Salida del globo Stella pilotado por las señoras Kapferer, Clozel y Airault, las tres miembros del Aeroclub femenino Stella. Plaza de los Inválidos (París) el día 26 de septiembre de 1909.

LA MUJER PILOTO en la aviación española

CECILIO YUSTA VIÑAS
Miembro de número del IHCA

ANTECEDENTES

Cuando se habla de los pilotos de aeroplano se suele recurrir al mito de Ícaro como antecedente más lejano, una aportación culta y oportuna que es perfectamente aplicable en el caso del piloto tradicional, es decir, el varón. Lamentablemente, en el caso de las mujeres no existe una referencia tan adecuada y sólo en el terreno literario de las fábulas y los cuentos se cita a la mujer en el rol perverso de la bruja que vuela montada en una escoba, un dato tan despectivo como sintomático.

Los primeros casos de mujeres que se elevaron por los aires hay que buscarlos en los más ligeros que el aire, concretamente en Francia que fue donde se había inventado el globo y donde surgieron las pioneras. Está generalmente admitido que la pri-

Mancheta del Aeroclub femenino Stella.

190 l'Aérophile

AÉRONAUTIQUE - CLUB DE FRANCE

Société agréée par le Gouvernement

Siège social :
58, rue J.-Jacques-Rousseau, Paris (1er)
Télégraphe : Aéronotik-Paris
Téléphone : 204-24

PARC D'AÉROSTATION
9, Avenue de Paris, à Rueil
Téléphone : 19, à Rueil
PARCS D'AVIATION
Champlan-Palaiseau (S.-et-O.)
Issy-les-Moulineaux

LES ASCENSIONS DE L'AÉRONAUTIQUE-CLUB DE FRANCE

Réunion du 3 avril 1910

La belle journée de printemps que fut le dimanche 3 avril avait attiré au parc de Rueil une fort nombreuse assistance, particulièrement intéressée par les manœuvres de gonflement des 4 aérostats qui ont pris le départ de 3 heures à 3 h. 1/2. En raison du calme de l'atmosphère, les ballons restèrent très longtemps en vue du parc.

Rappelons que les passagers étaient des membres de l'A.-C. D. F. partant pour leur tour gratuit d'ascension.

Le premier ballon élevé était le *Petit-Mousse*, sphérique de 900 m³, construit par la maison Carton et Vve Lachambre. Son inauguration était l'occasion d'une charmante fête de famille. Il était piloté par M. Ra-

"Stella"

AÉRO CLUB FÉMININ

Secrétariat : 25, rue de Marignan. Paris

Assemblée générale statutaire du 17 mars 1910

(Suite et fin.)

Pour compléter le compte rendu de l'assemblée générale de la *Stella*, nous publions aujourd'hui le rapport de Mme Airault, secrétaire générale, et celui de Mme M. Savignac, trésorière, documents que le manque de place n'avait pas permis de faire paraître dans le dernier numéro.

Rapport de Mme M. Airault, secrétaire générale

« Stella », Aéro-Club féminin, tient aujourd'hui sa première assemblée générale. Constituée le 10 février 1909, la « Stella » est donc jeune, très jeune ; cependant, ses nombreuses réunions et l'augmentation rapide de ses adhérents l'ont fait suffisamment connaître du grand public.

Le jour de sa constitution, la « Stella » groupait 19 sociétaires féminins qui nommèrent leur Comité, composé aujourd'hui de 12 membres. Les promotrices de la Société portèrent si bien la bonne parole que, maintenant, notre cher club compte le chiffre intéressant de 122 membres. La progression des adhésions fut régulière et nos membres se répartissent aujourd'hui en :

mera mujer que voló fue Mme. Thible acompañando al aeronauta Fleurant en un globo Montgolfier el día 4 de junio de 1784 en Lyon, y que la primera mujer que voló sola en globo libre fue Madeleine Sophie en el año 1805. La primera víctima, también francesa, fue Mme. Blanchart que se mató en París el 6 de julio de 1819.

Posteriormente y hasta la aparición del aeroplano la presencia de las mujeres que han volado en globo como pilotos ha sido, en relación con el hombre, proporcionalmente escasa y limitada al ámbito deportivo. No se tienen noticias de que Napoleón empleara mujeres en los conflictos bélicos en los que utilizó los globos con fines militares, ni se han conocido mujeres en los batallones de aerostación castrenses de los distintos países, sin embargo las mujeres se las arreglaron para volar y pilotar globos organizándose en sociedades deportivas, de las cuales el más importante ha sido el Aeroclub Femenino Stella, fundado en 1898 al amparo del Aeroclub de Francia.

La moda del vuelo en globo llegó a España de la mano de los aerosteros franceses. Algunos de ellos volaron acompañados de sus esposas pero hubo mujeres que vinieron solas y que realizaron exhibiciones –o lo intentaron– principalmente en Barcelona y Madrid.

La primera mujer, Elise Garnerín, sobrina del famoso aeronauta André Jacques Garnerin que había sido el primero en utilizar el paracaídas asociado al globo en Paris el año 1797, dejó constancia de su paso por Madrid al solicitar permiso al Rey para realizar vuelos de exhibición sobre la capital. Presentada como la Venus aerostática y paracaidista, el mes de marzo de 1818 pidió permiso a Palacio para efectuar ante los habitantes de la Corte ascensiones aerostáticas y descenso en globo paracaídas en el Buen Retiro. El informe negativo del jardinero mayor, que temía por lo plantíos, originó varios aplazamientos hasta el día 11 de mayo en el que, con el Retiro lleno de madrileños, la exhibición se suspendió por falta de gas, lo que originó graves protestas y, como temía el jardinero mayor, enormes destrozos en los jardines.

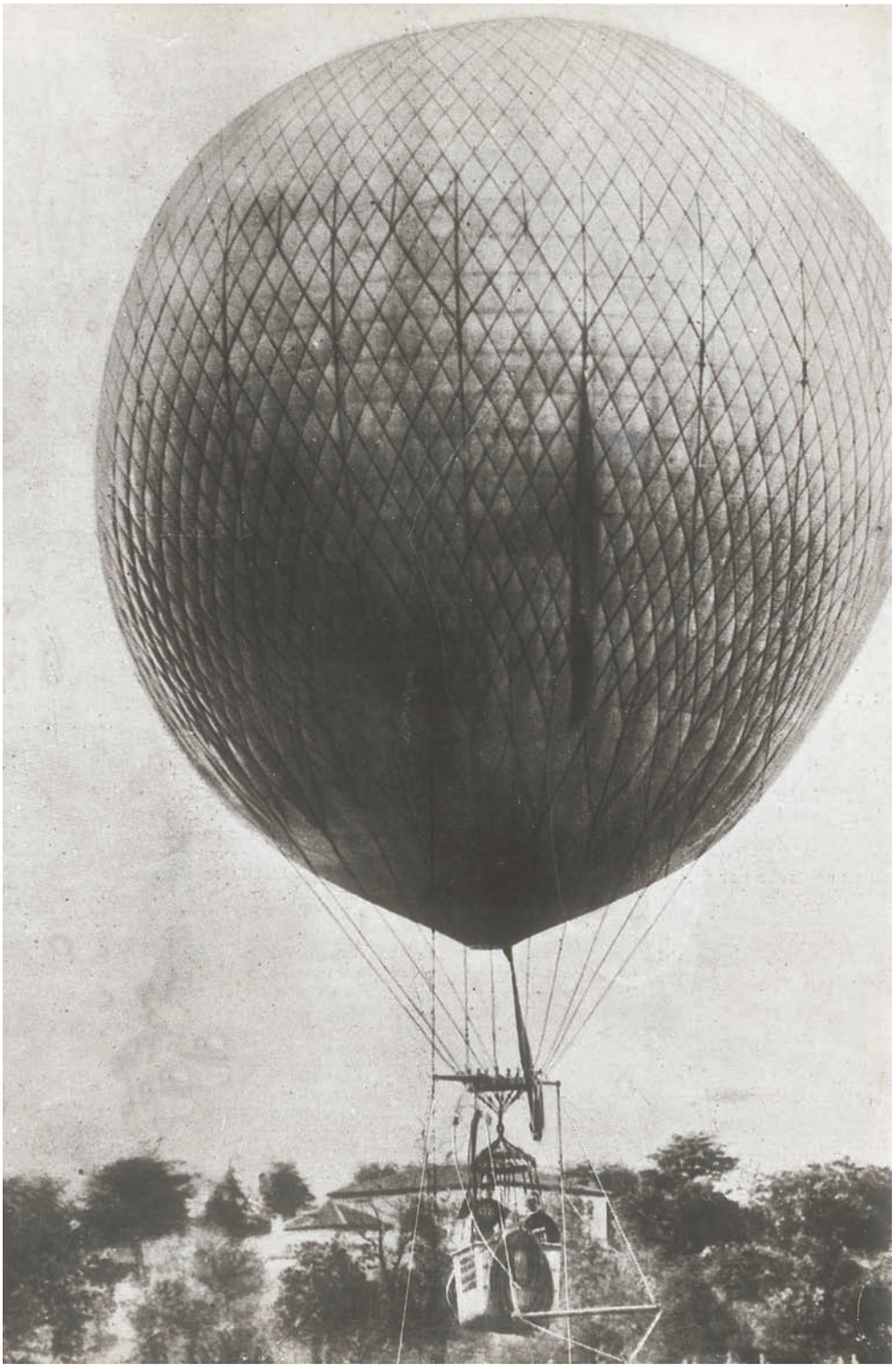
La segunda mujer fue la esposa de Arban, un aeronauta francés que volaba acompañado de su señora. El matrimonio Arban voló en Barcelona el mes de noviembre de 1849 realizando vuelos tres días consecutivos y utilizando la Plaza de Toros como rampa de lanzamiento, un hecho que permitía a los organizadores de los festejos controlar el acceso del público y cobrar la correspondiente entrada. El tercer día, después de varios intentos fallidos el aeronauta dejó a su esposa en tierra y despegó rumbo al mar, lo que fue gran suerte para la señora Arban porque su marido desapareció para siempre.

Louise Goujon, viuda de Poitevin, fue una gran aeronauta con más de quinientas ascensiones en las principales ciudades europeas. Los meses de julio y agosto del año 1866 realizó varios vuelos en Barcelona utilizando la Plaza de Toros como escenario para el despegue. Esta señora amenizaba sus vuelos dando un espectáculo casi circense, como estibar un burro en la barquilla y realizar la ascensión montada en sus lomos, entre otras ocurrencias. Su último vuelo en Barcelona terminó precipitándose al mar, de donde fue rescatada in extremis cuando ya anochecía. Poco después, en el mes de noviembre, mostró sus habilidades en Madrid, despegando desde los jardines del Buen Retiro y aterrizando en Leganés y en el barrio de Chamberí.

La primera ascensión de una mujer española se produjo el 27 de junio de 1889 y su protagonista fue S.M. la Reina Regente María Cristina Habsburgo. La prensa de la época destacó el acontecimiento, como era habitual, en términos muy elogiosos registrándose algunos excesos narrativos como el de citar a la "muchedumbre que aclamaba a S.M." y sendos dibujos publicados en La Ilustración en ese mismo sentido. La realidad es que el día 27 era jueves laborable, la Reina se presentó sin avisar en una Casa de Campo que por aquella época no estaba abierta al público,

Retrato de la época de Elisa Garnerín.

Ticket de entrada al recinto para presenciar el fabuloso vuelo en globo y descenso en otro con paracaídas de la Venus aerostática Elisa Garnerin, en una de sus exhibiciones en España.



Ascensión en globo cautivo de S.M. la Reina Regente Mª Cristina de Habsburgo en la Casa de Campo de Madrid el 27 de junio de 1889.

por lo que era prácticamente imposible que una muchedumbre la estuviera esperando para vitorearla.

La Reina, enterada de que se estaban realizando unas prácticas con globo cautivo del tipo Yon tuvo la idea de acercase a presenciar las maniobras y, una vez allí, expresó su deseo de volar. El coronel Ayllón asumió la responsabilidad de acceder a los deseos de la Soberana ascendiendo, sin novedad, con Ella en la barquilla hasta los 300 metros, momento en el que los soldados y acompañantes de la Reina allí presentes aplaudieron a S.M. Una versión correcta y mesurada de este episodio se encuentra en el Memorial de Ingenieros del mes de julio de 1889.

LA MUJER PILOTO DE AEROPLANO Y LAS PRIMERAS ESPAÑOLAS

Producidos los exitosos vuelos de exhibición del aeroplano Wright en Le Mans (Francia) el verano del año 1908, la aviación y el pilotaje se convirtieron en una especie de deporte de moda en todo el mundo, movimiento del que no podían quedar al margen las mujeres. La primera mujer que voló en un más pesado que el aire, con-

La francesa baronesa de Laroche, primera mujer piloto en el mundo con antiguedad 8 de marzo de 1910.

Hélène Dutrieu, cuando obtuvo su título de piloto el mes de noviembre de 1910.

cretamente en aeroplano Voisin, fue la francesa Raymonde de Laroche que tenía el título de piloto de aeroplano nº 36 emitido por el Aeroclub de Francia con fecha 8 de marzo de 1910.

Otras pioneras del año 1910 fueron Hélène Dutrieu y la francesa Marie Marvingt, pero el gran boom de las mujeres piloto se produjo muy poco después. Efectivamente en el año 1911 las mujeres del resto de los países entraron en el mundo del vuelo con motor, siendo las primeras Melli Beese en Alemania, Harriet Quimby en los EE. UU., Hilda Hewlet en la Gran Bretaña y un largo etcétera.

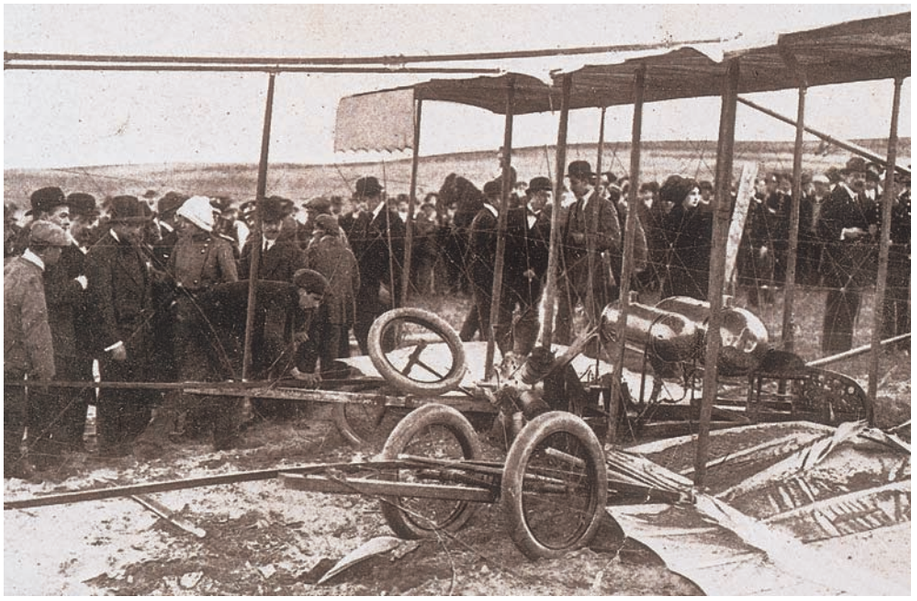
Los primeros vuelos en aeroplano realizados en España por una mujer piloto corrieron a cargo de Hélène Dutrieu. De origen belga y habiendo realizado el curso de piloto en Francia era, en expresión muy de la época, una mujer de mundo que había volado participando en exhibiciones y competiciones en distintas ciudades europeas y norteamericanas cuando, en el año1911 visitó España, realizando varios vuelos en el hipódromo de Casa Antúnez en Barcelona y, en su último vuelo en Madrid, el día 15 de mayo en el campo de la Ciudad Lineal, sufrió un aparatoso accidente que dejó al avión reducido a un montón de astillas. La Dutrieu era una mujer muy atractiva que había destacado en el deporte de la bicicleta con el enorme interés añadido, como describió un periódico local, de volar sin corsé.

Hubo que esperar varios años para ver volar a una mujer española. Mientras tanto en noviembre del año 1927 se produjo la visita de la norteamericana Ruth Elder, una mujer que todavía no tenía gran experiencia como piloto cuando, el 11 de octubre de 1927, se dispuso cruzar el Atlántico acompañada del piloto George H. Haldeman en un avión Stinson Detroiter bautizado American Girl, pero no lo lograron debido al fallo de un motor que les obligó a amarar al noreste de las Azores, cerca de un petrolero que los rescató. Pocos días después, su visita a Getafe (Madrid) fue todo un acontecimiento muy difundido por la prensa española.

María Bernaldo de Quirós y Bustillo, madrileña e hija del Marqués de Altares, en el año 1928 se hizo piloto con material DH-60 Moth en la escuela del RACE del aeródromo de Getafe, siendo su profesor el entonces comandante José Rodríguez y Díaz de Lecea. Obtenido el título de piloto, adquirió una Moth con la que realizó vuelos visitando ciudades españolas, exhibiendo su avioneta y participando en algunos festivales. Sabemos, por César O'Donell, que estuvo casada dos veces y que al inicio de la Guerra Civil realizó algunos servicios "de enlace y reconocimiento" con avionetas. Aunque es evidente que María Bernaldo de Quirós no hizo carrera en la aviación, le corresponde el honor de ser la primera mujer piloto española.

Otra pionera española piloto (la segunda) de aquella época fue Margot Soriano Sánchez, hija del general de Ingenieros que fuera Director de la Aeronáutica Militar (1924-1926). Margot Soriano era una bella mujer educada en Francia que mantenía

Hélène Dutrieu al iniciar un vuelo en el hipódromo de Barcelona el mes de febrero de 1911.



Estado en que quedó el Farman que pilotaba la piloto belga Hélène Dutrieu (con gorro blanco) que salió ilesa. Ciudad Lineal (Madrid), abril 1911.

La piloto belga Hélène Dutrieu franqueada por los pilotos franceses Garnier y Mauvais, en la Ciudad Lineal de Madrid el mes de marzo de 1911.

relaciones con José Mª Ansaldo y que, en octubre de 1928, decidió hacerse piloto en la Aero Escuela Estremera en Cuatro Vientos (Madrid). Recibió instrucción de vuelo de su prometido y obtuvo el título a finales de enero de 1929, pero lo más sobresaliente de esta pareja de aviadores es que el día 16 de febrero de aquel mismo año contrajeron matrimonio en un hangar en Cuatro Vientos desde donde, después de las celebraciones, iniciaron su viaje de novios en avioneta.

La tercera española piloto fue Pilar San Miguel y Martínez-Campos, nieta del general Martínez–Campos. Estaba casada con el laureado piloto militar Juan Antonio Ansaldo y tenían muy reciente el ejemplo de su cuñada Margot Soriano. Realizó el curso en la Aero Escuela Estremera con material DH-60 Moth, siendo su marido el instructor que le dio doble el mando y obteniendo su título nº 37 en septiembre de 1930. Esta mujer voló poco y siempre en una avioneta que había adquirido su marido, la misma con la que tuvo el grave accidente que le costó la vida al general Sanjurjo.

LA MUJER PILOTO DURANTE LA II REPÚBLICA Y EN LA GUERRA CIVIL

Durante los cinco años de gobierno de la II República se registraron siete casos de mujeres piloto, un número relativamente alto comparado con los tres títulos que se emitieron en los veinte años transcurridos de 1911 a 1931. Este incremento de las mujeres piloto, aunque no ha sido estudiado específicamente, cabe encuadrarlo en el movimiento general que se produjo en nuestro país conducente a una mayor libertad de las mujeres, que estuvo encabezado por mujeres de la talla de Clara Campoamor, Federica Montseny y Victoria Kent entre otras.

Hasta ese momento la mujer española vivía en un sistema en el que al género femenino le correspondía el modelo de la perfecta casada, que se basaba en un ideario de subordinación o sumisión al varón y en el culto a la maternidad como horizontes máximos. En este ambiente social, la perspectiva de una identidad propia sólo podía desarrollarse a partir del matrimonio y la maternidad sin posibilidad de cualquier otro proyecto social, cultural o autónomo, salvo muy raras excepciones. La igualdad de derechos, la equiparación política que representó el derecho al voto femenino y la Ley de Divorcio del año 1932 fueron ventanas por las que entró el aire de la de libertad para las mujeres españolas.

María Josefa Colomer i Luque, barcelonesa nacida el 6 de marzo de 1913, se hizo piloto en la Escuela de Aviación de Barcelona en el aeródromo Canudas (El Prat) en el año 1931, convirtiéndose así en la cuarta mujer piloto de España. Se debe aclarar que algunos autores han pretendido presentarla como la primera española piloto, jugando con el equívoco a que puede dar lugar el hecho de ser la primera catalana en conseguirlo. Mujer animosa y amante de la aviación voló bastante y fue socia fundadora de la Unión de Pilotos Civiles de Cataluña.

Cuando se declaró la Guerra Civil, como todos los pilotos, fue militarizada teniendo como primer destino, en calidad de alférez instructora, la Escuela de Pilotos Aviadores Militares, cuyo decreto de creación fue firmado por Felipe Díaz Sandino y Joseph Tarradellas el 29 de septiembre de 1936. Más adelante, durante la guerra, realizó vuelos de enlace y tareas administrativas y, al final de la contienda, se exilió a Francia donde contrajo matrimonio civil, con el gran piloto de líneas aéreas José María Carreras Dexeus, en el consulado de España en Toulouse el 21 de febrero de

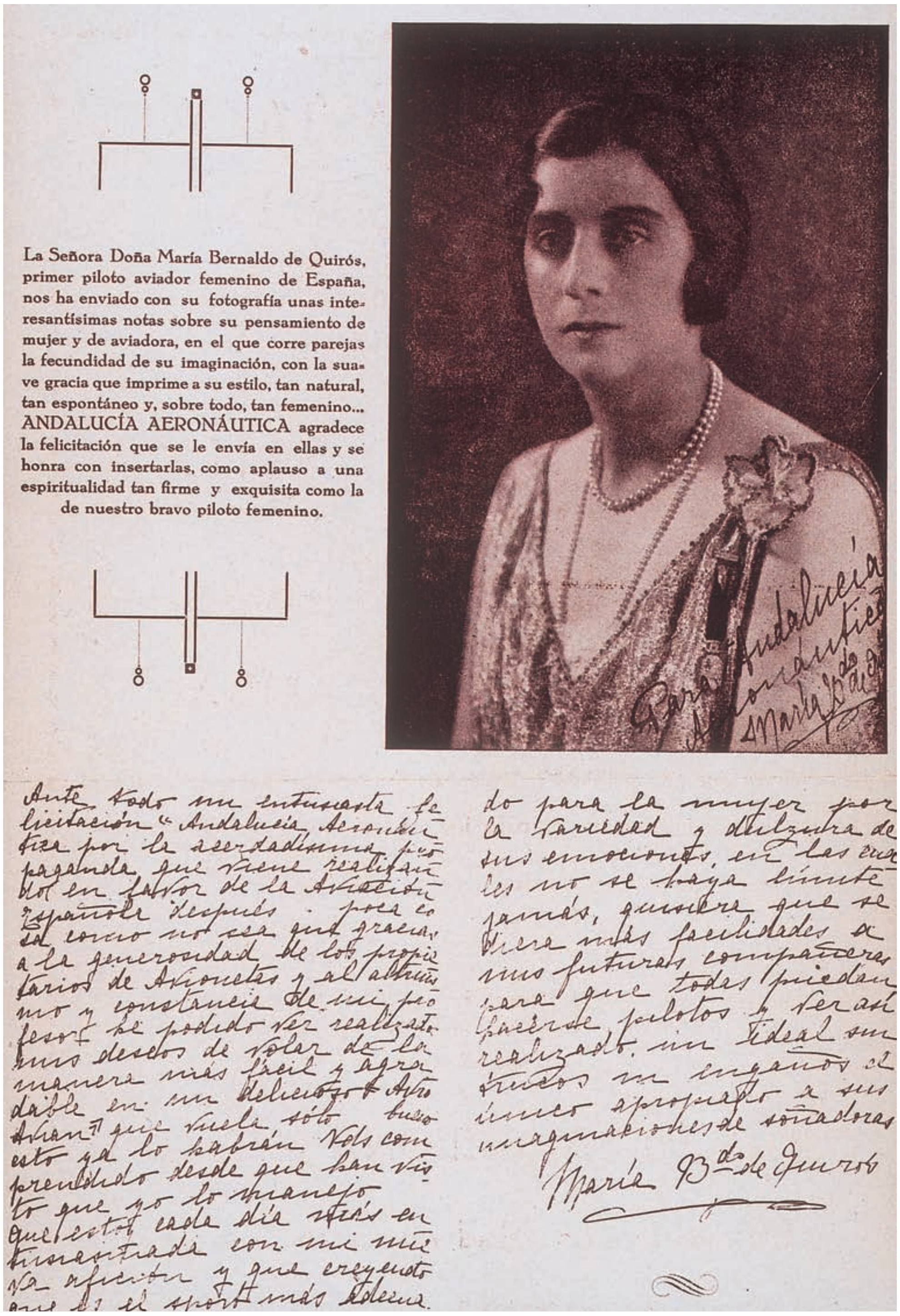
María Bernaldo de Quirós cuando inició el curso que la convertiría en la primera mujer piloto en España. En la foto posando ante la avioneta De Havilland Moth en el aeródromo de Getafe (Madrid).

María Bernaldo de Quirós posando sobre una Moth ante un buen número de curiosos.

María Bernaldo de Quirós y su profesor, el comandante Rodríguez y Díaz de Lecea, mostrando una avutarda recién cazada.

1939 y, pocos días después, por el rito católico en la basílica de Nôtre Dame La Daurade de Toulouse el 6 de marzo del mismo año, siendo sus padrinos los también pilotos Guillermo Xuclá y José Canudas.

Siguiendo el apasionante itinerario impuesto por el trabajo de su marido, que ha sido uno de los pocos pilotos españoles de líneas aéreas que ejercieron la profesión en el extranjero, adquirieron permiso de residencia y pasaporte inglés y se afincaron en una casa de campo en Hookwood, Surrey muy próxima al aeródromo de Gatwick donde organizaron sus vidas. María Josefa Colomer, falleció recientemente a los 91 años de edad.



La Señora Doña María Bernaldo de Quirós, primer piloto aviador femenino de España, nos ha enviado con su fotografía unas interesantísimas notas sobre su pensamiento de mujer y de aviadora, en el que corre parejas la fecundidad de su imaginación, con la suave gracia que imprime a su estilo, tan natural, tan espontáneo y, sobre todo, tan femenino... ANDALUCÍA AERONÁUTICA agradece la felicitación que se le envía en ellas y se honra con insertarlas, como aplauso a una espiritualidad tan firme y exquisita como la de nuestro bravo piloto femenino.

Para Andalucía Aeronáutica de María B. de Q.

Ante todo mi entusiasta felicitación a "Andalucía Aeronáutica" por la acertadísima propaganda que viene realizando en favor de la Aviación española. Después... poca cosa, como no sea que gracias a la generosidad de los propietarios de Avionetas y al altruismo y constancia de mi profesor he podido ver realizados mis deseos de volar de la manera más fácil y agradable en un delicioso "Avro Avian" que vuela solo. Bueno, esto ya lo habrán Vds comprendido desde que han visto que yo lo manejo. Que estoy cada día más entusiasmada con mi nueva afición y que creyendo que es el sport más idóneo para la mujer por la variedad y dulzura de sus emociones, en las cuales no se haya límite jamás, quisiera que se diera más facilidades a mis futuras compañeras para que todas puedan hacerse pilotos y ser así realizado un ideal sin engaños ni trucos y el único apropiado a sus imaginaciones de soñadoras.

María B. de Quirós

María Bernaldo de Quirós y el texto de la dedicatoria manuscrita que dedicó al Aeroclub de Andalucía.

No se puede aportar mucha información sobre la quinta mujer piloto. Se sabe que se llamaba África Llamas y que era malagueña por la información que publicó la Revista de Aeronáutica en su número de julio de 1932. Esta aviadora ha sido citada como tal por la también piloto Gloria de la Cuesta.

La sexta mujer piloto fue Concepción Ambrosio, perteneciente al Aeroclub de Barcelona. Piloto desde 1932, se hizo experta en el planeador Zogling y voló al menos hasta finales del año 1935, perdiéndose después su pista. Carmen Ruiz fue la séptima. Piloto perteneciente al Aero Popular de Madrid y hay constancia de sus vuelos en La Marañosa sin más datos relevantes.

La octava piloto fue Gloria de la Cuesta Menéndez de la Granda. Natural de La Felguera (Asturias) había nacido el 23 de noviembre de 1911 y estaba casada con el teniente de Infantería con destino en Aviación Manuel Presa Alonso. En el año 1933, estando el teniente Presa destinado en la 2ª Escuadra, Gloria de la Cuesta decidió hacerse piloto dándose de alta en la escuela del Aeroclub de Andalucía, iniciando el curso con el instructor capitán de Infantería Vicente Gil Mendizábal. Con fecha 14 de julio de1933, obtuvo el título de Piloto Aviador de Turismo nº 156 emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil y firmado por el capitán de Artillería, el piloto Arturo Álvarez-Buylla.

Toda la prensa hispalense destacó en primera plana la titulación del primer piloto femenino del Aeroclub de Sevilla, coincidiendo en resaltar el hecho de que fuera la "primera mujer casada española que se hacía piloto" circunstancia que, a te-

Margot Soriano realizando el curso de piloto con su profesor y futuro esposo José Mª Ansaldo, en la escuela Estremera, en el aeródromo Loring en Cuatro Vientos (Madrid). Realizaron su viaje de novios en avioneta.

2 Septiembre 1930

30 cts.

estampa

Director Propietario: Luis Montiel

Revista Gráfica y Literaria de la Actualidad Española y Mundial = Editada en Stc. de Rivadeneyra

Paseo de San Vicente 20 = = MADRID.

Redactor jefe: Vicente Sánchez Ocaña

Año 8 = Núm 13

Pilar San Miguel Martínez-Campos comentando las incidencias de un vuelo, después de una clase con su profesor y marido Juan Antonio Ansaldo.

Pilar San Miguel Martínez-Campos antes de realizar un vuelo en el aeródromo de Cuatro Vientos.

nor del tratamiento informativo que se dio a la noticia, se vivió como en un gran acontecimiento social.

Gloria de la Cuesta no voló mucho, pero durante su estancia en Sevilla y hasta julio del año 1936 estuvo presente en los festivales y acontecimientos aeronáuticos que se produjeron en Tablada, entre otros dar la bienvenida y acompañar a Jean Batten en la visita que ésta hizo a Sevilla, siendo precisamente ella la que leyó el discurso homenaje a la famosa piloto neozelandesa ante los micrófonos de Unión Radio en Sevilla. Después de la Guerra Civil y ya instalada en Madrid voló poco hasta dejar caducar su licencia. Falleció el día 7 de noviembre de 1987.

Ana Osona y Fernández-Moreda fue la novena. Se hizo piloto en el Aero Popular de Madrid obteniendo el título nº 206 con fecha 29 de enero de 1934. Su nombre aparece en una lista sobre "títulos de pilotos expedidos duplicados" publicada por la Dirección General de Aviación Civil en el B-O. nº 26 del 31 de diciembre de 1940.

El décimo lugar le corresponde a Dolores Vives i Rodón. Nacida en Barcelona el 15 de noviembre de 1908, colaboraba por afición con el Club Aero Popular cuando en el año 1933 le tocó una beca con la que pudo hacerse piloto. El curso lo realizó en el Aeródromo Militar (contiguo al Canudas en terrenos de El Prat) siendo su instructor el

LA VANGUARDIA

BARCELONA

NOTAS GRÁFICAS — Jueves 22 de Enero de 1931 — CUATRO PÁGINAS

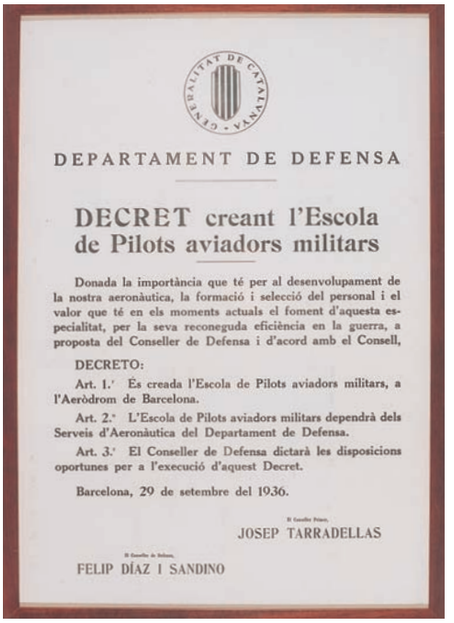
LA PRIMERA AVIADORA CATALANA

Mª Josefa Colomer, primera mujer catalana en obtener el título de piloto, fotografiada en el aeródromo Canudas (El Prat). La Vanguardia dio la noticia en portada el día 22 de enero de 1931 cuando todavía era una alumna piloto.

capitán Vallés, obteniendo el título nº 217 con fecha 24 de marzo de 1934. En el año 1935, la afición al vuelo de Dolores Vives la llevó a realizar un curso de vuelo sin motor en Monflorite (Huesca) cuando los veleros se lanzaban por medio de una especie de tirachinas gigante conocido como sandow.

Iniciada la Guerra Civil, Dolores Vives fue movilizada con el empleo de alférez siendo su primer destino la Aeronáutica Naval. Realizó vuelos de reconocimiento con un material, tan mal mantenido, que les obligaba a volar por sensaciones ya que carecía de instrumentos, incluyendo el anemómetro. Más adelante se encargó de algunas tareas administrativas y algunos vuelos de enlace y reconocimiento en avión terrestre. Con el fin de la guerra dejó de volar.

Cerrando el capítulo de las mujeres piloto en el período republicano, merece la pena citar a Isabel Arranz Monasterio. Trabajaba como administrativa en la compañía LAPE y era hermana del entonces capitán de Artillería, piloto y observador de aeroplano, Francisco Arranz. Esta señora salió relacionada en las listas de alumnos piloto en el Aeroclub de Andalucía por lo que, sin más datos concretos, cabe pensar que su curso se viera interrumpido por el estallido de la guerra.



GENERALITAT DE CATALUNYA

DEPARTAMENT DE DEFENSA

DECRET creant l'Escola de Pilots aviadors militars

Donada la importància que té per al desenvolupament de la nostra aeronàutica, la formació i selecció del personal i el valor que té en els moments actuals el foment d'aquesta especialitat, per la seva reconeguda eficiència en la guerra, a proposta del Conseller de Defensa i d'acord amb el Consell,

DECRETO:

Art. 1.' És creada l'Escola de Pilots aviadors militars, a l'Aeròdrom de Barcelona.

Art. 2.' L'Escola de Pilots aviadors militars dependrà dels Serveis d'Aeronàutica del Departament de Defensa.

Art. 3.' El Conseller de Defensa dictarà les disposicions oportunes per a l'execució d'aquest Decret.

Barcelona, 29 de setembre del 1936.

JOSEP TARRADELLAS

FELIP DÍAZ I SANDINO

LAS ESPAÑOLAS PILOTO EN LA POSGUERRA

Finalizada la Guerra Civil no había muchos medios para la práctica del pilotaje deportivo, que era el único posible para las mujeres españolas. Muy pocas habían conservado su licencia actualizada y, menos aun, la mantenían realizando alguna hora para que no les caducara la licencia. El material se había quedado anticuado, faltaban los repuestos y la gasolina estaba racionada, un panorama poco propicio para despertar el interés por el deporte aéreo. No obstante, con gran lentitud, el sector volvió a recobrar el pulso.

En este período se aprecian dos etapas bien definidas: desde la el final de la guerra hasta la muerte del general Francisco Franco y la que se inicia con la instauración de nuevas formas de gobierno y la promulgación de leyes que recuperan un estatus de independencia y libertad para las mujeres españolas, suprimiendo incapacidades y prohibiciones que afectaban a la mujer, sólo explicables como residuos históricos

María del Carmen Arañó Baixeras, la primera mujer española que se hizo piloto después de la guerra, tuvo la ilusión de serlo desde que, teniendo ocho años, la llevaron al aeródromo de El Prat para ver los aviones. Casada con el militar piloto de complemento Adolfo González Monasterio, en el año 1942 se matriculó en la escuela del Aeroclub de Cataluña (poco después de Barcelona) no sin antes haber realizado un

Grupo de alumnos y profesores de la recién creada Escuela de Pilotos aviadores militares en El Prat (Barcelona). En la foto se identifican a Camarasa, Canudas, Vélez, Borrajo, Graíño y las dos mujeres piloto Mª Josefa Colomer y Dolores Vives.

DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL

TÍTULO
DE
Piloto "Aviador de Turismo"

Expedido a favor de D.ª Gloria Cuesta
M.de la Granda

Madrid, 14 de Julio de 1933
El Director General,

El presente título no da derecho a su poseedor para formar parte de la tripulación de una aeronave si no va acompañado de la licencia de aptitud convenientemente expedida.

N.º 156

Domicilio del titular Alfonso el Sabio 6 - Sevilla

Firma del titular,

Gloria Cuesta

(Disposición de 1 de Marzo de 1928)

Gloria Cuesta en el aeródromo de Tablada (Sevilla). Posando ante la avioneta Monocoupe propiedad del piloto Fernando Flores Solís.

curso de vuelo sin motor en El Prat en lo que se conoció como la “Centuria del Aire”. El poder volar fue un gran logro puesto que tuvo que vencer algunas resistencias familiares a pesar de contar con la aprobación de su esposo.

Su instructor fue Juan Balcells Auter que la llevó como una vela, realizando el curso, sin novedad, con material Gil Pazó. Con fecha 23 de enero de 1942 recibió su título de Aviador de Turismo nº 558 firmado por el entonces Director General de Aviación Civil, el coronel Juan Bono Boix. Tuvo problemas con su madre el día que la soltaron porque, al comentar que tenía que invitar a sus compañeros de Aeroclub como era costumbre, su madre se opuso argumentando que “las mujeres no invitan a los hombres”.

Voló mucho después de la suelta. Cazó patos desde el avión en los terrenos de la Volatería (Delta del Llobregat) y, en una ocasión en que se había adentrado aguas arriba del Llobregat, dio una pasada entre dos cables que atravesaban el cauce del río enganchando uno de ellos con el tren de su avioneta, consiguiendo llegar al aeródromo con el cable colgando. Tuvo suerte de no accidentarse pero dejó sin luz al Papiol, un pueblo de la margen izquierda, siendo sancionada por ello con dos meses sin volar.

Dinámica y emprendedora, en el mes de marzo del año 1949 participó en la primera vuelta a España celebrada después de la guerra y organizada por José Luis Aresti. Una vuelta muy complicada debido a las condiciones meteorológicas que fueron muy adversas con fuertes vientos y lluvia, lo que obligó a los participantes a realizar grandes esfuerzos y notables alteraciones en los procedimientos e itinerarios previstos, pero ella alcanzó todos los objetivos.

África Llamas, primera mujer piloto formada en el Aerclub de Málaga.

Carmen Arañó el día 23 de enero de 1942 momentos antes de realizar la prueba final para la obtención del título de piloto. El tercero por la derecha es su profesor Juan Balcells.

Muchas de sus amigas dudaban que fuera piloto porque “las mujeres no vuelan” y ella misma, en declaraciones a la prensa, ha llegado a decir que volar era cosa de chicos y que se hizo piloto “con la oposición tradicional y lógica de sus familiares”. Pilotó durante muchos años hasta que, ya con cierta edad, dejo caducar su licencia.

Otra interesante figura femenina corresponde a Mª Josefa Ugarte Domingo-Arnau. Nacida en Madrid el 3 de enero de1923 tiene una vida apasionante. Siguiendo a su padre, que era juez y había sido destinado a Egipto como Presidente del Tribunal Internacional, fijó su residencia en Port Said. A la edad de diez años fue enviada interna

Federación Aeronáutica Internacional
ESPAÑA

Núm. 407

El abajo firmado, poder deportivo reconocido por la Federación Aeronáutica Internacional para España, certifico que

Le sous-signé pouvoir sportif reconnu par la Fédération Aéronautique Internationale pour l'Espagne, certifie que

D.ª Mª Josefa de Ugarte y Domingo
nacido en Madrid el 3-1-1923

habiendo cumplido todas las condiciones impuestas por la F. A. I., ha sido nombrado.

ayant rempli toutes les conditions imposées par la F. A. I. a été breveté.

PILOTO AVIADOR

con fecha 18 Noviembre de 1947

El Presidente de la Federación Aeronáutica Nacional de España,

FEDERACION AERONAUTICA NACIONAL DE ESPAÑA

Firma del Piloto

AERO CLUB DE MADRID
(F. A. N. E.)

Socio de número

Don Mª Josefa Ugarte y Domingo-Arnau

Madrid, 1 de Marzo de 1947

Mª Josefa Ugarte, primera azafata en hacerse piloto, a punto de iniciar un vuelo en la Tiger Moth con su profesor, el entonces teniente Jesús Martín Rey.

al colegio del Sagrado Corazón de Génova durante 5 años más otro año en Venecia. Vivió en Port Said durante toda la II Guerra donde aprendió árabe, francés e inglés.

De regreso a España, en el año 1946 ingresó en Iberia en el Servicio de Información a los pasajeros en el aeropuerto de Barajas y, pocos meses después, fue empleada como azafata de vuelo siendo la segunda del escalafón. El gran interés que Mª Josefa Ugarte mostró siempre por todo lo relacionado con el vuelo, le motivó para realizar el curso de piloto en la escuela del Aeroclub de Madrid, que aquel año 1947 había colocado la primera piedra de sus nuevas instalaciones en Cuatro Vientos. El curso lo realizó con material Tiger Moth y su título nº 407 está fechado el 28 de noviembre de 1947.

Al hacerse piloto ingresaba en ese reducido y admirable grupo de mujeres que, por la fuerza de su afición, conseguían entrar en un mundo copado por los hombres, en una sociedad machista que veía raro que miembros del sexo femenino fueran capaces de tal proeza. En el mes de marzo de 1949 participó, con material Piper Cub, en la Vuelta Aérea a España y en al año 1984 ingresó en la European Women Pilots Fly-In. María Josefa Ugarte, que es la primera azafata piloto, ha volado muchas horas al mando hasta que, con el paso de los años, dejó caducar su licencia.

Teresa Gras en una exhibición aérea acompañada por Ramiro Pascual, Juste, Serrano de Pablo y un oficial sin identificar. Vitoria agosto de 1953.

Otras dos catalanas de aquella época fueron Teresa Gras y Esther Ruilópez. Se sabe de ellas que volaron a principio del los años 1950 en el Aeroclub de Barcelona-Sabadell pero no se han podido localizar más datos fiables. Durante los años siguientes y hasta que se produce la gran expansión que significó el ingreso de las primeras mujeres piloto en la aviación comercial, se registraron un buen número de altas en el escalafón de las mujeres piloto de turismo.

Hubiera sido interesante, con fines estadísticos, poder aportar en este trabajo una relación de las mujeres que se han hecho piloto –con y sin motor– en España durante estos años, pero esta tarea es imposible de realizar sin una colaboración mínima de los organismos oficiales. Lamentablemente, la Dirección General de Aviación Civil no ha podido o no ha querido proporcionar estos datos, aun cuando se hizo constar en la petición que no se requería en absoluto información sensible o confidencial, siendo suficiente una relación simple o, escuetamente, el número total.

Teresa Gras en el aeródromo de Sabadell a punto de iniciar un vuelo local.

EL ACCESO DE LA MUJER ESPAÑOLA A LA AVIACIÓN PROFESIONAL

Cuando el 17 de julio del año 1929 se expidieron los primeros cinco títulos de Piloto de Transportes Públicos, concedidos a los pilotos de CLASSA: Eduardo Soriano, Pedro Tonda, José Mª Ansaldo, Manuel Galloso y Francisco Coterillo y más adelante, en el Anuario Español de Aeronáutica, se publicó la lista de los pilotos aviadores de transportes públicos, muy pocos de aquellos pioneros, posiblemente ninguno, pensó que su escalafón pudiera verse incrementado con la incorporación de mujeres.

En Europa se había registrado ya un caso de mujer piloto comercial, el de la irlandesa Lady Heath que en el año 1928 había trabajado para la compañía KLM y, en los EE.UU. el de Helen Ritchey en 1935, que habiendo sido contratada por la compañía Central Airlines se vio rechazada por el sindicato de pilotos, al negarle éstos el pan y la sal. La incorporación de la mujer española al mundo laboral de los pilotos comerciales es tardía, muy posterior a la mayoría de los países y ha pasado por dos etapas bien definidas.

La primera etapa abarca desde el comienzo de la aviación comercial en nuestro país en el año 1921 hasta la recuperación plena del orden democrático a partir de la Ley

Aburto Baselga, María Concepción

Madrid, 3. X. 1955. Primera mujer piloto en Iberia y segundo comandante femenino en España.

Con diecinueve años y el COU terminado, en el año 1974 presentó una solicitud de empleo en AVIACO, donde ingresó como auxiliar de vuelo. Siempre se había interesado por la aviación por lo que este empleo de azafata fue el primer paso hacia un trabajo, el de piloto, que hasta ese momento estaba prácticamente vedado a las mujeres.

Se hizo piloto en la escuela del RACE en Cuatro Vientos (Madrid), acumuló las horas para el título comercial y se preparó en la escuela de Alejandro Rosario para presentarse por libre a los exámenes de la Escuela Superior de Vuelos de Matacán (Salamanca), obteniendo la calificación IFR a finales del año 1978.

Realizó prácticas de piloto en la flota Fokker-27 en AVIACO e ingresó en esta compañía como 2º piloto en enero de 1980, una época todavía muy difícil para que las mujeres progresaran en aquellos ambientes profesionales. El día 1 de marzo de 1985 ingresó, previo examen, en la compañía Iberia, convirtiéndose así en la primera mujer en acceder como piloto a la compañía de bandera y la segunda en conseguir un empleo de piloto de línea aérea en España.

Estuvo destinada en distintas flotas de la compañía hasta que, enterada del régimen de vuelos que tenían en Aerobús-300, la convino solicitar destino en la citada flota. No hubo problemas, excepto que el trámite de cambio exigía la firma de un compromiso de tiempo mínimo de permanencia, lo que inevitablemente fue la causa de su demora en la suelta como comandante.

Cuando a mediados de 1998 la compañía necesitó comandantes e inició el proceso de sueltas recurriendo al escalafón, María Aburto se vio rebasada por un buen número de compañeros, incluyendo otra mujer, por lo que no pudo ser la primera comandante de Iberia como, por antigüedad, la hubiese correspondido. El jefe de flota, Eduardo Martínez Gómez, certificó su suelta el día 4 de septiembre de 1998 realizando el vuelo 3445 de París a Madrid.

María Aburto es una luchadora que ha llegado a lo más alto de la profesión con gran tesón y sacrificio, tanto en lo que se refiere al esfuerzo personal como económico ya que se costeó la carrera sin dejar de trabajar como azafata. Cree que cuando ella empezó, el hombre español piloto no estaba preparado para ver a una mujer sentada a su lado compitiendo en una profesión que se consideraba patrimonio exclusivo del género masculino, lo que le origino algunos inconvenientes. Como copiloto o comandante en Iberia no ha tenido problemas.

En la actualidad, ve con cierta inquietud el futuro de la profesión en general y muy complicada la situación en la compañía Iberia que está atravesando momentos cruciales. Considera que en el universo del transporte aéreo sólo sobrevivirán los que mejor sepan evolucionar o adaptarse y lamenta que el plan que presentó la sección sindical, cuando ella y otros compañeros desempeñaron el cargo, no fuera aceptado por el núcleo duro ya que, siempre en su opinión, hubiera dado solución a muchos de los problemas que ahora están planteados quizás porque, con sus propias palabras, parece como si los pilotos "no quisiéramos ver venir al lobo y tuviéramos una incapacidad genética para negociar".

No tiene anécdotas que contar pero si recuerda que cuando ingresó, por el hecho de ser la primera en Iberia, se vio sometida a un gran numero de entrevistas y reportajes lo que le hizo, sin ella pretenderlo, muy popular. De aquella época recuerda que recibió muchas cartas de personas de todo el mundo que se habían enamorado de ella, y también que en una entrevista a Francisco Umbral, cuando le pidieron que formulara 3 deseos, éste contestó que su mayor deseo era un billete para volar con la primera mujer piloto de Iberia.

de 2 de mayo de 1975 y, sobre todo, la Ley, de 15 de octubre de 1990 que reforma el Código Civil ampliando el principio de no discriminación por razón de sexo.

Al final de esa primera etapa, en el año 1969, surge la primera y única mujer piloto profesional en España durante medio siglo, Bettina Kadner Shilling. Las dificultades eran inmensas para la mujer que quería entrar en el mercado laboral de las líneas aéreas, en primer lugar porque ni ellas mismas se lo plantearon (no existía un movimiento específico) y en segundo lugar porque el hombre estaba en posesión de todos los recursos necesarios para garantizar su hegemonía.

Bettina pudo superar los obstáculos debido a la conjunción de una serie de factores que lo hicieron posible: Tuvo unos padres que supieron comprender, aceptar y favorecer los deseos de su hija, estuvo bien aconsejada por profesionales de la talla de Rudy Bay y Gonzalo Hevia y tuvo un gran maestro, José García Matres, con el que se preparó concienzudamente para superar con éxito las rigurosas pruebas del examen libre en la Escuela Superior de Vuelos de Salamanca.

Esther Ruilópez posando antes de iniciar un vuelo en el aeródromo de Sabadell y en la cabina de una Stinson.

Bettina Kadner y María Aburto las dos primeras comandante piloto de Iberia.

La joven Bettina Kadner había demostrado ya su gran capacidad y extraordinaria valía; vocacional, inteligente y hablando alemán, español e inglés era, lo que en lenguaje coloquial se conoce como un verdadero chollo. La compañía Spantax, que había seguido su trayectoria profesional, se apresuró a darla de alta de en el escalafón de pilotos, adquiriendo así el honor de ser la primera compañía aérea en contratar a una mujer como piloto. Pocos años después Bettina sería también la primera comandante de las líneas aéreas españolas.

Ahmed Chavarino, SOPHIA

Londres, 19.VI.1969. Piloto de Línea Aérea, licencia E0016479.

Su madre, madrileña, se encontraba en Londres para estudiar inglés, cuando conoció a un joven paquistaní asentado en Inglaterra con el que contrajo matrimonio. Sophía nació en Londres, por lo que ha tenido la nacionalidad inglesa e incluso ha podido reclamar la paquistaní, pero renunció a la doble nacionalidad decidiéndose por la española.

Con sólo seis meses de edad fue trasladada a Madrid donde transcurrió su infancia y se escolarizó en secuencia con su edad, regresando a Londres para realizar los estudios equivalentes al bachillerato, estudios que convalidó y completó con el COU en Madrid.

Muy familiarizada con la aviación a través de las muchas historias que había oído a su padre, piloto de la PIA, decidió presentarse en AVIACO donde ingresó como azafata en el año 1990. Prácticamente desde que ingresó en AVIACO pasó por su mente el hacerse piloto, pero tuvo que esperar algún tiempo hasta estabilizar su situación laboral y poder abordar con alguna posibilidad de éxito un proyecto tan complicado.

Finalmente inició el curso de piloto en una escuela de Sabadell, para continuar en Madrid los cursos de transportes y CALA, escuelas en las que voló distintos modelos de material Piper y Cessna. Fueron años de enorme sacrificio ya que se vio en la obligación de mantener su trabajo recurriendo, para costear el curso, a un préstamo bancario. En este sentido cabe decir que Sophia Ahmed es un ejemplo de tenacidad y capacidad de sacrificio para llegar a esta profesión.

Es evidente que a esta mujer no le han regalado nada con el inconveniente, añadido a las dificultades lógicas e inherentes a cualquier proyecto de esta naturaleza, de tener que soportar (ella y otra compañera de curso) un trato diferente por parte de profesores y algún examinador de aviación civil, que siempre las exigieron más que los alumnos varones.

Cuando menos lo esperaba fue convocada a examen por Iberia, ingresando en el año 2000 en la flota A-320, donde no ha tenido ningún problema. Su integración en la flota ha sido total y en la actualidad funciona como una copiloto entusiasta y competente, plenamente consciente de la importancia de su trabajo manteniendo, en el ámbito de la operación general, una actitud de máxima colaboración con el comandante. Es probable que dentro de poco tiempo la corresponda pasar a una flota de largo recorrido, pero eso ya se verá.

De otras profesiones admira a los astronautas, estimando que la suya se encuentra en un momento preocupante tanto en lo profesional como en lo laboral. De los países que conoce el que más le gusta es Estados Unidos y en cuanto a su ciudad, duda entre Londres y Munich.

No parece que a esta animosa mujer le asuste el trabajo. Domina el inglés y conoce el alemán, idioma que ha adquirido y perfeccionado con su esposo Georg que es alemán, estando ambos, en la actualidad, inmersos en la educación de sus dos hijos, Johanna y Kilian. El mantenimiento de su trabajo como piloto y la dedicación a su familia no le garantizan mucho tiempo libre para actividades lúdicas o deportivas pero, si lo tuviera, confiesa con cierta nostalgia que le gustaría volver a montar a caballo.

Una jovencísima Bettina Kadner, primera mujer piloto comandante al mando en las líneas aéreas españolas.

Bettina Kadner en una foto de estudio tomada en el año 1970 con el uniforme de copiloto en la compañía Spantax. Era la primera mujer piloto de líneas aéreas de España.

González García, LIDIA

Madrid, 3.VIII.1972. Piloto de Transportes de Línea Aérea, licencia E31527.

Nació en una barriada próxima al aeródromo más antiguo de España, Cuatro Vientos, por lo que desde muy pequeña se familiarizó con las evoluciones y el sonido de los motores de las aeronaves que operaban en el aeródromo, un ambiente que llegó a resultarle normal.

Cuando terminó el COU y aprobó la selectividad se matriculó en Farmacia, pero muy pronto planteó a sus padres la necesidad que sentía de hacerse piloto, la profesión que siempre tuvo en la cabeza. El apoyo que obtuvo de sus padres fue total por lo que, después de analizar las ofertas de las distintas escuelas de pilotos, se decidió por una escuela ubicada en el aeródromo de Cascais (Portugal) donde se matriculó en el año 1989.

Con el título de piloto en el bolsillo trabajó, por un corto espacio de tiempo, como guía turística hasta que consiguió una plaza como instructora en una escuela ejerciendo como tal en Cuatro Vientos y, posteriormente, en Palma de Mallorca. Durante aquellos años como instructora adquirió una buena experiencia volando material americano, los distintos modelos de las casas Cessna y Piper, hasta que en el año 1995 dio el gran paso que la conduciría a las líneas aéreas.

Instalada en Palma de Mallorca solicitó realizar vuelos en la compañía Spanair en un momento en el que la Dirección de Operaciones, a cargo de Francisco Javier Muela, decidió apostar por los jóvenes dándoles una oportunidad. Ha sido una de los primeros pilotos en prácticas admitidos en la citada compañía, iniciando los vuelos en la flota MD-80. Fueron años de mucho sacrificio puesto que, manteniendo su trabajo como instructora, tenía que realizar los servicios que le programaban en Spanair, vuelos muy interesantes para su formación pero no remunerados.

Cuando se sintió preparada convalidó su título en Salamanca, pasando los exámenes que, para los libres, el Ministerio de Fomento realizaba a través de la escuela de pilotos SENASA en Matacán. Se la dio bien y su examinador, José Luis Gordo, le aprobó con buena nota. Con la carrera terminada, hablando inglés y portugués y 24 años de edad era el momento de presentarse en una línea aérea.

En el mes de junio del año 1997, después de pasar las pruebas reglamentarias, ingresó como piloto en la compañía Spanair, siendo destinada a la flota MD-80 pasando, posteriormente, a Boeing 767, flotas en las que actuó como copiloto durante unos seis años hasta su progresión al empleo superior, lo que ocurrió en el año 2003. Después de los preceptivos vuelos de suelta con tres instructores y la aprobación del Jefe de Instrucción Carlos Navas Calatayud, el Director de Operaciones, José Manuel Menéndez, le soltó como comandante en MD-80, avión que vuela actualmente.

Sobre los problemas que ha podido tener en una sociedad como la española y en un ambiente profesional tradicionalmente copado por los varones, dice sencillamente que nunca se ha sentido especialmente discriminada o perseguida o acosada por razones de género y ello, aclara, no más que cualquier otra mujer trabajadora. Es cierto que ha tenido que escuchar alguna grosería y que la han podido cerrar alguna puerta, pero ¿a quién no? y, por otra parte, ella así lo razona, suele ocurrir que estas situaciones se compensan porque "cuando te ponen una zancadilla siempre alguien te tiende la mano".

Respecto al trabajo y más concretamente sobre su responsabilidad como comandante tiene perfectamente asumido el rol que le corresponde. Concienzuda y disciplinada está perfectamente capacitada para manejar los recursos, tanto de material como humanos, que la empresa le confía diariamente. En este terreno posee lo que en la jerga militar se conoce como el "valor acreditado", es decir, en situaciones reales de emergencia ha demostrado ya su excelente preparación, reflejos y buen criterio. Por otra parte su trato, amable y generoso, le permiten combinar la seriedad en el trabajo con un carácter alegre y distendido, haciendo buena la vieja creencia de que lo serio no tiene necesariamente que ser aburrido.

En cuanto al futuro de la profesión manifiesta un cierto pesimismo en el sentido de apreciar que la formación del piloto moderno es cada vez menos exigente lo que, inevitablemente, va degradando lentamente el nivel medio profesional. Esta percepción, teniendo en cuenta que proviene de una gran luchadora, vocacional y a la que nadie ha regalado nada, adquiere la categoría de una opinión bien fundamentada.

En el terreno de lo anecdótico, recuerda jocosamente que un día, cuando embarcaba el pasaje estando la puerta del *cockpit* abierta, una pasajera curiosa se asomó y, al ver a una comandante tan joven, no pudo evitar la pregunta tópica.

—¿Pero tu vas a ser capaz de llevar esto?..... A lo que la comandante González respondió rápidamente.

—"Algo tendré que hacer señora porque mi padre se ha puesto enfermo y voy a tratar de sustituirle como mejor pueda". Risas y eso fue todo.

Sencilla y espontánea, no duda en manifestar su admiración por los profesionales de la medicina, dice que el país más bonito que ha conocido es Vietnam y como ciudad se queda con París. Se mantiene en excelente forma física y entre sus gustos musicales se encuentra el flamenco.

Mujer extraordinaria que siempre quiso ser piloto, atesora el perfil profesional y humano del piloto que toda compañía aérea desearía tener en su nómina, siendo su expresión corporal la de una persona feliz y equilibrada que ha alcanzado una importante meta. Su vocación y su valía le han llevado a ganarse a pulso un destacado puesto en la aviación comercial como comandante en una excelente compañía, la misma que confió en ella cuando empezaba y que ahora se ve recompensada al contar entre sus empleados con esta verdadera joya.

Kadner Shilling, Bettina

Madrid, 1-XII-1946. Piloto de Transportes de Línea Aérea nº 1028. Es la primera mujer española en acceder a una línea aérea como piloto y también la primera comandante doblemente, primero en Spantax y después en Iberia.

Su madre, Ute, era representante en España de las máquinas que se utilizaban para pintar las marcas y señales de las pistas y rodaduras de los aeropuertos por lo que un día, cuando acompañaba a su madre en una de sus visitas a Getafe y vio evolucionar a los aviones militares, se sintió atraída por el vuelo decidiendo que se sólo sería piloto, lo que ocurría en el año 1965. Pero la vocación despertada, aparentemente de forma espontánea, tenía una raíz familiar ya que su abuelo, Otto Shilling, había sido piloto militar en la I Guerra Mundial en la Escuadrilla de von Richthoffen, con el mérito de haber derribado, el 11 de septiembre del año 1917, al as francés capitán Guynemer.

Con el bachillerato terminado en Alemania y hablando alemán, español e inglés, esta madrileña de padres alemanes, en al año 1965, decidió hacerse piloto por lo que, un día que paseaba por la Castellana, al llegar a los locales de Spantax decidió entrar para informarse. Fueron Bay y Hevia, que se encontraban en ese momento en el despacho, quienes orientaron a Bettina sobre la mejor forma de realizar el curso, remitiéndola al Aeroclub de Madrid. Tuvo un buen profesor con la peculiaridad de que, en los tramos de vuelo recto, incluyendo el de viento en cola, se dormía y así, entre las cabezadas de su instructor, se hizo piloto. Sin pérdida de tiempo, pidió permiso para realizar vuelos de prácticas en Spantax en aquellos viajes con carga y excursionistas que la compañía realizaba con DC-3 y DC-4 entre Las Palmas a Lanzarote.

Contando con el apoyo familiar, empezó a prepararse con un gran profesional, el jefe de aviación José García Matres, para presentarse por libre en la Escuela Superior de Vuelos de Salamanca. De su paso por la Escuela de Matacán recuerda con afecto a su Jefe, el entonces teniente coronel Aldasoro, que la examinó. Era un hombre que inspiraba confianza y que, cuando realizaron el vuelo de examen, con gran tranquilidad simplemente le dijo "limítese a hacer lo que yo le diga". Finalizada con éxito la prueba, Bettina pensó que si Aldasoro le había considerado apta tendría que ser porque valía como piloto, como así ha quedado demostrado.

El verano de 1969 ingresaba como piloto en Spantax, poniendo la pica en Flandes de ser la primera mujer española en conseguirlo, así como la primera comandante en las líneas aéreas españolas. En Spantax voló material Douglas DC-3, 4, 6, 7 y 9, Convair Coronado y Boeing-737, soltándose de comandante en Fokker-27, después de cumplir los 25 años de edad, en 1972.

En general conserva un buen recuerdo de toda su vida profesional, aunque por su condición de mujer ha soportado algunas situaciones que, sin llegar a ser extremas, han tenido una apreciable componente de irracionalidad. Conoció a un piloto cuyo machismo patológico le llevaba a repetir compulsivamente "que no podía ver a una mujer sentada en un puesto de pilotaje", y otro que en los vuelos de prueba le decía "no creas que te voy a soltar, voy a suspenderte".

Pero estos episodios nunca fueron suficientes para afectar a una mujer que ha sabido siempre reaccionar o, mejor dicho, que tenía claro que no debía dejarse influenciar por factores tan ajenos a su propia capacidad y que, en positivo, siempre ha mirado hacia adelante. Sólo ella sabe lo que ha tenido que luchar para abrirse camino en una profesión fieramente dominada por varones, siendo la primera mujer que osaba entrar en tan exclusivo grupo, si bien para quitar hierro lo simplifica todo diciendo que cuando ella empezó en las líneas aéreas tuvo la suerte de encontrase en "el lugar adecuado en el momento más oportuno" con la ventaja añadida de que, en aquella época había tanto trabajo que podía volar "cualquier escoba que tuviera licencia".

Sobre el trabajo en Spantax, puesto en relación con las líneas regulares, estima que no era comparable, no disponían de una programación mensual, todas las noches tenían que chequearse y los servicios eran, frecuentemente, demoledores. En definitiva el trabajo era mucho más complicado, ya que los pilotos de charter tenían que funcionar con la ayuda de un manual Jeppessen y escaso apoyo logístico, operando en aeródromos muy complicados, con problemas de infraestructura y, a veces, totalmente nuevos para ellos.

En el año 1987 ingresó en Iberia, donde ha volado en las flotas DC-9, A-300 y B-757 hasta el día 8 de junio de 1998 cuando, al realizar el vuelo IB-3409 de París a Madrid en avión A-320, su Jefe de Flota, Eduardo Martínez Gómez, certificó su pase al escalafón de comandantes. También en Iberia ha sido la primera mujer en acceder al empleo de comandante.

Respecto al ejercicio de la profesión y con la garantía de su dilatada experiencia, en lo técnico es una firme defensora de la operación estándar manteniendo, sin menoscabo de los roles asignados a cada miembro de la tripulación, un ambiente distendido. En el aspecto comercial de la operación considera que una buena administración de los recursos que la empresa pone al alcance de los comandantes es perfectamente compatible, incluso exigible, con la seguridad de las operaciones. Precisamente sobre el futuro de la profesión no es muy optimista al apreciar síntomas de un descenso, para ella evidente, en los niveles cultural, humano, profesional e incluso vocacional. En relación con estos temas su esperanza está puesta en el COPAC, una institución que, a pesar de su juventud y los innumerables problemas, está trabajando con encomiable dedicación para dotar al colectivo del contenido profesional y deontológico que el ejercicio de la profesión demanda.

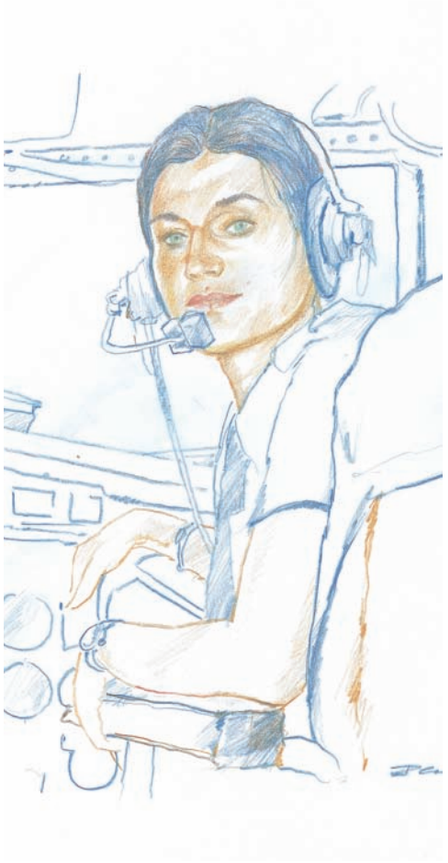
Aunque no puede hacer alarde de haber vivido muchas anécdotas, recuerda una extraordinariamente curiosa que denota el exacerbado grado de homofobia trufada de machismo del varón protagonista: durante la fase de embarque, un pasajero vio que el comandante tenía las uñas pintadas de rojo por lo que, sin imaginar que pudiera ser una mujer dio por hecho que era un hombre, comenzando a vociferar que el comandante era maricón por lo que se negaba a volar. Aclarado el mal entendido el pasajero, no sin resistencia por ser el comandante una mujer, se avino a realizar el vuelo.

De otras profesiones admira las que tienen que ver con la ciencia y la investigación y, entre los profesionales de aviación que ha conocido, cita la admirable trayectoria profesional y humana de Marta Estades, otra mujer con la que coincidió en Spantax. Le gusta leer y navegar y, aunque pudiera parecer poco original, de los países que conoce se queda con España, admitiendo que París es quizás la ciudad más bonita del mundo.

Madre de dos hijos, Víctor y Vera, es una mujer feliz y realizada. En la actualidad no está en absoluto preocupada por la proximidad de su retiro y piensa que cuando se cumplen los sesenta, después de treinta y cinco intensos años de profesión, lo que queda del individuo es prácticamente "un limón exprimido" y ello aunque, como es su caso, se encuentra en excelente condición física.

Generosa, vital y poco dada a quejarse no le teme al retiro y no entra en sus planes caer en el trance de añorar tiempos pasados, por el contrario sabe perfectamente como emplear su tiempo libre en tareas que la satisfacen plenamente, lo que no quiere decir que no pueda disfrutar de la vida.

Hace muchos años que mantiene una casita en la Isla de Tabarca, está perfectamente instalada en Pozuelo (Madrid), goza de buena salud, un nivel de vida digno y una mente poderosa que no le permite aburrirse, ingredientes que prácticamente garantizan un retiro feliz.



Restando importancia a su trayectoria, dice que “se limitó a estar en el lugar adecuado en el momento oportuno”, pero esta frase no deja de ser una simplificación que ella hace para evitar profundizar en un tema mucho más complejo. Está fuera de toda duda que Bettina Kadner tuvo que demostrar con creces su capacidad para abrirse paso en una profesión hasta ese momento monopolizada por los hombres, poniendo de manifiesto, como un mérito añadido, que la mujer podía perfectamente competir con el hombre en esta profesión. Las bromas de mal gusto, las manifestaciones de rechazo, las agresiones verbales y profesionales que, en mayor o menor medida, pudo haber soportado son parte del juego y sólo ella lo sabe.

Singularmente, Bettina es la única integrante de esa primera generación (si se puede calificar así) caracterizada por estar en posesión de una sólida formación a la antigua, por la superación de obstáculos que parecían insalvables y por ser la punta de lanza que abrió el camino de la aviación profesional a las demás mujeres.

Una segunda etapa comienza con la puesta en servicio de la ENA (1974-1990) hasta el desmantelamiento de la escuela que la sustituyó, SENASA, (1990-2000). En este espacio de tiempo se puede enmarcar el hito que supuso el acceso de la mujer a las escalas y cuerpos de los tres ejércitos, al promulgarse en el año 1988 un real decreto regulando la incorporación de la mujer a las Fuerzas Armadas (FAS).

La aparición de la ENA obedeció a una necesidad objetiva. Desde el final de la guerra y hasta ese momento, la autoridad aeronáutica había legislado sobre títulos y licencias en el sector aeronáutico de vuelo, decretos del año 1941 y de 3 de mayo de 1955 principalmente. Se conocían los requisitos necesarios para hacerse piloto de línea aérea pero no había ni una sola escuela civil. Se hizo frente a esta situación aceptando la presentación de los aspirantes a los exámenes libres que se celebraban en la Escuela Superior de Vuelos de Salamanca y también ofertando un número variable (siempre reducido) de plazas para asistir a cursos completos en le citada escuela militar.

Fue precisamente el teniente coronel Aldasoro, director de la citada escuela, quién tuvo la idea de crear otra de carácter civil que diera solución a estos problemas. El plan de Aldasoro fue aceptado por el Gobierno y, en el año 1974, inició su andadura la ENA. Se accedía por oposición para cubrir un número de plazas que variaba en función de los recursos de la escuela (una media de 35 alumnos).

Molledo Martín, Begoña

Nacida en Baracaldo (Vizcaya) su familia se trasladó a Zaragoza donde discurrió su infancia y mocedad. Cuando terminó el COU pasó tres años en Inglaterra y, a la hora de decidir sobre su futuro, no tuvo muchos problemas para elegir carrera ya que sus hermanos Miguel y Javier, que eran pilotos, actuaron como un espejo en el que ella no podía dejar de mirarse.

En el año 1989 se desplazó a los Estados Unidos para iniciar los cursos de piloto en una escuela de Texas. A finales de 1990 finalizó su formación después de realizar el curso avanzado de piloto de líneas aéreas en la escuela de SENASA en Madrid. Sus primeros trabajos en la aviación comercial los realizó en una compañía de aerotaxi, un trabajo muy ingrato dedicado al transporte de todo tipo de mercancías, además de pasajeros y servicios de ambulancia, que exigía estar disponible las 24 horas del día siempre pendiente de una llamada.

Su gran oportunidad se presentó en el año 1995 cuando la compañía Air Nostrum necesitó pilotos y abrió una convocatoria, a la que concurrió con éxito consiguiendo una plaza. Ingresada en al flota Fokker-50 como copiloto se convirtió en la primera mujer piloto en la citada compañía. Cuatro años más tarde y en esta misma flota se soltó de comandante, concretamente el 2 de noviembre de 1999. En diciembre del 2001, en Montreal (Canadá) y Berlín (Alemania), realizó el curso teórico y simulador, respectivamente, de CRJ-200 *Bombardier*, avión que vuela desde esa fecha en calidad de comandante, teniendo ya programado curso para volar el CRJ-900.

Accede por vocación a la profesión y admite que, aunque formalmente no ha sufrido un trato discriminatorio, su carrera “no ha sido un camino de rosas”. Cree que a la mujer piloto siempre se la exige algo más, como un plus que hay que aportar para ganarse la confianza o el reconocimiento en un una profesión tradicionalmente copada por los varones. Una vez cruzado el desierto, su trabajo, como copiloto o comandante, se ha desarrollado siempre con absoluta normalidad, ya que sólo hay que atenerse al trabajo en equipo y a los procedimientos que determinan con precisión las tareas de cada uno.

Los inconvenientes que ella ve en esta profesión son los habituales de descanso y alimentación irregular, horarios intempestivos, alteración de la vida familiar y, sobre todo, la espada de Damocles de las renovaciones de la aptitud profesional y física cada seis meses, todo ello compensado por la vocación y el desarrollo de un trabajo absorbente en grado sumo que produce grandes satisfacciones, porque como dice ella textualmente “desde el momento que entras en el *cockpit* se quitan todos los males y te olvidas de los inconvenientes de la profesión”.

No dispone de un amplio anecdotario, pero recuerda que una señora mayor cuando ya abandonaba el avión después de un vuelo entró en el *cockpit*, le dio un sonoro beso* y, mirando al copiloto, dijo “que valiente eres hija mía, a ver si aprenden estos”. En otra ocasión, en la aproximación a Bolonia un día con mucha niebla, un italiano animaba al resto de los pasajeros diciendo “esta comandante es *muy brava* y estoy seguro que entrará” y entró, mereciendo una cerrada salva de aplausos.

Esta mujer piloto, que en el ámbito profesional utiliza el segundo apellido para evitar ser confundida con su hermano Javier, manifiesta con rotundidad que tiene la suerte de vivir en el país y ciudad que más le gustan, España y Valencia. En la actualidad, la comandante Martín, que es la primera mujer en una compañía que emplea el mayor número de mujeres piloto, veintidós en total representando un 4,8% del escalafón, espera con ilusión la llegada del nuevo avión que volará en breve. Una gran piloto, sin duda, para una excelente compañía.

Ormazabal Zubillaga, ELISABET

Ordizia (Guipúzcoa), 6.III.1976. Instructora en SENASA y Adventia y Piloto de Transportes de Línea Aérea.

Estudió en su pueblo y cuando, poco antes de terminar el COU, los profesores le preguntaron que estudios había pensado realizar contestó sin vacilar que piloto. En realidad había tomado la decisión de hacerse piloto con sólo trece años de edad, durante un viaje a Londres en que la permitieron visitar la cabina de los pilotos y presenciar las maniobras de aproximación y aterrizaje. A su padre, Juan, que tiene familiares militares y que siempre se ha sentido atraído por los temas aeronáuticos, le pareció bien pero su madre, Delia, tardó algún tiempo en aceptarlo.

En el año 1994 ingresó en la 7ª promoción de SENASA, concluyendo los estudios con buenas notas tres años más tarde para, sin transición, realizar un curso que la habilitaba como instructora y quedar contratada como profesora en la misma escuela, hasta su disolución a finales del año 1999. Prácticamente sin tiempo para estar parada fue contratada como profesora en Adventia, la nueva escuela que sustituyó a SENASA, convirtiéndose así en la primera mujer piloto instructora de la citada escuela. Estuvo poco tiempo porque a finales del año 2000 fichó por Spanair, dejando un gran recuerdo en Matacán (Salamanca).

El 21 de enero de 2001 causó alta en Spanair siendo destinada a la flota MD donde se encuentra actualmente volando indistintamente, como todos los pilotos de su flota, los modelos 82, 83 y 87. Se puede decir que es ya una copiloto de alta experiencia, aunque reconoce que todos los días aprende algo de sus compañeros.

Sobre si a tenido o no problemas por el mero hecho de ser mujer en un ambiente mayoritariamente masculino, dice que no porque siempre se ha mantenido en un plano de igualdad respecto a sus compañeros en cuanto a derechos y obligaciones y estima que los problemas pueden surgir cuando la mujer no quiere o no es capaz de de aceptar su propia igualdad, lo que la hace vulnerable.

Respecto a la profesión cree que está pasando por un mal momento y por el cáncer de las subcontrataciones *ad infinitum* que son responsables del vaciado de algunas compañías, de unos precios milagrosos por debajo de coste y de una operación, en ocasiones, fuera de los límites de descansos, equipo mínimo, actividad y un largo etcétera. Conocedora de los muchos problemas que tiene plantados la profesión colabora con el COPAC en lo que puede.

Contestando a que profesión admira más aparte de la suya, es rotunda al contestar que todas, porque todas son igual de respetables para ella y puestos a matizar dice que siempre será mejor un buen pastor a un mal médico. Aunque no conoce todo el mundo, no vacila al decir que su país preferido es España y la capital más bonita y habitable San Sebastián. Además del español habla eusquera, inglés y francés y sus aficiones se limitan a la natación, la lectura y el estudio.

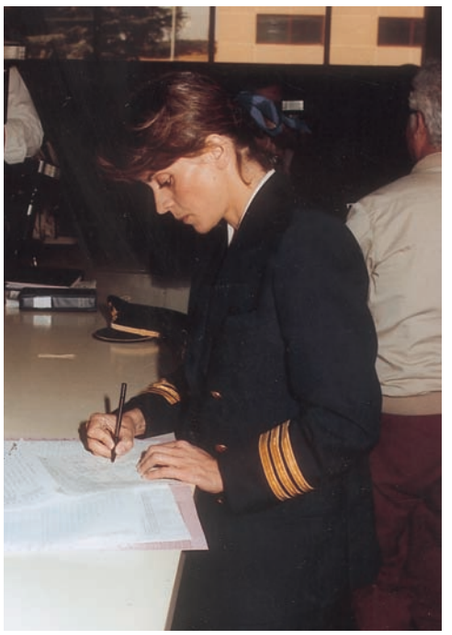
Esbelta y sin un átomo de grasa superflua en su anatomía puede dar impresión de fragilidad pero nada más lejos de la realidad; está dotada de un gran carácter que aflora cuando en el desarrollo de su actividad como instructora detecta síntomas de falta de interés o indisciplina y, conociéndola, cabe pensar que su actitud profesional sea de la máxima colaboración con su comandante y con su empresa.

A pesar de su juventud, Elisabet Ormazabal ha pasado momentos muy dramáticos en su vida. El 6 de septiembre de 2002 su novio, Gustavo Miguel Somavilla, con el que mantenía relaciones desde el ingreso de ambos en SENASA y con el que estaba preparando su boda, se mató con un alumno en un accidente de aviación ocurrido en las proximidades del aeródromo de Villafría (Burgos).

Se refugió en el trabajo pero, como el tiempo lo cura todo, parece que ha vuelto a la normalidad y que va recuperando la alegría de vivir. En la actualidad, esta inteligente y maravillosa mujer, que vive pendiente de un trabajo del que se siente muy satisfecha, merece ser feliz y lo será. Mientras tanto, mira al futuro con serenidad y confianza. Sensible, de trato amable y educado llama poderosamente la atención su luminosa sonrisa, acogedora, sincera.

La primera mujer piloto alumno de la ENA fue Gloría Peñalba Aguilera, que ingresó con la 3ª promoción en el año 1978 saliendo titulada en 1981. Esta escuela adquirió gran prestigio porque la instrucción que impartía fue siempre de un alto valor académico, mérito del que no eran ajenos tanto el director como el equipo de profesores, todos ellos excepcionales profesionales. La formación y la titulación expedida por esta escuela, facultaban a los alumnos para volar directamente en las líneas aéreas.

En el año 1990 la denominación ENA fue sustituida por SENASA, que mantuvo un tono académico similar hasta su extinción en el año 2000. Los alumnos de estas escuelas constituyen una generación perfectamente definida y diferenciada, tanto en el tiempo como en lo fundamental de su preparación profesional y la homogeneidad en los procesos de formación, con la garantía de unas escuelas que, como ha quedado dicho, eran modélicas.



María Aburto, primera mujer piloto que ingresó en Iberia, en el mostrador de Operaciones de Iberia en el aeropuerto de Barajas (Madrid) recogiendo y analizando la documentación del vuelo que va a realizar.

MINISTERIO DEL AIRE
SUBSECRETARIA DE AVIACION CIVIL
DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION Y DEL TRANSPORTE AEREO

ESPAÑA
SPAIN

TITULO DE
PILOTO COMERCIAL
COMMERCIAL PILOT LICENCE

Expedido a favor de D. (Name) Ana
Sanguillao Pereira
Antigüedad 24-10-70 n.º 4368
Dirección (Address) Ministerio Aire
Nacionalidad (Nacionality) española

FIRMA DEL TITULAR
(Signature)

SUBSECRETARIA DE AVIACION CIVIL
LICENCIAS
TRANSPORTE AEREO

Madrid, 24 de Octubre de 19 70
EL DIRECTOR GENERAL,
P. D.

Ana Sanguillao en la escalera de un Convair 440 en el aeropuerto de Valencia el día 13 de abril de 1965, su título de piloto comercial y como piloto en prácticas, en las dependencias de Operaciones de Iberia en el aeropuerto de Heathrow (Londres), el día 18 de mayo de 1971.

Peñalba Aguilera, Gloria

Aranda de Duero (Burgos), 11-5-1957. Piloto de Transportes de Líneas Aéreas y Controladora.

Fue al colegio de los Dominicos en Aranda y al de Patrocinio de San José en Madrid y cuando terminó el COU decidió hacerse piloto. Ella cree que fue su padre, que había cumplido el servicio militar en aviación y hablaba mucho de los aviones, el que de alguna forma despertó en ella la vocación por lo aeronáutico. Como había estudiado francés en el bachillerato, decidió aceptar un empleo de *au pair* en Londres para aprender inglés, el idioma imprescindible para hacer algo en aviación.

En el año 1978 obtuvo plaza en la 3ª promoción de, según ella, la mejor ENA porque, aunque los exámenes de ingreso y el régimen de estudios estaban presididos por un alto nivel de exigencia, la instrucción era de muy alta calidad, todo ello mérito de un gran profesional y director, el coronel Aldasoro, secundado por un excepcional elenco de profesores que realmente estaban a la altura de su jefe.

En esta promoción ingresaron dos mujeres en la ENA, aunque sólo ella consiguió graduarse. Siendo las primeras y constituyendo gran novedad que la mujer fuera aceptada en una escuela de tradición masculina con estructura y profesorado militar que, sin llegar a un régimen *manu militari*, imponía un alto nivel de disciplina en el trabajo diario, las dos mujeres no apreciaron discriminación alguna por su condición femenina. Durante los tres años de estancia en la ENA no se registraron episodios ni síntomas apreciables de machismo, recibiendo un trato correcto e igual al de los demás alumnos.

Cuando salió de la ENA, un gran número de pilotos de su grupo fueron aceptados en Iberia en calidad de pilotos observadores en prácticas, pero lo de POP, a raíz de ciertos cambios operados en los niveles directivos, tomó una orientación peculiar que obligó a los jóvenes pilotos a buscar otras salidas, por lo que en el año 1983 optó por examinarse para controlador de tránsito aéreo, obteniendo un puesto en la 22ª promoción. Destinada al Centro de Las Palmas de Gran Canaria aprovechó su tempo libre para, no sin cierto sacrificio, volar lo suficiente para mantener la licencia de piloto.

Con un panorama laboral más favorable para regresar al pilotaje profesional, en el año 1988 solicitó excedencia en Control para volar en Hispania con material B-737 realizando, más adelante, el curso de 757 en la casa Boeing en Seattle (Washington, EE.UU.). Al año siguiente causó alta en Air Europa donde también voló B-757 y, en el año1990, ingresó en Iberia donde, después de una corta estancia en MD-87, pasó a su añorado B-757. En el año 2004 pidió el reingreso en Control y abandonó Iberia, caso prácticamente único en un mundo laboral en el que tanto se valora el puesto de piloto en Iberia.

Aunque ella no lo razona exactamente así, sus motivaciones han sido de orden práctico y humano en el sentido de elegir una vida más tranquila y racional, ya que el sistema de turnos de trabajo en Control se aproxima más a la jornada de trabajo normal, lo que sin duda permitirá a Gloria Peñalba disfrutar más de sus seres queridos, de la vida en familia y atender mejor la educación de sus hijos Patricia y Sergio. Otro factor importante será, sin duda, el hecho de que tanto su esposo, Jaime Bernabeu, como su hermana, María de las Viñas, son controladores.

Metódica y responsable es partidaria de trabajar ateniéndose a los procedimientos y considera que en estos oficios –y en todos– es fundamental mantener un alto grado de disciplina en el trabajo. En cuanto a la profesión, estima que la de piloto está en declive debido, en parte, a la evolución y la orientación que se está dando al transporte aéreo y a la proliferación de lo que ella llama "autoescuelas de pilotos", lo que contrasta con la profesión de controlador, tan asociada al incremento de las operaciones aéreas, que se encuentra en una clara fase de expansión y buenas perspectivas de futuro.

Respecto a otras profesiones, la que más admira es la de médico y de los países que conoce se queda con España respondiendo, sin dudarlo, que su ciudad preferida es Roma. Hablando con ella se aprecia la sencillez y naturalidad de su trato, proyectando la imagen de una mujer feliz, inteligente y veraz que no hace alardes. No tiene anécdotas que contar, pero comenta la perplejidad que siempre le ha causado la incredulidad de muchas personas que, sabiendo que es piloto, le preguntan obstinadamente si de verdad es capaz de pilotar un avión.

La trayectoria de esta gran mujer es admirable y, en cierto modo, se podría calificar de singular: primera mujer piloto salida de la ENA, controladora de tránsito aéreo y primera piloto de líneas aéreas que abandona una compañía como Iberia. Pero todo eso solamente es capacidad y trabajo, porque lo que realmente distingue a esta excepcional persona, su gran mérito, radica en su modo de ser, en la modestia de su actitud ante la vida y en haber tenido la lucidez de anteponer el amor a su familia a los cantos de sirena que pueden ofrecer otras opciones profesionales. Claro que algo habrá tenido que ver, y ella no lo negará, el hecho ser de Aranda de Duero y contar con la protección de su patrona la Virgen de la Viñas.

Pérez Cotrell, CRISTINA

Newport, Gales (Reino Unido), 4.XI.1963. De madre galesa se trasladó a España donde se escolarizó. Desde muy pequeña sus juguetes preferidos han sido siempre los aviones, poniendo de manifiesto su inmensa afición a todo lo aeronáutico y muy especialmente a los aviones de caza, con los que siempre soñó poder pilotar.

Cuando terminó el COU y realizó las primeras gestiones para hacerse piloto militar comprobó que, por el hecho de ser mujer, sólo disponía de la vía civil ya que en la España del año 1982 no se contemplaba el acceso a las escalas y cuerpos generales de los tres ejércitos. Escribió a la RAF solicitando información pero sólo obtuvo una amable respuesta por la que la notificaron que, aunque reunía todos los requisitos para examinarse, no podían aceptar su solicitud.

Agotadas las gestiones para realizar su sueño de ser piloto militar, se matriculó en una academia dirigida por los hermanos Anadón, donde preparó los exámenes para la ENA, ingresando en la 11ª promoción. Tras cuatro años de estancia en Matacán (Salamanca) y superadas las interminables pruebas vio realizado su sueño de ser piloto.

Después de una interesante experiencia profesional en LTE y SEUR, en el año 1992 se incorporó a la compañía Air Europa. Su licencia de Piloto de Transportes de Línea Aérea es la nº 3313 y ha volado muchos tipos de aeronave hasta llegar a la flota actual, Boeing 737, donde ejerce su profesión desde el año 2001 en calidad de comandante.

Trabajando en las líneas aéreas ha visto de todo y ha tenido que soportar bastante. Ha conocido un comandante (no da nombres) que, haciendo alarde de un machismo rayano en la misoginia, en el reparto de tareas limitaba el trabajo a bordo con la siguiente frase a cara de perro: "¿ves esta palanca del tren?, pues limítate a subirla o bajarla cuando yo lo diga" y otro que, en tono paternal, le aconsejó que, para no tener problemas, llevara una libreta para anotar las manías de cada comandante. Casos aislados sin duda porque, en general, en su relación profesional a predominado la normalidad.

Desde que ejerce como comandante ha procurado no trasladar a sus compañeros copilotos aquellas experiencias negativas que ella soportó, intentando armonizar el trabajo riguroso y eficaz con un ambiente de cabina sin tensiones. Es una profesional aplomada y con horas que da ejemplo, por lo que no tiene necesidad recordar que ella es la comandante y la responsable de la operación, sin que su condición de mujer, excepto algún intento aislado de falta de respeto o disciplina que cortó de raíz, se pueda considerar un problema añadido.

Inquieta y amante de la profesión ha empleado su tiempo libre en practicar el vuelo sin motor, tiene en su haber muchas horas de acrobacia y en la actualidad cursa 3º de Gestión Aeronáutica. Por su trayectoria y antigüedad se encuadra en una generación de pilotos que han trabajado mucho para abrirse camino en la profesión y se muestra crítica con los casos de pilotos mediocres que han accedido a las líneas con un escaso bagaje de horas y apenas esfuerzo. Más aún, opina que la profesión está sufriendo una alarmante pérdida de contenido.

Sobre si el trabajo de la mujer piloto está reconocido en los círculos directivos, opina rotundamente que no, ya que las compañías no han confiado todavía ningún puesto de jefatura o dirección a una mujer, y ello a pesar de contar ya con pilotos femeninos muy bien formados y con capacidad contrastada.

De otras profesiones admira la de médico (su padre lo fue), habla con pasión de la ciudad de Florencia y dice que el país que más le gusta es España. Esta bella mujer posee, con creces, el don de la inteligencia y la sensibilidad como lo prueban su extraordinario nivel cultural y amena conversación y el hecho de recordar con cariño a los buenos amigos que están pasando un mal momento. Vive tranquila plenamente dedicada a su trabajo, al estudio y muy pendiente de la educación de su hija Paula que ha cumplido ya 14 años.

En estos años se hicieron piloto dos mujeres que, unidas por el factor común de ser azafatas, tuvieron distinta suerte. La primera, Ana Sanguillao Pereira, que había nacido en Lugo el 6 de octubre de 1942, ingresó como azafata en Iberia y, sin dejar su trabajo, se hizo piloto de turismo en el año1968, consiguiendo el título comercial dos años después, todo ello con gran esfuerzo ya que aprovechaba sus días libres para hacer horas como piloto en prácticas. Estuvo muy cerca de conseguirlo pero tuvo mala suerte.

El día 9 de junio de 1972 realizó dos vuelos locales en Fuenterrabía y el 10, cuando procedía a Madrid en una avioneta Piper PA-28-180, viajando con otros tres pilotos y volando en condiciones atmosféricas muy desfavorables, se estrelló en la ladera Oeste del Moncayo, cerca de Ágreda (Soria). Precisamente el día anterior había coincidido en el hotel con Bettina Kadner que, al apreciar en ella síntomas de cansancio y serias dudas respecto al vuelo que tenía que realizar al día siguiente, le aconsejó que no lo hiciera ofreciéndola regresar con ella a Madrid.

La segunda, María Aburto, aprobó como azafata en AVIACO en el año 1974, hizo el curso de piloto en el año 1976 y, sin descuidar su trabajo de azafata, se preparó en una academia del ramo para examinarse por libre en Salamanca. Con gran esfuerzo y mayor tesón realizó muchas horas de piloto en prácticas en líneas aéreas hasta que en el año 1985 ingresó en Iberia, siendo la primera mujer piloto de la compañía de bandera.

Sobre las mujeres militares pilotos, que irrumpen en la sociedad española en una franja de tiempo similar a la que se está tratando, cabe señalar un acontecimiento muy importante que debió influir en las decisiones que tomó el Gobierno al promulgar el Real Decreto Ley 1/ 1988 de 22 de febrero regulando la incorporación de la mujer a las FF.AA.

Se trata de lo que se podría denominar el caso Ana Bibiana Moreno Avena. El mes de marzo de 1987, esta mujer solicitó reglamentariamente el acceso a las pruebas de ingreso en la AGA, solicitud que fue denegada. Acudió en recurso de amparo al Tribunal Constitucional y, el año 1988, volvió a solicitar el acceso con el mismo resultado. Reiterado el recurso de amparo y publicado ya el Real Decreto Ley 1/1988, el año 1989 fue admitida a examen en las pruebas preliminares, que no superó.

Bettina Kadner y María Aburto, las dos primeras comandantes piloto de Iberia.

Siguiendo a la abogada en ejercicio Isabel Winkels Arce, que llevó la defensa de Ana Bibiana Moreno, se comprueba que el caso de la primera mujer que quiso ingresar en el Ejército del Aire, es un asunto de interés histórico que puso de manifiesto, tanto la valentía de la aspirante como los efectos de su decida actitud que, de alguna manera, sirvió para espolear o acelerar la aceptación de la mujer por la comunidad castrense. Se puede decir que el proceso, que fue seguido por la prensa, constituyó un gran logro tanto para la mujer española como para las propias FAS que, "salvando viejas tradiciones, avanzó en su proceso de modernización".

La Ley 17/1999, actualmente en vigor, actualiza lo legislado respecto a la mujer militar ampliando sus derechos hasta unas cotas de plena igualdad. Aplicado esto a las mujeres militares piloto, hay que señalar que gozan de un reconocimiento pleno y que su carrera profesional es idéntica a la de los varones. En la actualidad el Ejército del Aire cuenta con un total de 36 mujeres pilotos en las dos escalas, superior de oficiales y de oficiales, distribuidas y perfectamente integradas en las distintas unidades, siendo las primeras en sus respectivas escalas Violeta Díaz Serrano y Yolanda Gasso Villa.

COMENTARIO FINAL

María Aburto, primera mujer piloto que ingresó en Iberia. Foto tomada en el año 1987.

Se aprecia claramente, que desde que la aviación hizo su aparición en España y la mujer tuvo la posibilidad física de hacer el curso de piloto, ha sido en los períodos de gobierno democrático en los que las mujeres han accedido, en mayor número y con mayor facilidad, a la aviación deportiva. En el caso de la mujer piloto profesional, desde que se produjeron los primeros vuelos comerciales de la CETA y UAE, han transcurrido 50 años antes de ver a la primera mujer piloto de transportes ejerciendo la profesión.

Aunque en el momento presente, la mujer piloto española, tanto militar como civil, no tiene límites legales en el desarrollo de su carrera, en el caso de la aviación comercial, se verifica que ha sido así en la práctica, siendo también evidente que ninguna de ellas ha alcanzado puestos de jefatura o alta dirección, y ello a pesar de contar con mujeres excepcionalmente bien preparadas y con antigüedad suficiente.

En cuanto a la situación de las militares piloto, dado el corto espacio de tiempo transcurrido en el ejército, está por ver que empleo llegarán alcanzar y cual puede ser su techo profesional aunque, en teoría, debe ser igual al de los varones. De momento, su evolución es perfectamente normal destinadas en las unidades que les ha correspondido y aunque es cierto que todavía no hay mujeres en los escuadrones de caza y ataque, la posibilidad de que esto ocurra no puede en absoluto ser descartada ya que, como se sabe, todo depende de que sean calificadas en la Academia y que ellas deseen continuar en esa línea de trabajo.

Entrevistados varios pilotos masculinos de distintas edades y empleos y requerida su opinión sobre las mujeres piloto se aprecia que, aunque formalmente son políticamente correctos y mantienen una exquisita relación profesional con sus compañeras, manifiestan ciertos reparos, poniendo en duda la idoneidad de la mujer en cuanto a su capacidad de reacción en situaciones no previstas. Cuando agotan sus argumentos o porque carecen de ellos, muchos varones pilotos dicen simplemente que no es lo mismo.

Sobre la aptitud de la mujer como piloto parece oportuno señalar que María Luz Novis, especialista en psicología aeronáutica de reconocido prestigio y titular del gabinete de psicología de Iberia para la selección de pilotos, en un trabajo sobre la influencia del sexo en las aptitudes para la selección de candidatos a pilotos de línea aérea, aprecia una ligera superioridad masculina en inteligencia espacial y una ligera superioridad femenina en el resto de los tests, llegando a la conclusión de que no hay diferencias significativas entre hombres y mujeres.

En cuanto a la verdadera diferencia, que viene dada por su capacidad de ser madres, parece que juega en contra de ellas. No está escrito, pero se sabe que algunas compañías no ven con buenos ojos que sus pilotos femeninos (casadas o no) engendren hijos, ya que el embarazo implica dejar de volar inmediatamente, además del parto y los derechos de lactancia subsiguientes, problemas laborales que algunos jefes manipulan hábilmente para que los pilotos perciban subliminalmente que la maternidad adquiere un tinte delictivo y se convierte en una especie de juego sucio o traición hacía su empresa. De ser así, nos encontraríamos ante una situación de facto, por supuesto no reconocida por los responsables, que de alguna manera obliga a las interesadas a evitar el quedarse embarazadas.

El presente trabajo se complementa con los perfiles biográficos de varias mujeres piloto que han alcanzado el mayor nivel profesional en las líneas aéreas. Su selección se ha realizado con sujeción a criterios de interés general (es el caso de las primeras) y de proporcionalidad, procurando ofrecer un abanico en el que estén representadas el mayor número de compañías.

La compañía que más mujeres emplea es Air Nostrum con un 4,8% y la que menos mujeres acoge en su escalafón de pilotos es Air Europa con el 2,0%, situándose la media, entrando en este cómputo las cinco compañías más importantes, en un 3,8%. Se ha intentado dar a conocer el número total de españolas que han obtenido el título de piloto pero, lamentablemente, la Dirección General de Aviación Civil no ha facilitado este dato.

Finalmente, parece oportuno cerrar este trabajo haciendo notar que su publicación coincidirá con el cese en vuelo, por alcanzar la edad reglamentaria el 1 de diciembre de 2006, de Bettina Kadner. Esta gran mujer, inteligente, tenaz y excelente profesional, ha sido la pionera de las aviadoras profesionales españolas y constituye, sin duda, la manifestación más destacada y representativa de las mujeres aviadoras en nuestro país, es decir, es una figura emblemática. El autor y la Revista Aeroplano aprovechan la oportunidad, irrepetible, para desear a Bettina Kadner un feliz y merecido descanso en su retiro, esperando que no sienta tristeza o nostalgia alguna por dejar de volar después de una vida profesional tan dilatada y fecunda, invitándola a recordar que los mejores pilotos son siempre los que se retiran. Por cierto, que en esto también será la primera.

Portada de la Revista Águilas, núm. 74 de abril de 1993, editada por la Academia General del Aire, en la que se dedicó un amplio comentario editorial a las mujeres militares piloto en la Academia.

La alférez Esther Iniesta fotografiada con el veterano piloto, Medalla Militar, José Ramón Calparsoro Pérot con motivo de una visita de éste a San Javier el 5 de noviembre de 1998.

Serrano Alonso-Villalobos, SONSOLES

Santander, 23.VIII.1968. Piloto de Transportes nº E-0005028.

Educada en el Liceo Francés de Madrid estudió también el idioma inglés y cuando terminó COU decidió hacerse piloto. Cualquiera que conozca a su familia comprenderá fácilmente porqué se hizo piloto; su padre, Bernardino Serrano, antiguo piloto formado en la MAU, es un hombre vinculado a la aviación en el sector de la enseñanza y sus hermanos, Carlos y Juan, son dos excelentes profesionales comandantes pilotos de Iberia.

Con 22 años inició el curso de piloto en una escuela de Madrid con base en el Aeródromo de Cuatro Vientos volando, durante el curso, material de escuela (distintos modelos de la americana Piper) hasta la obtención del título en el año 1991.

Después de tantear el mercado laboral se decidió por Binter Canarias donde ingresó como copiloto en el año 1992. En esta compañía empezó a volar en la flota ATR-72 acumulando, como todos los copilotos, horas y experiencia esperando con ilusión el cambio de status profesional, en un compás de espera que la permitió contraer matrimonio y tener a su hija Teresa. El 28 de junio de 2004 se produjo la esperada suelta de comandante.

Los que la conocen bien dicen de ella que, aparte de ser una gran profesional. En lo estrictamente técnico, es una comandante muy eficaz, tanto por su capacidad para mantener una buena atmósfera de trabajo en su relación laboral con la tripulación, como en algo que ella mantiene por encima de cualquier otra consideración: la seguridad y el confort de los pasajeros. Una actitud profesional que obedece fielmente al concepto que ella tiene de lo que debe ser un comandante.

Asegura que no se ha sentido nunca directamente discriminada por sus compañeros varones y que su relación con todos ellos es perfectamente normal. En cuanto al grupo de mujeres piloto en Binter, que son cinco, simplemente constata que ninguna de ellas ocupa cargos directivos, excepto el de comandante piloto que es un empleo técnico.

Tiene un gran recuerdo de Egipto y asegura que la ciudad que más le gusta es París. Práctica la natación y ha montado a caballo, aunque lo tuvo que dejar y en la actualidad se considera una amazona frustrada.

Esta comandante, que compagina como mejor puede su trabajo con el rol de esposa y madre, tiene una mirada limpia y una conversación amena y veraz. Es, en definitiva, una mujer que ha alcanzado, profesional y humanamente, metas importantes lo que se refleja claramente en su aspecto y en la imagen que proyecta, la de una persona feliz. Y si esto es así, sólo queda desearla que tan buena racha se mantenga.

ACRÓNIMOS

AVIACO–Aviación y Comercio
CALA–Curso Avanzado Líneas Aéreas
CLASSA–Compañía Líneas Aéreas Subvencionadas Sociedad Anónima
COPAC–Colegio Oficial Pilotos Aviación Comercial
COU–Curso Orientación Universitaria
ENA–Escuela Nacional de Aeronáutica
FAS–Fuerzas Armadas
LAPE–Líneas Aéreas Postales Españolas
LTE–Luft Transport España
MAU–Milicia Aérea Universitaria
MD–McDonnald-Douglas
PIA–Pakistan International Airlines
POP–Piloto Observador en Prácticas
RACE–Real Aero Club de España
RAF–Royal Air force
SENASA–Sociedad Estatal Enseñanzas Aeronáuticas

BIBLIOGRAFÍA

Memorial de Ingenieros, *Una visita S .M.,* Madrid, julio 1889; Vicente Sánchez-Ocaña, *María Bernaldo de Quirós, la Dama del Aire,* Estampa, Madrid, 1928 (este mismo artículo fue reproducido en la revista Alas, Madrid, octubre 1928); Editorial, Andalucía Aeronáutica, Sevilla, diciembre 1928; F.D.R., *Una nieta de Martínez Campos aviadora,* Estampa nº 138, Madrid, 2-9-1930; Dirección General de Aeronáutica, *Anuario Español de aeronáutica 1934-1935 tomo 2º,* Heraldo Deportivo, Madrid, 1934; Manuel Rocamora, *Historia de la Navegación Aérea en Barcelona,* José Porter-Editor, Barcelona, MCMXLVIII; Joseph Canudas, *Història de l'aviació catalana (1908-1936),* Ediciones de la Magrana, Barcelona, 1983; Myron J. Smith, Jr, *The Airline Bibliography,* Locust Hill Press, Salem, W. Va., 1986; Ministerio de Cultura, *Las mujeres en la Guerra Civil,* 1989; Jornadas de Estudios Monográficos, *Las mujeres en la guerra civil española,* Salamanca, octubre 1989; Lluis Corominas, *El sexo de los "ángeles",* El Observador, Barcelona, 18-7-1991; Ian Mackersey, *Jean Batten, the garbo of the skies,* Macdonal & Co, London, 1991; Academia General del Aire, Editorial, Revista Águilas nº 74, AGA, abril 1993; María Luz Novis Soto, *Influencias del sexo en aptitudes medidas por tests de lápiz y papel en la selección de candidatos a pilotos de línea aérea,* Medicina aeroespacial y ambiental, noviembre 1998; Cecilio Yusta, *El Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de 1926,* Aeroplano nº 20, Madrid, 2002; Ricardo Fernández de la Torre, *Crónica del Madrid aeronáutico,* IHCA, Madrid, 2003; César O´Donnell Torroba, *La primera mujer piloto de aviación en España,* Revista Española de Historia Militar nº 41, noviembre 2003; Lluis Corominas Bertran, *Las mujeres en la historia de la aviación,* Cockpit Studio, Madrid, 2005; *Mujer, fuerzas armadas y conflictos bélicos. Una visión panorámica,* Ministerio de Defensa, Madrid, 2005.