mi primo Félix Halcartegaray, para regresar a Santiago el día 28.

Durante ese año hice varios viajes al sur de Chile para encontrarme con muchos amigos y disfrutar de las bellezas panorámicas de la región. El 12 de septiembre de ese mismo año, me rindió un homenaje la Cámara de Diputados. Hicieron uso de la palabra los diputados Heraldo Fossa y Enrique Jaramillo, quienes recordaron mi larga trayectoria como aviadora; a continuación hubo un excelente almuerzo en los comedores de la Cámara, durante el cual el Presidente de la Corporación don Luis Pareto González me hizo entrega de la medalla de la Cámara.

El año 2003 se me rindió un homenaje en el Edificio Diego Portales, con ocasión del Día de la Mujer, durante la cual Michelle Bachelet, Ministra de Defensa e hija de mi recordado amigo el General Alberto Bachelet, me hizo entrega de un hermoso recuerdo alusivo. Tal vez lo más emotivo en esa ocasión fue el cariñoso abrazo de la Ministra cuando me dijo: *¡qué alegría abrazarla, tía!*

Recientemente, como un *racconto* de aquellos azarosos pero inolvidables días de la guerra, he recibido una amable carta del Presidente de la República de Francia en que me informa que he sido promovida al grado de “Comendador” de la Orden de la Legión de Honor.

Por supuesto, con esta carta volvieron de inmediato a mi memoria aquellos tiempos, pues la anterior categoría, la de “Caballero” de esta Orden, me fue otorgada en 1946 mientras me desempeñaba en la Fuerza Aérea francesa, en calidad de teniente piloto. En aquella época, fui condecorada por el General Marcial Valin, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Francia, en una emotiva ceremonia en París, a la que asistieron el Ministro del Aire, el embajador chileno, los adictos aéreos de países aliados, jefes y compañeros míos.

Ahora, cuarenta años más tarde, recibo con mucha emoción y agradecimiento esta carta, que transcribo a continuación en una traducción libre:

“EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Paris, el 19 Junio 2006.

Señora,

Tengo el mayor placer en anunciarle que he decidido promoverla al grado de Comendador de la Orden de la Legión de Honor.

Esta prestigiosa distinción que he tenido a bien otorgarle, recompensa a una pionera de la epopeya aeronáutica, que puso su vida al servicio de la tierra de sus ancestros, convirtiéndose en la única mujer piloto de las Fuerzas Francesas Libres. Recompensa también vuestra acción que ha contribuido eficazmente al reconocimiento de la mujer en la sociedad moderna, tanto en Europa como en América Latina.

Es por ello que me siento muy grato de hacerle llegar mis felicitaciones más calurosas y más sinceras.

Le ruego tenga a bien aceptar, señora, la expresión de mi más respetuoso homenaje y de mi cordial amistad (manuscrito)

JACQUES CHIRAC

Señora Margot Duhalde
Avda. Colón 3560-Depto. 902
Santiago-CHILE.”

Después de todos estos homenajes, en realidad no me siento diferente de cómo me he sentido toda mi vida y siempre tengo proyectos, porque gozo de excelente salud, camino treinta minutos diarios con mi perrita Maitechu, asisto tres veces por semana a clases de hidrogimnasia en una piscina temperada, practico baile entretenido, manejo mi auto diariamente, vuelo por lo menos dos horas mensuales como piloto al mando, bebo vino tinto y whisky.

En resumen: ¡viviré cien años!...

NOTA DEL EDITOR

Algunos pasajes de esta autobiografía, especialmente los referidos a la juventud de Margot Duhalde y a su participación como piloto en Europa durante la Segunda Guerra Mundial, fueron cubiertos anteriormente en la interesante obra de Magdalena Silva Valdés, titulada "Margot Duhalde, Aviadora", que se publicó en 1991, (Ed. Karnak), basada en entrevistas con la protagonista, bibliografía e investigación de la autora.

El presente libro cubre también ese período y lo amplía con lo sucedido desde 1991 hasta la actualidad, entregándose así una visión actualizada y completa de la multifacética y apasionante vida de Margot Duhalde S., toda una personalidad de la aeronáutica nacional y mundial.

Octubre de 2006

Una autobiografía es un documento muy valioso, porque permite al lector una percepción de primera fuente de determinados hechos o circunstancias, narrados por el propio protagonista de las mismas. Si estos relatos se cruzan con otros documentos o fuentes sobre los mismos hechos o circunstancias, se genera entonces una información cada vez más fidedigna, en tanto y en cuanto sean más los textos que se comparen.

Esta cualidad se ofrece con gran ventaja a través de esta autobiografía de Margot Duhalde Sotomayor "Mujer Alada", por su contenido pletórico de cifras, descripción de aviones, nombres, circunstancias, fechas, que la convierten en una excelente referencia, especialmente si se desea conocer con mayor detalle aquellos pormenores relativos a su actuación como piloto en Europa, durante la Segunda Guerra Mundial.

Margot es una figura relevante no sólo para la aeronáutica chilena, sino también para la mundial, como lo acredita el hecho de haberle sido conferida la Orden de la Legión de Honor de Francia, primero en el grado de "Caballero" y más recientemente de "Comendador"; como también la Medalla "Mérito Santos Dumont", por el gobierno de la República de Brasil. La Fuerza Aérea de Chile también le reconoció su trayectoria de 50 años como aviadora otorgándole en 1987 la condecoración "Cruz al Mérito Aeronáutico de Chile".

La Fundación "Arturo Merino Benítez" se siente muy orgullosa de publicar la autobiografía de tan destacada personalidad de la aeronáutica nacional, dentro de su colección de figuras históricas de la aviación chilena.

El editor de esta obra es el Coronel de Aviación Edgardo Villalobos Chaparro, Oficial de Estado Mayor y Profesor de Academia, Magíster en Ciencia Política (U. de Chile) y Máster en "Análisis Organizacional" (U. Lancaster - Gran Bretaña), editor y redactor de la "Historia de la Fuerza Aérea de Chile" (Tomos I y II).