

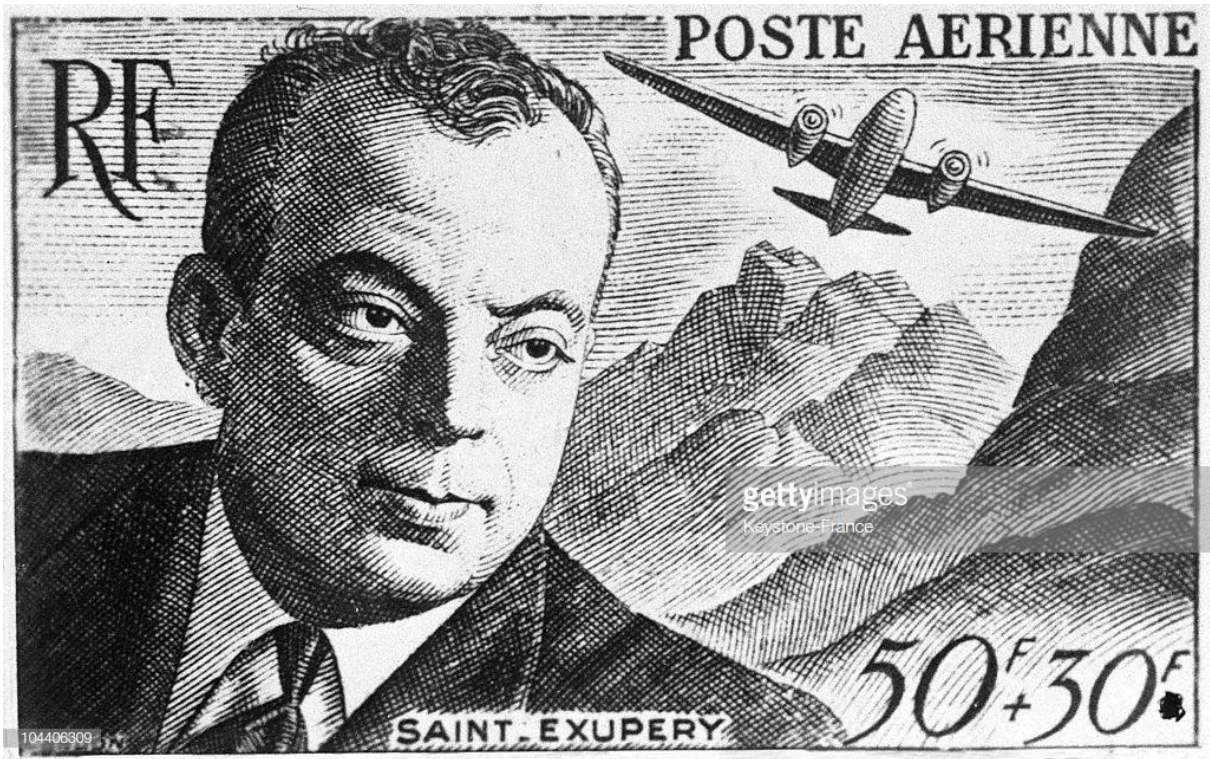
CONDE ANTOINE SAINT EXUPERY



Máximo Astorga Rojas
Ex Comandante Lan Chile

“SAINT EX”

UN HOMENAJE A LOS SETENTA Y SEIS AÑOS DE SU DESAPARICIÓN



Máximo Astorga Rojas
Ex Comandante de LAN CHILE

El pequeño avión plateado, un Laté 17 con su motor zumbando como un abejorro se desplazaba en el atardecer del desierto africano, casi rozando las dunas amarillas. El fuselaje parcialmente pintado de rojo incluía un compartimiento de carga donde se guardaba el correo

de Europa y donde, apretado, pudiera acomodarse un pasajero en posición fetal. Más adelante en la carlinga, el piloto, un joven francés alto, de hombros anchos que apenas tenían cabida en el asiento, contemplaba indistintamente el disparejo horizonte y el sinnúmero de relojillos que no daban precisamente la hora. Llevaba puesta una casaca de cuero y un gorro de aviador. Tenía los anteojos protectores encumbrados en la frente y sus ojos protuberantes, que le daban a su rostro tostado un aire de permanente incredulidad, miraban también ocasionalmente la brújula. Llevaba ya algunas horas volando hacia el sur-oeste y de pronto, al seguir la huella de un angosto valle de arena, allá abajo, apareció un grupo de moros a caballo que gesticulando, echaron sus carabinas al rostro y saludaron su paso con una andanada de balas, tratando de derribar al pájaro mecánico.

“¡ Mérdé!” Exclamó Antoine accionando los controles para evadir la ráfaga y virando el monoplano hacia la izquierda se escondió detrás de un monte de arena. Sus ojos puntiagudos revisaron su maquina y al no ver daños, tarareó feliz el Bolero de

Ravel y luego, haciendo un escarpado viraje hacia la derecha de 360 grados detrás de la duna, irrumpió sorpresivamente sobre los jinetes que aún no terminaban de recargar sus armas y a tan baja altura que los caballos se espantaron y dispararle ya era imposible. El piloto sonriente, asomándose por la ventanilla lateral, sacó la mano izquierda hacia fuera y después de hacer la señal de la cruz – horror de horrores para los musulmanes- finalizó su bendición con el dedo del corazón extendido haciendo el signo proctológico universal. Luego, acelerando el único motor se alejó feliz, sonriendo y recitando en voz alta unos versos que en ese instante aparecieron en su mente, porque Antoine... Antoine de Saint Exupéry miraba siempre el peligro y la aventura con los ojos de un poeta.

Y esta es su historia...



Queridos pasajeros de la literatura. Los años han pasado volando y la historia de este siglo se ha caracterizado porque Dios finalmente nos otorgó el don de volar, aunque fuera con alas prestadas y así es como muchas veces – a ustedes como pasajeros y nosotros, como pilotos – hemos tenido el privilegio de volar entre Madrid y Santiago o viceversa, en estos modernos aviones con tecnología de punta que lo hacen, alto y rápido, en vuelos directos o con escalas, demorándose entre 13 y 16 horas respectivamente. ¿Y? Desde las alturas, cuando se cruzan desiertos, océanos y cordilleras, que a veces ni siquiera se ven, no podemos dejar de reflexionar de que no hace muchos años - en los tiempos del charleston y de la revolución bolchevique; del Ford ‘T’ y de la Depresión, en la época cuando nuestros padres estaban en la universidad, o estaban por casarse - los vuelos iniciales demoraban mucho más de una semana en llegar de Europa a Sudamérica... ¡cuando llegaban!

El ser humano se diferencia especial y específicamente del resto de los arrendatarios vivientes que ocupan el planeta por su

inagotable imaginación. Primero se le ocurrió ponerse de pie y como se cayó al suelo lo hizo nuevamente apoyado en un palo. Luego quiso nadar y se tiró al agua y cuando vio que se estaba ahogando, se aferró a un tronco y subiéndose a este comprobó que así era más fácil flotar y luego, mirando al cielo y viendo que los pájaros volaban, se subió a un árbol y después de muchos, muchísimos lanzamientos frustrados finalmente inventó el ala y el avión. Pero como también le gustaba dejar constancia de todas sus hazañas, comenzó por grabarlas en las paredes de las cavernas y posteriormente a escribirlas en papiros y papeles... ¡y hasta en note books! Y gracias a ello podemos saber y apreciar lo que somos y cómo se hizo. En la Aviación y su historia ocurrió lo mismo; un joven francés no solamente se destacó por su actividad como aviador de épocas pioneras, sino que también por su legado literario, repleto de experiencias – a veces sobrecogedoras – colmado de poesía y valentía y rebosante de sentimientos y buena voluntad. Su nombre es Antoine de Saint Exupéry y este es su cuento.

Despeguemos hacia el cielo de los recuerdos, remontándonos a los años jóvenes de este siglo, cuando terminaba la Primera Guerra Mundial, y la aviación ya se perfilaba como un promisorio sistema de transporte civil. En aquellos, aparentemente lejanos días, el magnate industrial francés Pierre Latécoère, dueño de fábricas de armamentos y aviones, soñaba ya con una línea aérea que saliendo de Toulouse, cruzara España y Marruecos hasta Dakar y de allí volara sobre el Atlántico hasta Natal para luego descolgarse hacia Río de Janeiro, Buenos Aires y finalmente Santiago de Chile.

Tan simple como ir a la luna.



En aquellos años, una carta desde París a Buenos Aires demoraba un mes en arribar y otro mes - por lo menos - para la respuesta. Monsieur Latécoère era un hombre visionario y pensaba que iniciando una línea aérea que volara el correo hasta Dakar y allí fuera transferido a los barcos para el cruce del océano hasta Natal (que era la distancia más corta), desde allí podría ser otra vez trasladado por vía aérea hasta los destinos señalados anteriormente. Así fue como, en 1919 nacieron Las Líneas Aéreas Latécoère de Toulouse. Estaba integrada por pilotos que habían volado en la guerra; corajudos, soñadores y aventureros, eran capaces de hacer cualquier cosa, con tal de seguir volando, ya que la aviación se había apoderado del corazón del ser humano para no desaparecer jamás. Jean Mermoz, Henri Guillaumet y Didier Daurat, entre otros, fueron los eslabones principales de la cadena aérea que se estaba forjando. Muchos de estos eslabones se rompieron cruzando los Pirineos, el Marruecos español y el Desierto del Sahara hasta el Senegal, ya que sus maquinas voladoras eran débiles e indefensas, pero con el tiempo y la experiencia; con el advenimiento de mejores aviones y

sistemas de comunicación, la cadena aérea – conocida simplemente como ‘La Línea’ - se fue extendiendo poco a poco hacia América del sur.



Y a ‘La Línea’ llegó un día en 1926 un joven alto y aristocrático buscando trabajo como piloto. Flaco, espigado y con cara de pregunta, su nombre era Antoine De Saint Exupéry. Nacido en Lyon el 29 de Junio de 1900, venía de una familia de la nobleza empobrecida y a pesar de ser Conde, su curriculum no era muy

impresionante. Estudiante mediocre no pudo ingresar a la escuela naval francesa y a los 22 años durante su servicio militar se enamoró de los aviones y allí pudo obtener finalmente su brevét de piloto. Después de varias partidas falsas en diversas actividades terrestres, en algún momento decidió que era mejor dedicarse a lo más le atraía - La Aviación - presentándose entonces ante Didier Daurat, el autocrático y áspero gerente de operaciones de las Líneas Aéreas Latécoère con la cándida esperanza de lograr inmediatamente una plaza como piloto de correos. Monsieur Daurat lo miró de arriba abajo y gruñendo lo mando a 'la cola', y tuvo así que empezar por abajo como todos los pilotos, limpiando aviones, ayudando a los mecánicos, y entumiéndose en los fríos hangares aprendiendo meteorología y navegación. Al aristocrático aprendiz esto no le pareció nada de bien y a pesar de que no tenía muy buen genio tuvo que bajar su respingada nariz y someterse al tratamiento.

Finalmente llegó el ansiado día. Día muy especial para la Aviación ya que no solamente nacía un piloto de línea sino que también un notable y sentimental escritor. En su clásica novela

‘Viento, arena y estrellas’, Saint Ex (como lo llamaban sus amigos y sus compañeros) cuenta la historia de su vida como piloto y la de sus compañeros de ‘La Línea’ y como en la víspera del primer vuelo “*él buscó al experimentado Guillaumet para que le enseñara los signos de la ruta que no estaban en los manuales... y allí agachado bajo una lámpara, hombro con hombro con mi amigo veterano yo encontré la paz del estudiante*”. Así fue como logró también la amistad de Henri Guillaumet el gran piloto que se hizo famoso por un aterrizaje forzoso en plena cordillera de los Andes y su magnífica escapada, descrita también en el libro por su alumno.

Tiempo después, el ya experimentado Saint Ex estuvo varios años en el Sahara viviendo un sinnúmero de aventuras. Por ejemplo, en julio de 1928, sus hermanos pilotos Riguelle y Dusmesnil tuvieron un aterrizaje forzoso a 30 kilómetros al sur de Juby, donde estaba basado Saint Ex y él escribe”: *Para poder recuperar el avión al que las tribus moras hostiles habían parcialmente destruido, tuvimos que recurrir al ingenio y la improvisación. Mientras se transportaban los repuestos a lomo de burro y camello y se hacían*

las reparaciones, también hicimos construir una pequeña pista de 90 metros de largo y 7 de ancho, todo esto bajo el fuego esporádico de moros y cristianos, hasta que finalmente junto con mi mecánico Marchal nos subimos al averiado aparato y después de un excitante despegue volamos hasta Juby.”

Pero no siempre la suerte le era favorable a los pilotos de ‘La Línea’ y el desierto y sus habitantes muchas veces cobraban su cuota de vidas o de dinero y la tortura de la naturaleza o de los moros podía ser brutal, dependiendo del estado de ánimo de ellos. Tal fue el caso del famoso Jean Mermoz, quién cayó en el desierto debido a una avería. Exhausto por una caminata de varios días, fue capturado por los moros. *“Los miembros de la tribu no pudieron ponerse de acuerdo para matarlo y lo tuvieron cautivo durante quince días hasta que eventualmente fue dejado en libertad pagando un rescate de \$ 50.000 francos y así Mermoz pudo seguir viviendo para cumplir su destino”*, narró Saint Ex.



El plan de Latécoère de extender la línea aérea se cumplía paulatinamente en sus etapas hasta Buenos Aires y Mermoz, ayudado por sus hermanos pilotos, muy pronto no solamente cruzó la cordillera, llegando hasta Chile, sino que también volaron hasta la Patagonia hacia el sur y Paraguay hacia el norte. En una oportunidad *“buscando una ruta nueva en la cordillera, se encontraron prisioneros de los Andes al quedar encerrados por el mal tiempo. Mermoz y su mecánico se vieron forzados a aterrizar en una meseta a 12.000 pies de altura, cuyos bordes caían verticalmente por todos sus lados. Durante dos días exploraron una salida que no había y*

dándose cuenta que estaban atrapados, jugaron su última carta. Se subieron al avión y lo hicieron rodar por una pendiente hacia el precipicio hasta que el aparato cayó al vacío. Al caer el avión, este cobró velocidad y los controles respondieron y Mermoz así pudo evadir los siniestros picachos que se le venían encima y alcanzar las planicies de los valles chilenos.”

Es difícil hacer un perfil humano de Antoine de Saint Exupéry debido a la complejidad de su carácter. En los primeros años aparentemente él fue un piloto de condiciones aventajadas, pero sus biografías indican que a pesar de su audacia y habilidad él era distraído e impredecible. Tenía una personalidad que podía encantar a los pájaros de los árboles y en un instante estallar en un arranque de mal genio que hería a los que lo rodeaban. A veces taciturno hasta el pesimismo; otras veces risueño y locuaz. Lo que en sí - y en eso no hay ninguna duda - era un escritor innato y la Literatura contemporánea se enriqueció notablemente con su particular obra.



Como todos los pilotos de ‘La Línea’, Saint Ex aceptaba sin chistar ‘el evangelio según San Diderot’ que les exigía a sus tripulaciones que lo más importante en sus existencias era el correo, el trabajo y el deber; pero a diferencia de sus colegas él - en su imaginación - articulaba este credo. El correo era *‘la meditación de las personas’* y el *‘dogma de la religión del piloto’* y no importaba que el contenido de las cartas fuera obscuro o banal. *“El correo es sagrado, su contenido no tiene importancia pero vale todos los sacrificios ya que le da valor a lo que los pilotos han hecho”*, escribió. Y tenía razón.

Desde un principio, el sueño de Latécoère había sido unir las 8.000 millas – 13.000 kilómetros que separaban Toulouse de Tierra del Fuego, consiguiendo así un reconocimiento a la aeronáutica francesa y un espaldarazo al comercio exterior de Francia; pero en 1927 desgastado económicamente y políticamente en su intento, se vio obligado a vender las Líneas Aéreas Latécoère a Marcel Bouilloux-Lafont otro millonario francés, quién le cambió el nombre a Aéropostale y Latécoère retornó a Toulouse a seguir fabricando aviones. El nuevo dueño reforzó el trabajo hecho, construyendo infraestructura e instruyendo al personal local en los diferentes países de Sur América y con la fabricación de nuevos modelos Latécoère, los vuelos se hicieron más regulares y con la posibilidad de llevar pasajeros – si los había.

En 1929 Saint Ex, después de ser condecorado con La Legión de Honor por sus servicios en Africa ‘demostrando celo, devoción y noble generosidad’ (lo que lo sorprendió muchísimo) fue trasladado a Sur América, en donde muy pronto nuestro poético piloto descubrió en carne propia que al volar en esta área del mundo había

ventoleras diferentes al ‘Simún’ el viento del Sahara. Acá soplaba el violento ‘Pampero’, producto de las grandes diferencias de presión en la pampa sureña, que se descolgaba de la cordillera con intensidades de 150 kilómetros por hora. Según escribe, *“había despegado de Trelew y los picos cordilleranos tenían un halo ceniciento... y de pronto todo explotó a mí alrededor... lo que pasó en los próximos minutos es difícil de contar... solo puedo recordar en mi memoria unas pocas nociones rudimentarias, fragmentos de pensamientos, observaciones directas que no pueden componer un recital dramático, porque no había drama. Solo puedo organizarlas en una especie de orden cronológico... Por varios minutos el avión corcoveó detenido en el espacio sin avanzar... mis alas habían cesado de mordisquear en el contorno de la tierra y yo veía como esta se ajustaba y pivoteaba a mi alrededor. El avión se estaba deslizando por una cremallera sin dientes y de pronto se elevó a 1.500 pies y luego fuimos escupidos hacia el mar por un monstruoso estornudo, vomitado por la boca de un cañón descomunal...”* luego

finaliza, “ *me sentí sujeto a la punta de un monstruoso látigo que estaba restallando sobre el mar*”



Saint Ex fue nombrado jefe de las operaciones en Argentina y pronto expandió las rutas del correo hacia el sur hasta Río Gallegos y Punta Arenas. El sistema a fines de la década ya estaba consolidado. Desde Natal en Brasil las rutas se extendían hacia el sur como los dedos de una mano y muchas de ellas eran ya voladas durante la noche. El correo desde Buenos Aires era transportado hasta Mendoza en los nuevos Laté 26 y de allí eran

transferidos a los Potez 25, un biplano de carlinga abierta que era capaz de elevarse hasta 19.000 pies para cruzar la cordillera de los Andes donde las más altas cumbres rascan los cielos y desgarran las nubes a 20.000 pies o más.



A Aéropostale solo le faltaba cruzar el Atlántico para cubrir la ruta completa soñada por Latécoère y para ello, finalmente acondicionaron un Laté 28, el monomotor de ocho pasajeros de ala alta, colocándole pontones y transformándolo en anfibio para la larga travesía. Otra vez fue Mermoz el piloto encargado de inaugurar la ruta.

El 12 de Mayo de 1930 salió de Senegal con 270 libras de correo y gasolina para 27 horas de vuelo. Cuenta Saint Ex que... “
cuando Mermoz cruzó por primera vez el Atlántico del sur en un hidroplano, a medida que el día moría, se enredó en un ‘Hoyo Negro’ frente a la costa africana. Delante de él había colas de tornados ascendiendo minuto a minuto, cada vez más alto como una muralla en construcción y luego vino la noche que se tragó a estas espirales preliminares y cuando una hora después se deslizó bajo las nubes, él se encontró en un Reino fantástico.

Inmensas trombas negras se erguían, inmóviles como los pilares de un templo. Hinchadas en sus cumbres, soportaban los arcos rechonchos de la tempestad y entre las hendiduras de la arcada caían láminas de luz, en el momento que la luna llena enviaba sus rayos radiantes en medio de los pilares hacia los azulejos congelados del mar. A través de estas ruinas deshabitadas, Mermoz trazó su camino, deslizándose diagonalmente de un canal de luz al siguiente, circulando alrededor de los gigantescos pilares en los que retumbaba la bravura del mar, volando durante cuatro

horas a través de estos corredores de luna hacia la salida del templo. Y este espectáculo era tan abrumador que solamente después que el piloto traspasó el 'Hoyo Negro' pudo Mermoz darse cuenta de que él no había tenido miedo."



A la mañana siguiente Mermoz amarizó cerca del puerto de Natal, habiendo volado 1.900 millas en 19 horas y 35 minutos. El correo fue transferido a otro avión llegando a Buenos Aires cuatro días después de salir de Francia.



Pero ese año de 1930, no todo lo que brillaba era oro y el triunfo de Mermoz se trizó durante el vuelo de regreso en Julio cuando se le rompió una línea de aceite y el motor se detuvo a 300 millas de la costa africana. Después del amarizaje en que el avión se

hundió, la tripulación fue recogida por un barco. Peor suerte sufrió la tripulación de otro avión de 'La Línea' cuyo motor se agripó sobre el Río de la Plata, cerca de Montevideo, demostrando que los aviones aun no estaban aptos para los vuelos regulares sobre el agua.

Por su parte, la cordillera de Los Andes estaba presentando los problemas de la estación invernal para los ya arriesgados vuelos, cuando los cajones que trasponían las cimas se cerraban como las cortinas de un teatro y para Henri Guillaumet, el amigo de Saint Ex, esto simplemente era un desafío que había que enfrentar. Con el impresionante bagaje de 95 cruces cordilleranos impecables a su haber, el piloto despegó confiado el viernes 13 de Junio en su Potez 25 rumbo al Cajón del Maipo donde las cumbres se veían clausuradas por el mal tiempo, elevándose hasta los 20.000 pies necesarios para cruzar el macizo. Pero a sotavento del Volcán Maipo, la subsidencia, las poderosas corrientes descendentes, enredaron al monomotor, sumiéndolo hacia una alta planicie rodeada de montañas donde finalmente la cordillera lo venció y Guillaumet

ya sin combustible aterrizó al borde de la ‘Laguna del Diamante’, capotando en la nieve.



Cuando Saint Ex supo que su amigo estaba desaparecido, voló inmediatamente de la Patagonia a Mendoza y durante varios días sobrevolaron con otros pilotos la blanca cordillera, casi sin esperanzas de encontrarlo vivo ya que no había dejado de nevar durante un par de días y el Potez estaba pintado de blanco, además que las temperaturas alcanzaban extremos de 20 grados bajo cero.

Esta historia la cuenta Saint Ex en primera persona. “ *Estabas ya desaparecido como una semana y yo ese día estaba almorzando en un restaurante en Mendoza entre mis vuelos, cuando alguien se asomó a la puerta y gritó... ¡Encontraron a Guillaumet!*

Y todos los extraños en el restaurante nos abrazamos.

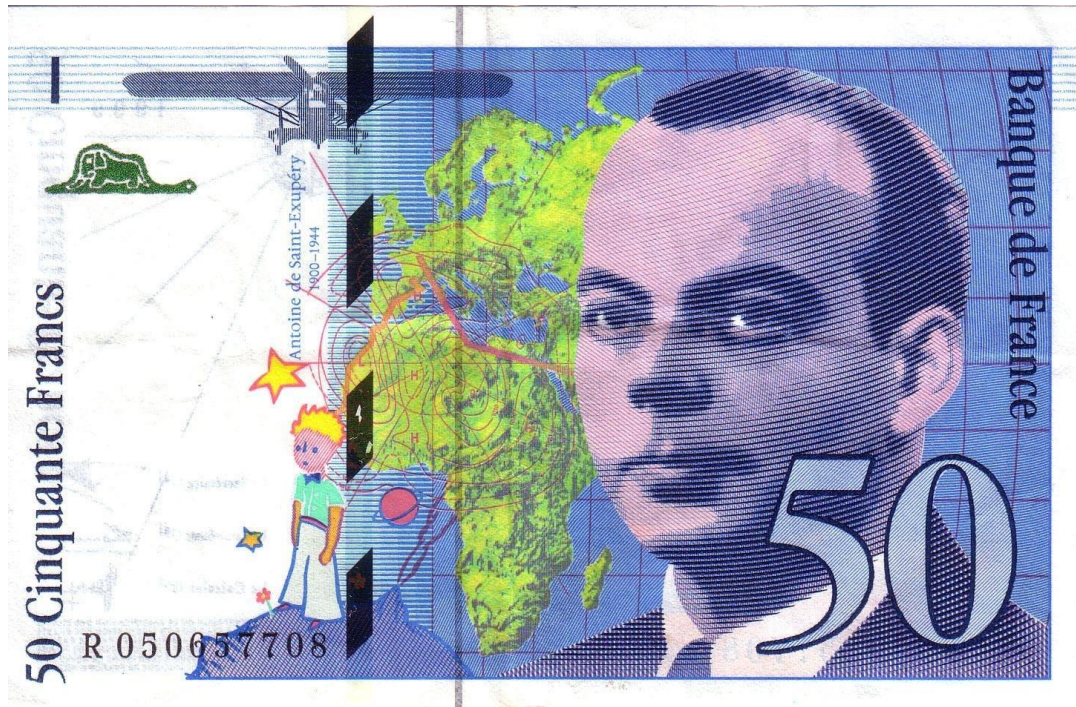
Diez minutos más tarde yo ya estaba en el aire, llevando a dos mecánicos y cuarenta minutos más tarde estaba aterrizando junto al auto y al lado del camino que te traía desde San Rafael. Recuerdo que lloramos como locos. Abrazamos a un Guillaumet vivo – resucitado - el autor de su propio milagro. Y fue en ese momento que pronunciaste tu primera e inteligible sentencia, un discurso admirable en su orgullo humano... ¡Te juro que lo que yo he pasado, ningún animal lo habría resistido!”

Durante el delirio que Guillaumet mantuvo posteriormente durante los días de recuperación, su amigo pudo transcribir la odisea helada que el piloto había sufrido durante esos días blancos que terminaban en noches negras. La cordillera no perdona y fue realmente un milagro de resistencia... “*Lo que salva al hombre es*

que debe dar un paso. Luego otro paso. Es siempre el mismo paso, pero siempre hay que darlo...”

Guillaumet estuvo dos días encerrado en un hoyo en la nieve abrigado solamente por las bolsas del correo, consumiendo los pocos víveres que tenía. Cuando la tormenta amainó, caminó durante cuatro días y tres noches, casi arrastrándose para no quedarse dormido; “*y pensabas todo el tiempo en tu mujer y tus hijos... Ella va a quedar sola y sin ningún centavo si me muero y no podrá cobrar el seguro... si me quedo acá nunca me encontrarán... y pasarán cuatro años antes de que mi muerte sea legalizada.*”. Ese fue el gran motivo que lo mantuvo caminando hasta que encontró una choza a la orilla de una vega cordillerana, cayendo allí al suelo y mascando el pasto como un animal. Una mujer que cuidaba un rebaño de cabras lo auxilió llevándolo luego a un pueblo cercano.

“Su cara estaba quemada como una patata frita”, escribió Saint Ex... “reventada e hinchada como una fruta madura que ha sido repetidamente azotada contra el suelo...”



El capítulo de la vida de Aéropostale estaba llegando a su fin. A principios de 1931 'La Línea' nuevamente estaba en grave crisis económica y su dueño se vio envuelto en graves escándalos financieros que motivaron finalmente su venta y la formación junto con otras compañías aérea de la 'Air France' en 1932. Durante el tiempo que duró la transición, algunos pilotos se quedaron trabajando gratis y otros se fueron buscando nuevos horizontes, pero ya casi no quedaban líneas aéreas que solo se dedicaran al correo y *'la meditación de las personas,'* de acuerdo al concepto que tenía

Saint Ex, pasó a ser solamente una parte de la carga de los cada vez más modernos aviones de la década.

Queridos pasajeros de la literatura. La etapa de las grandes hazañas pioneras de Saint Ex estaba llegando a su término y ahora vendría el momento de las letras y los escritos; el período de las frustraciones y tristezas aéreas por un lado y de la exaltación genial del escritor, por otro lado. En 1931 abandona ‘La Línea’ y regresa a Francia. Allá se casa con Consuelo, cuyo carácter alegre y extravertido no concordaba mucho con su tranquilo nombre. Se habían conocido en una batahola política en las calles de Buenos Aires y ella era salvadoreña y viuda de un periodista argentino. Consuelo Suncín, pequeña y morena, muy atrayente, de ojos expresivos y un rostro angelical, tenía un temperamento volcánico. Ella le decía ‘Tonio’ y él a pesar de llevar una vida conyugal dispareja y llena de conflictos, sostenía que ella le producía ‘inquietudes’ y que lo estimulaba en sus escritos.



Llevan durante esos años en París una vida bohemia y activamente intelectual, codeándose con la flor y nata de la literatura, pintura y el teatro y Saint Ex escribe en varios periódicos y revistas. Anteriormente ya había publicado en francés su primera novela ‘*Courrier sud*’, traducida en 1933 como ‘*Southern mail* = Correo al sur’, en que presenta a un héroe de los cielos; Jacques

Bernis, piloto del correo y su amor por la aviación, exaltando que las peligrosas peripecias por él vividas, aún a costa de su vida, como la realización sublime en la vocación del hombre aventurero.

En 1931 publica en su patria su segunda novela, 'Vol de nuit,' traducida en 1932 como 'Night flight = Vuelo nocturno' y la dedica a la gloria de los primeros pilotos de líneas aéreas y su exacerbación mística cuando enfrentaban a la muerte en el rigor del cumplimiento de su deber. Allí personifica al exigente director de operaciones de 'La Línea', Daurat Didier como Monsieur Rivière. Pero ya la comezón del vuelo le bullía en la sangre y trató inútilmente de ingresar como piloto en la recién formada Air France, pero los libros producen no solamente admiradores sino que también detractores que se opusieron a esto porque sostenían que el escritor ya había perdido sus condiciones de aviador y solamente en 1934 logró conseguir una posición en esta aerolínea como representante de relaciones públicas. Allí estuvo varios años recorriendo los países del Mediterráneo, Africa y llegando hasta Indochina y posteriormente estudiando la ruta de Casablanca a Timboctú.

Pero Saint Ex no llevaba una existencia feliz sin volar, a pesar de la intensa vida social y bohemia que sus nuevas actividades le deparaban, donde ganaba y gastaba todo su dinero y existiendo siempre desafíos aéreos por llegar a lugares cada vez más distantes, cuando un periódico ofreció un premio de \$ 150.000 francos por quebrar el récord del aviador André Japy que había volado entre París a Saigón en 87 horas, él le rogó a su amigo Didier Daurat que trabajaba en otra Línea de correo que le vendiera un avión para poder participar en el evento. Daurat no estaba muy convencido, pero apreciando ‘que esto lo salvaría de un inminente quiebre físico y mental’ le pasó un modelo ‘Simoun’ con un motor Renault de 240 hp y hélice de paso variable y así, después de algunos preparativos más bien pobres, Saint Ex con su fiel mecánico Prévot partió rumbo a Benghazi y el Cairo. No llevaban radio operador y aparentemente debido a esto y a los fuertes vientos durante la travesía del desierto de Libia, eventualmente se perdieron y finalmente – con mucha suerte- se estrellaron contra unas dunas sin mayores consecuencias

físicas, pero sí con la pérdida total de la máquina y estuvieron tres días dando vueltas por el desierto hasta que, fortuitamente fueron salvados por una caravana de beduinos.



“No tengo nada que reclamar. Por tres días he estado vagabundeando en el desierto, he sentido las punzadas de la sed, he seguido falsas sendas en la arenada, he puesto mi esperanza en el rocío matinal. He luchado por volver adonde mis semejantes en la tierra que había olvidado... He jugado y he perdido... y por lo menos tengo el sabor inolvidable del mar en mis labios...”

Las consecuencias económicas de esta experiencia no dejaron de hacerse sentir y a pesar de que el piloto cobró el seguro del avión, vinieron días pobres en que nuevamente tuvo que dedicarse a las letras y al periodismo para sobrevivir y ocasionalmente volando como piloto de algunas filmaciones cinematográficas.

Cuando escribía normalmente lo hacía de noche, con una letra indescifrable, un cigarrillo en los labios, un tazón de té cargado y normalmente en algún café, o en los trenes durante sus viajes.

Durante la guerra civil española en 1936, fue enviado como corresponsal, primero al frente de Lérida por el diario ‘L’ Intransigeant’ y posteriormente a Madrid por el ‘París soir’. La fiereza de la contienda lo impresionó. “ *De pronto sentí que en vez de Madrid estaba mirando un rostro con los ojos cerrados que era la cara dura de una virgen obstinada recibiendo golpe tras golpe sin emitir un lamento... y miles de hombres, mujeres y niños de la población humilde, agazapados bajo la capa de piedra de esa virgen inmóvil...* ”

En 1938 llega a Nueva York, esta vez el piloto – no el escritor – junto con su mecánico Prévot y otro avión ‘Simoun’. En esta ocasión se trataba de un raid a Tierra del Fuego. Otro récord que batir para los indomables aviadores franceses que también termina en el fracaso doloroso de un accidente. En el aeródromo de Guatemala, situado a 5.000 pies de altura, donde el aire ya es más tenue, el avión es sobrecargado de combustible y no alcanza a lograr la velocidad suficiente para elevarse durante el despegue y después de breves segundos en el aire se estrella. Saint Ex queda con la mandíbula fracturada, además de la mano derecha y la clavícula izquierda, lo que lo deja bastante limitado. Prévot queda también con una pierna enyesada y jamás volarán juntos nuevamente. Antoine De Saint Exupéry tampoco vuelve a volar nunca más en cielos pacíficos.

Los análisis posteriores de su personalidad indican una carencia de concentración y planificación aérea debido a su imaginación y romanticismo.



¡Otra vez la Literatura! Sus aventuras aéreas – poéticas, nobles y llenas de sentimiento por sus semejantes y la naturaleza que le rodea – son publicadas en su novela ‘Terre des hommes’ en 1939 y traducida ese mismo año como ‘Wind, sand and stars = Viento, arena y estrellas’. Aquí, él usa al avión como un instrumento para explorar el mundo y para descubrir la solidaridad humana en el esfuerzo fraternal de los hombres para cumplir sus tareas. El lenguaje lírico y emocionante denota otra vez más su alcurnia sentimental por la humanidad y la naturaleza.

Antoine Saint Exupery & Enrique Guilloumet



Vive en París durante esos años anteriores a la gran conflagración mundial. Bohemio y derrochador, los varios departamentos que habitaron con su esposa eran un museo de su modo de existencia, lleno de libros diseminados, camas deshechas, ceniceros y vasos semi llenos, comiendo bien, bebiendo bastante y fumando mucho. En la plaza Vauban, en la Rue Michel Ange, arrienda finalmente un enorme piso con un piano de cola y un valet ruso. Desde allí escribe: *“Dime... ¿qué es lo que yo estoy buscando y por qué? Apoyado en mi ventana, aferrado a la ciudad donde están mis amigos, mis deseos y mis memorias... ¿por qué yo estoy lleno de desesperación?”*

¿Amores? ¡ Claro que los tuvo! Sus biógrafos hablan de Egeria y de Madame X, pero ‘Tonio’ quería a Consuelo, y solo le gustaba ser libre y expresar poéticamente su admiración por el amor y la mujer... *“El amor no causa sufrimientos...”* sostenía... *“lo que lo causa es el sentido de propiedad, que es lo opuesto al amor...”* y agregaba, *“solo existe una manera de amar y ello es no amar tanto*

a la mujer en sí, sino que lo que yace detrás. No al poema sino que lo que yace detrás del poema...”

Finalmente, en 1939, estalló el conflicto bélico en Europa y el Capitán Antoine de Saint Exupéry ingresó a la Fuerza Aérea. Sin ser un guerrero por naturaleza y odiando las guerras, sostenía que su deber era estar en el frente de batalla junto a sus camaradas; esto se le negó en un principio ya que lo consideraban ya viejo y limitado por su problema del hombro y fue nominado en el Servicio de Información, lo que él rechazó categóricamente. “ *Yo no puedo estar a un lado mirando como mis camaradas combaten; eso sería un acto de descortesía,*” alegaba, ya que él aspiraba el mando de un escuadrón de cazas; pero finalmente tuvo que contentarse con ser instructor de vuelo y piloto del escuadrón 2-33 de Reconocimiento Aéreo.

Su base estaba en el pueblo de Orconte en el Distrito de Champagne y allí vivió en una humilde granja campestre y volando los Potez 63 y los Block 174, aviones lentos que se les congelaban los controles de vuelo y las ametralladoras con la altura en los

reconocimientos aéreos en la frontera franco-alemana. En sus escritos poéticos y desoladores, pero llenos de heroísmo y galantería, Saint Ex expresa la futilidad de una guerra perdida ya que el poderío nazi era abrumador y muy pocos aviones quedaban ya, y muy pocos pilotos habían sobrevivido, cuando finalmente vino el Armisticio.

En 1940, ya desmovilizado y después de vivir un tiempo en Marsella, viaja una vez más a los Estados Unidos donde sus trabajos literarios ya son conocidos y se instala en un departamento en Nueva York. *“Vivo en el piso 25 de un hotel de piedra y escucho por las ventanas el ruido de la nueva ciudad, cuyos sonidos me dan la impresión de estar en alta mar...”*

En 1942 produce ‘Pilote de Guerre ’ traducido también ese año como ‘Flight to Arras = Vuelo a Arrás,’ y allí narra sus reminiscencias personales de vuelos de reconocimiento que abarcaban ese total espíritu de sacrificio comprensible solamente por los hombres que aman a su Patria.

Saint Ex nunca aprendió a hablar en inglés, pero siguió haciendo en América la misma vida llena de amigos y tertulias

intelectuales y escribiendo en los bares hasta altas horas de la madrugada. La ocupación alemana lo desesperaba y lo llenaba de melancolía. *“Francia ha sido ocupada por el enemigo. El país entero ha ingresado a un mundo de silencio”*. En 1943 publicó ‘Lettre á un otage’, traducida años después en 1950 como ‘Letter to a Hostage = Carta para un rehén’, dirigida a un gran amigo llamado León Werth, intelectual judío escondido por la Resistencia, en la que hace un llamado a la unidad de los franceses frente al invasor. Escribe también ese año su obra más conocida, ‘Le petit Prince’, el inolvidable ‘Principito’, la maravillosa fábula de niños para adultos en que hace recordar a la humanidad, que las mejores cosas en la vida son las más simples y que la real riqueza está en las donaciones a los semejantes y en cuyo epílogo nos encarga... *Si viajan un día por Africa, en el desierto y si llegan a pasar por allí... no se apresuren; esperen un momento, exactamente debajo de la estrella. Si entonces un niño llega hacia ustedes, si ríe, si tiene cabellos de oro, si no responde cuando se le interroga, adivinarán quién es.*

¡Sean amables entonces! No me dejen tan triste. Escribanme enseguida y díganme que el principito ha vuelto...

Por último, la creciente tristeza y pesimismo de Saint Ex – ya maduro – en su visión del ser humano aparecen en su obra póstuma, ‘Citadelle’ en 1948 y traducida posteriormente en 1952 como ‘The Wisdom of the sands = La sabiduría de las arenas’, un volumen de reflexiones del piloto-escritor, que muestran su persistente creencia de que la única razón perdurable en la existencia del ser humano es de ser depositario de los valores de la civilización.

La guerra tiene un gran vuelco cuando Estados Unidos ingresa al teatro de la contienda y viene la repechada bélica y los aprontes de la invasión aliada a las costas francesas. Saint Ex vuelve a Francia y se enrola nuevamente – y con la oposición de muchos - en el antiguo escuadrón 2-33 de Reconocimiento. Allí haría sus últimos vuelos en los aviones americanos P-38 Lightning, bimotores de gran alcance y altura, operando desde Cerdeña y posteriormente desde Borgo, al sur de Bastia en la Isla de Córcega.

Saint Ex estiró su cuerda aérea lo más que pudo. Estaba más que pasado en la edad reglamentaria para volar aviones de combate, pero gracias a su tenacidad e insistencia - a regañadientes – el alto mando lo había autorizado para volar solamente cinco misiones porque desde luego, había mucha oposición para que siguiera volando, más que nada por lo que él representaba para Francia. El Conde Antoine de Saint Exupéry – que no le gustaba usar el título - era un héroe de la literatura y de la aviación legendaria, de los que ya quedaban pocos. Pero, él se encargó de estirla mucho más. Esta iba a ser ya su novena misión y nadie podía aún bajarlo de los cielos.





Se cuenta que el día 31 de Julio de 1944 el sol resplandeciente del verano alumbró desde el amanecer los cielos despejados de estas islas mediterráneas calentándolas paulatinamente. Esa mañana Saint Ex apareció temprano en el aeródromo; tenía una misión de reconocimiento en el área de Annecy y Grenoble, cercanas a Lyon. Se veía flaco y desgarrado en su uniforme americano con la blusa mal abrochada y los bolsillos abiertos donde sobresalían algunos

lápices, papeles y cigarrillos. Había perdido peso y los pantalones le quedaban anchísimos, sujetándolos con un grueso cinturón antirreglamentario.

El no sabía que este sería su último vuelo, pues a su regreso se le comunicaría que la invasión de las costas del sur de Francia sería en los próximos quince días y los pilotos que supieran esto no podrían volar más sobre territorio francés, debido a la posibilidad de que fueran capturados y confesados por los nazis.

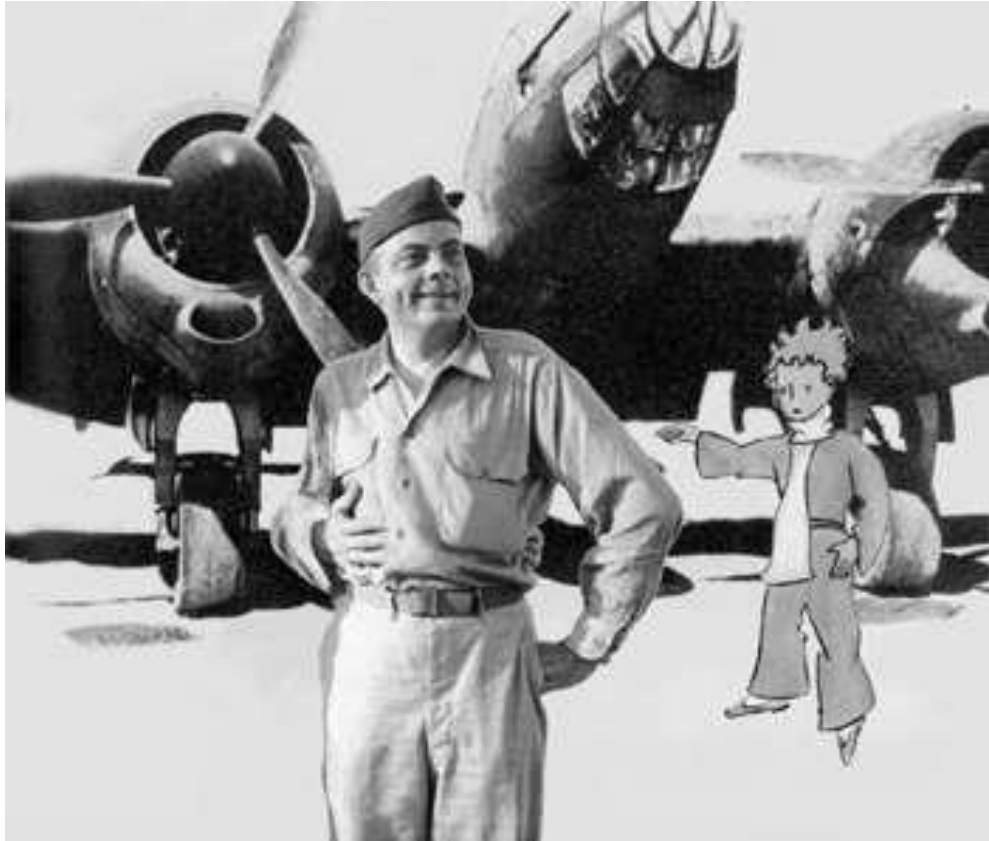
El Capitán Gavaille, colega y compadre (de verdad - ya que Saint Ex había apadrinado a uno de sus hijos) estaba en el secreto y por eso, esa mañana le ayudó, con especial cariño a chequear el avión y a revisar el equipo de vuelo y a echarle encima toda la incomodísima parafernalia para el vuelo a gran altura y a bajísimas temperaturas. El veterano piloto se lamentó del calor del verano y del hombro que le dolía desde los tiempos de Guatemala. Finalmente, quejumbroso se subió al P-38 y allí su rostro adusto se iluminó al ver sus queridas palancas y diales y después de las revisiones finales, cuando los motores comenzaron a rugir y la

maquina aérea empezó a vibrar ansiosa de volar, ahora si que sonrió, como si la energía del avión lo reviviera y haciendo un saludo final, aceleró los motores. El avión empezó a moverse lentamente al principio, y ronroneando llegó al punto de despegue donde, después de un breve compás de espera, de pronto, cobrando vida se alejó aleteando en una nube de polvo buscando el cielo azul, elevándose... elevándose en círculos amplios donde el ruido de los motores se fue apagando hasta que finalmente solo fueron un eco y un recuerdo.

Horas después... después de espiar desde lo alto a su Patria invadida, con el dedo cansado de sacar fotos y la vista agotada de tanto escudriñar su territorio desde casi diez kilómetros de altura, decidió volver. Su misión al este de Lyon había terminado y otra vez más, pensó que debía abandonar el cielo brillante bajo el cual Francia existía en la obscuridad... y mientras miraba por última vez hacia sus montañas y valles; hacia sus ciudades y pueblos donde millones de compatriotas llevaban el yugo nazi por más de cuatro años, Saint Ex compuso poemas que nunca se escribieron mientras viraba hacia el Mediterráneo.

El sol ya se aproximaba a su cenit haciendo que las cosas distantes se vieran borrosas y el horizonte se hiciera invisible cuando el piloto francés puso proa a Borgo una vez más, mirando el Mediterráneo distante bajo trazas de nubes cumuliformes que le recordaron los rebaños de borregos en la distante Patagonia. ¿Cuántos años habían pasado? Su mano izquierda controlaba el timón y con la derecha hacía periódicos ajustes a los aceleradores y a las revoluciones de las hélices, pero su mente estaba volando en otras dimensiones. ¿Se estaría acordando de Jean Mermoz el audaz pionero desaparecido durante un vuelo en el Atlántico sur? ¿Estaría recordando a su amigo, el fantástico Henri Guillaumet, abatido en un combate aéreo?





La costa espumosa gradualmente se acercó allá abajo y luego quedó atrás. A la distancia apareció la silueta de la Isla de Córcega y cuando llegó el momento, Saint Ex tarareando el Bolero de Ravel, redujo los aceleradores, iniciando el descenso hacia la pista aún escondida en la distancia, escuchando como las bajas revoluciones de las hélices llevaban el compás de la melodía. En su concentración no se percató de dos puntos metálicos que brillaban en el horizonte hacia el oeste acercándose y cuando descendía a través de 15.000 pies de altura fue detectado por la pareja de aviones de la Luftwaffe,

un caza Messerschmitt 109 y un Focke Wulf 190 que avistándolo allá abajo lo identificaron, iniciando una picada de ataque a sabiendas de que era un avión de reconocimiento y que no iba armado. Lo atacaron desde el sol, por donde el conde Antoine de Saint Exupery no podía verlos. El piloto del Focke Wulf hizo los disparos finales sin tener idea en ese momento de que estaba asesinando a uno de los más grandes hombres de su época y que sus últimos pensamientos deben haber sido una poesía de perdón ya que él amaba a la Humanidad.

El Lightning herido de muerte inició un vertiginoso descenso, dejando una estela de humo y llama, cayendo hacia el mar azul y sus profundidades, mientras el alma de Saint Ex ascendía hacia LA LUZ que tan ardientemente él buscó durante toda su vida....



Nota:

En el año 2004 (sesenta años después de su desaparición), los restos del P-38 fueron encontrados en el mar azul frente a las costas del puerto Frances de Marseille.



Cuatro años después (en 2008), un ex piloto alemán llamado Horst Rippet declaró en la prensa francesa, que él había derribado el Lightning Americano y que si hubiera sabido que el piloto era el famoso escritor francés...no lo hubiera no le habria disparado.

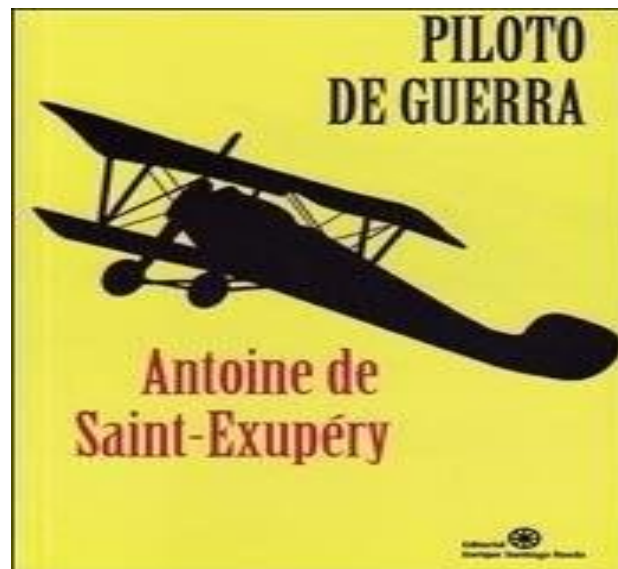
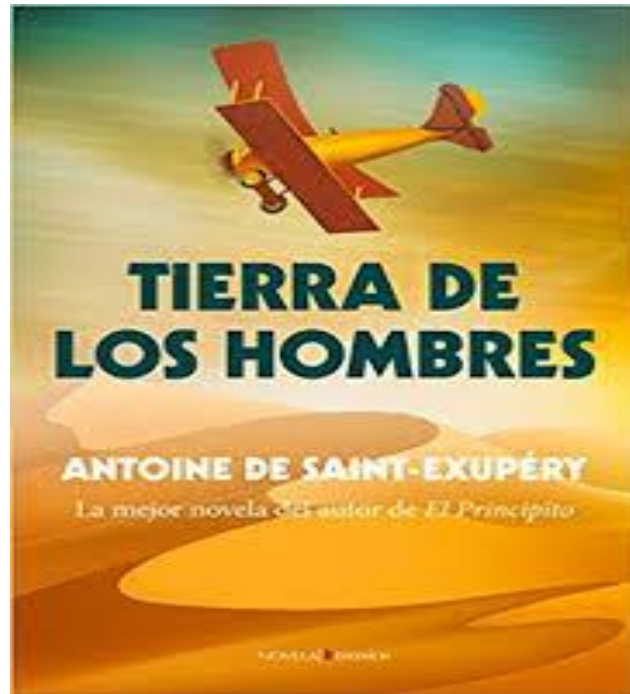
31 de Julio del 2020

FIN



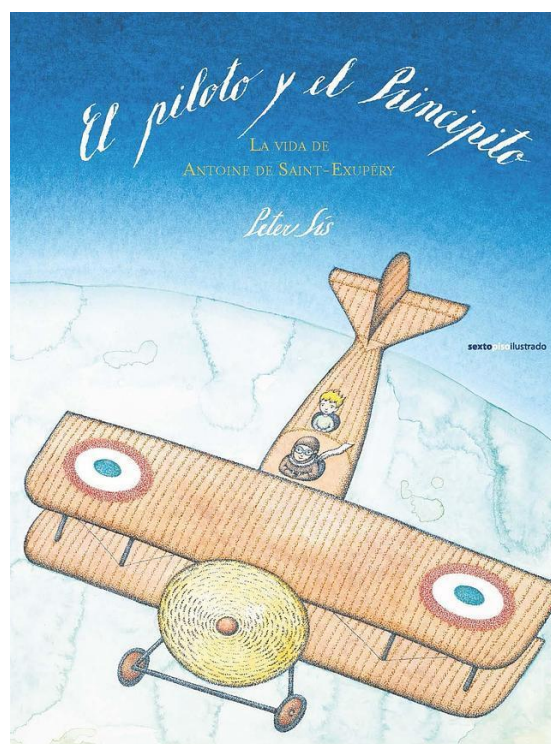
1900-1944

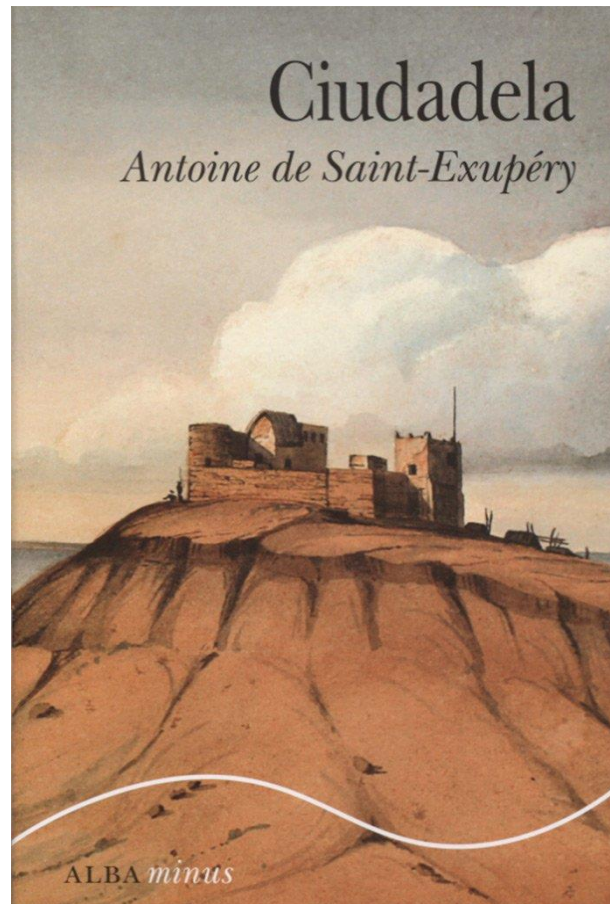
Bibliografía Antonine Saint Exupery

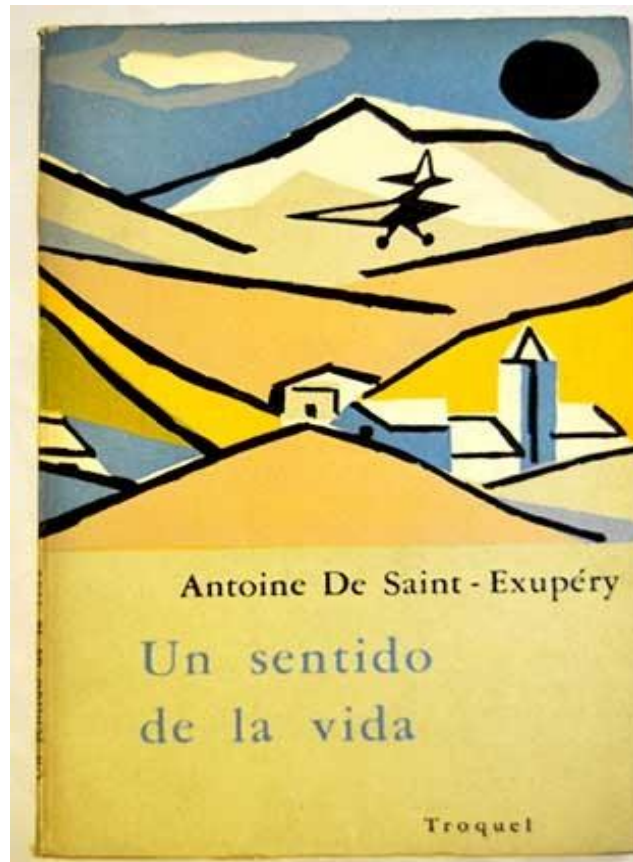


El Principito

ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

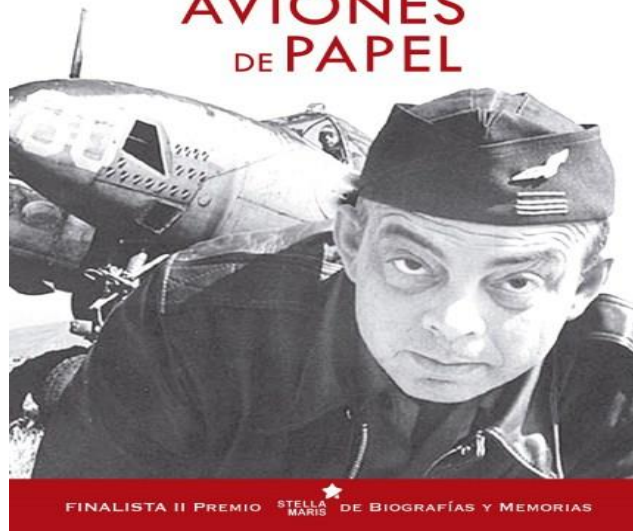


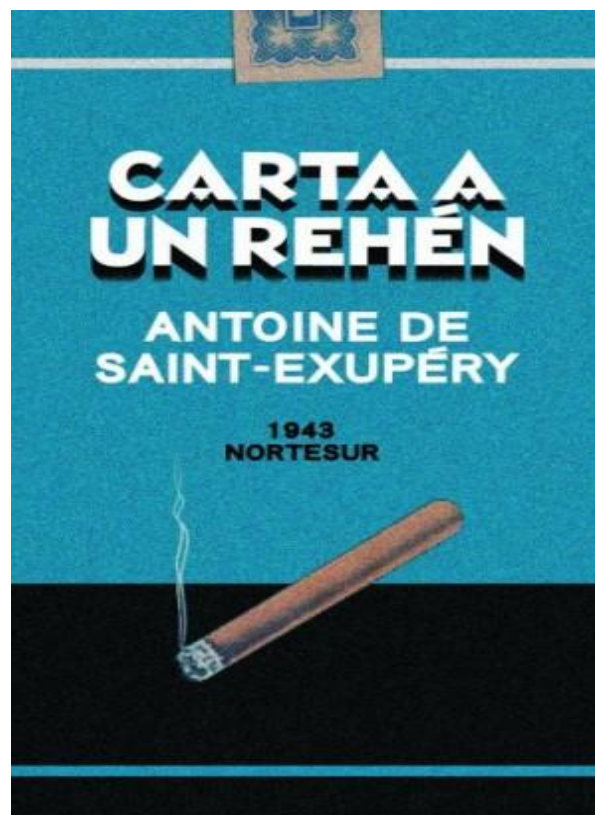
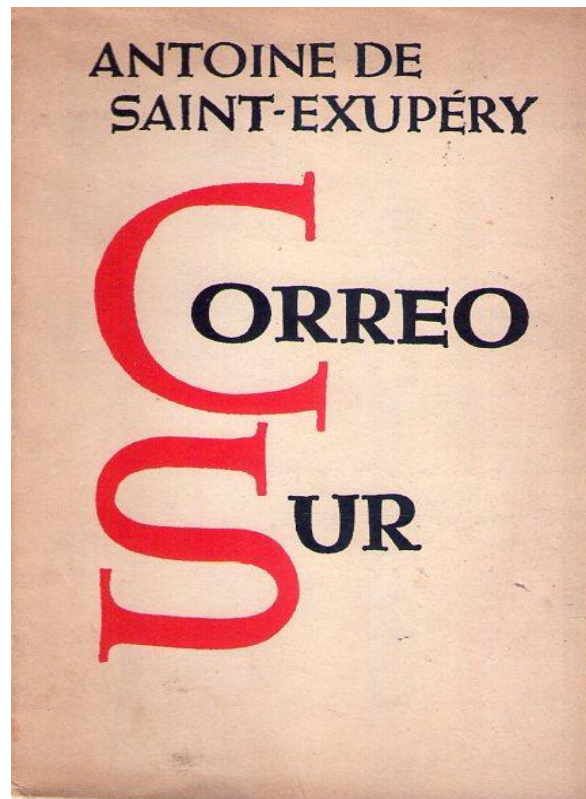




MONTSE MORATA

ANTOINE DE
SAINT-EXUPÉRY
AVIONES
DE PAPEL





Cordialement à tous les pilotes Chiliens

ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

El aviador más famoso de la literatura

Pionero de la aviación, el escritor de "El Principito", un clásico de la literatura mundial, siempre combinó su riesgoso oficio con el gusto por contar historias. Conoce más de la vida y obra del autor francés a 118 años de su nacimiento.

ANTOINE MARIE JEAN-BAPTISTE ROGER DE SAINT-EXUPÉRY
Novelista, periodista y aviador.

Nació

El 29 de junio de 1900
en Lyon, Francia.

Desapareció

El 31 de julio de 1944
en Córcega, España.

FECHAS CLAVE EN SU VIDA

1920 Hizo su servicio militar y se entrenó como piloto en Estrasburgo.

1929 Publicó su primera novela "Correo del sur", sobre sus experiencias como piloto en Argentina.

1931 Ganó el premio francés de literatura Prix Femina, por "Vuelo de Noche".

1940 Durante la Segunda Guerra Mundial se unió a la fuerza aérea francesa.

1943 Publicó su obra más conocida, "El Principito", que ha sido traducida a unos 270 idiomas.

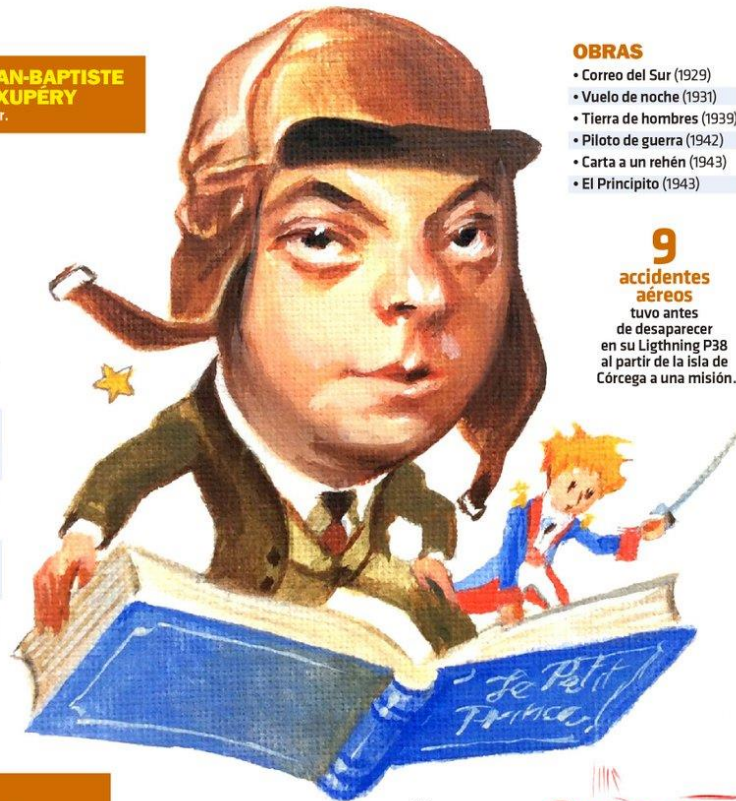
OBRAS

- Correo del Sur (1929)
- Vuelo de noche (1931)
- Tierra de hombres (1939)
- Piloto de guerra (1942)
- Carta a un rehén (1943)
- El Principito (1943)

9

accidentes aéreos

tuvo antes de desaparecer en su Lightning P38 al partir de la isla de Córcega a una misión.



SABÍAS QUE...

"No te puedes imaginar la calma, la soledad que uno encuentra a 4,000 metros de altura", le dijo alguna vez a su madre en una carta.

En **1994**

fueron hallados restos de su avión frente a las costas de Marsella.

CARRERO.



Fuentes: aviation-history.com, mx-formula-history-tuhistory.com, noticias.ankersia.es, cultura.elpais.com, theguardian.com, telesurte.net
Cartas: Luis Carrero carreroluis@hotmail.com Actualización: Julia Castillo. Diseño: Alberto Nava Consultoría

Antoine de Saint-Exupéry