

DISCURSO DE INVESTIDURA

BETTINA KADNER

Doctora Honoris Causa

Universidad Rovira y Virgili

Rectora Magnífica de la Universidad Rovira y Virgili, Dra. María José Figueras:

Directora del Centro de Estudios Superiores de la Aviación)

Dra. Cristina Casamitjana, mi estimada madrina:

Autoridades académicas y locales:

Distinguidos invitados, amigos, familia:

En primer lugar quiero iniciar este discurso manifestando mi profundo agradecimiento a la comunidad universitaria de la Universidad Rovira y Virgili por el Doctorado Honoris Causa con el que me han distinguido. Deseo expresar, asimismo, este agradecimiento muy particularmente a la Rectora Dra. María Jose Figueras y a la Dra. Cristina Casamitjana, directora del Centro de Estudio de la Aviación (CESDA)

* * *

No voy a inaugurar mi Doctorado con una lección académica como suele ser usual, sino ofreciéndoles el testimonio personal de mi experiencia en el campo de la aviación y de la aeronáutica en general.

Nada pasa porque sí. No existen las casualidades....

Y, si no, ¿Por qué, desde de niña, tengo yo contacto con los aviones si desciendo de una familia de pintores y escultores?

Mi madre tenía una empresa de señalización de carreteras y aeropuertos. Y para eso importó una máquina que pintaba las rayas discontinuas de las pistas de aterrizaje. Durante mis vacaciones yo la acompañaba y observaba como se hacían estos trabajos. Yo tenía 12 años entonces. El primer aeropuerto que se pintó fue el de Getafe (Madrid). Allí, en el aeropuerto, me pasaba el día viendo tomar tierra y despegar los aviones de caza y de carga. Eso me fascinó. Me pareció lo más bonito en el mundo.

Ahí decidí hacerme piloto.

¿Pero cómo?

No tenía ni idea de por dónde empezar. Yo pensaba que los aviones eran macizos.

Y, otra vez, **NADA PASA PORQUE SÍ.**

* * *

Unos años después, paseando con amigos en Madrid por la Castellana, y hablando de mis dudas acerca de mi porvenir, me fijé el cartel de un portal que ponía: “SPANTAX líneas aéreas”. Entré en la oficina y, de buenas a primeras, dije que quería ser piloto...

Boquiabiertos, me explicaron amablemente los pasos a seguir. De allí salí con la idea de hacerme piloto como me lo habían propuesto. Jamás se me pasó entonces por la cabeza que el proceso sería diferente por ser mujer. No pensé en ningún momento que iba a hacer algo fuera de lo normal y que iba a abrir un camino nuevo en la aviación.

Tal como me lo indicaron empecé a volar en el Aeroclub de Cuatro Vientos (Madrid) en una avioneta AISA I-11B. Llegar el primer día, subirte a una avioneta, ponerla en marcha, rodar hasta la pista, despegar y tener una vista que jamás habías tenido antes me emocionó...Esas primeras horas de vuelo en esa pequeña avioneta no se me olvidarán jamás.

Luego con el Título de Piloto Privado, en la misma escuela de vuelo pasé a volar la Pa 18 y hacer acrobacia en una Bucker.

A continuación, estudié en las escuelas de Alicante y Murcia para obtener el Título de Piloto Comercial. Como había que hacer horas de piloto en prácticas, volví a SPANTAX para preguntar si podía realizarlas en esta compañía. Allí, efectivamente, me autorizaron a volar entre las Islas Canarias en el DC-3, y en el DC-4, avión carguero de la compañía. En ese carguero llegué a Las Palmas rodeada de pollos y cajas de huevos para volar luego en el DC-3 de piloto en prácticas. Mi suerte fue la de tener como Comandante a Vicente Gullón, quien me recibió con los brazos abiertos y, sobre todo, me aportó muchos conocimientos con ese humor que le caracteriza aún hoy.

Ahora ya solo faltaba prepararme para el Certificado de Vuelo Instrumental IFR. Este Certificado solo podía obtenerse en la Escuela de Polimotores y Vuelo sin Visibilidad de Salamanca, donde el Coronel Aldasoro y sus instructores hacían una criba muy exigente.

En esa Escuela ingresaban un número reducido de pilotos civiles por cada curso convocado para pilotos militares. Otra fórmula era presentarse como alumno libre a obtener este certificado. Opté por esta segunda opción ya que veía que por ser mujer no me iba a ser factible vivir en la base aérea durante el curso y aunque no me prohibían realizarlo en la base militar, si me daban largas.

Una vez más, **LA SUERTE, LA CASUALIDAD...**

El profesor que me preparó para el examen fue el Comandante José García Matres, segundo de abordo de la escuela de Matacán (Salamanca), quien realizaba en Madrid el curso de Estado Mayor. Junto al Coronel Aldasoro, el Comandante García Matres fue impulsor y cofundador de la Escuela Nacional Aeronáutica (ENA), primera y única escuela pública de formación de pilotos civiles.

Gracias a su dedicación y esfuerzo lo conseguimos. Le estaré eternamente agradecida por sus enseñanzas y su cariño.

La noticia de que había aprobado el Curso me fue proporcionada por SPANTAX, desde donde me llamaron para invitarme a volar en la compañía. . Después de 3 años de estudiar y volar con mucha ilusión y esfuerzo lo había conseguido.

Tener claro lo que uno quiere y dedicar todo el esfuerzo e ilusión a perseguirlo es vital para llegar a las metas que uno se propone. Nada se te hace difícil cuando te comprometes con tu vocación. Si todos los obstáculos que surgen se toman con naturalidad, la fe en uno mismo aumenta todos los días.

Empecé de copiloto en el Fokker 27, avión turbohélice que volaba principalmente por España. Entonces aun no sabía que era la segundo piloto femenina de Europa. En 1972 fui comandante de ese avión al cumplir 25 años, edad mínima para ostentar entonces un cargo de confianza como es el de comandante en una compañía aérea. Me divertía cuando los pasajeros al aterrizar aplaudían y en algunos vuelos decían” viva la comandantina” Después volé el DC-6, DC-7, Convair Coronado, DC-9 y Boeing-737. Cuando me soltaron en el Boeing 737 me encontré con que mi tripulación de cabina habían colocado la “L” de aprendiz en mi chaqueta del uniforme y en la puerta del avión.

* * *

Y vuelvo a decir que NADA PASA PORQUE SÍ

Atravesando la terminal de Barajas una mañana, me encontré con un grupo de chicos despidiendo a uno de ellos. Entre ellos estaba Pedro, compañero mío del colegio, quien enseguida me presentó orgulloso a todos los demás. Pedro se convirtió en “el primer marido de una piloto”, como dice y presume hasta hoy. Nos casamos y tuvimos a Víctor y Vera. Ellos vivieron con normalidad mi profesión, lo cual me ha conferido siempre una tranquilidad enorme. Gracias a los tres.

* * *

Yo había abrazado una profesión eminentemente masculina. Por eso muy pronto empecé a investigar quién había hecho algo parecido a lo largo de la historia.

Enseguida aprendí que, a partir del año 1903, los fabricantes de aviones y luego los aeroclubs y escuelas privadas se hacían cargo de la enseñanza de los pilotos, y que tanto hombres como mujeres empezaron a volar.

He aquí una breve enumeración de las mujeres pilotos más significadas:

- RAYMONDE DE LAROCHE, parisina, fue la primera piloto en obtener una licencia de vuelo (1910). Fue una ingeniera de aviones y trabajó como piloto de pruebas.

- AMY JOHNSON, inglesa, con solo 22 años voló desde Inglaterra a Australia en 19 días. Durante la 2ª guerra mundial volaba aviones de regreso a las bases de la Royal Air Force.

- MARYSE BASTIÉ, francesa, conquistó el récord femenino de distancia en aeroplano volando sola desde París hasta Nijni-Novgorod (Rusia) en 1929. 10 años más tarde atravesó en solitario

el Atlántico Sur en 12 horas. Fue una de las primeras pilotos militares que llegó a ser a capitán.

- Interesantísimas para mí fueron las mujeres rusas del regimiento 588, conocido como las “brujas de la noche”. Fue el único regimiento de mujeres pilotos de combate en la 2ª Guerra Mundial. Atacaban de noche al ejército alemán en unos biplanos que se usaban para fumigar: 24.000 misiones de combate, 23.000 toneladas de explosivos. Recibieron 23 condecoraciones como Héroes de la Unión Soviética. Increíble. Las 2 brujas aviadoras más destacadas fueron LILYA LITVYAK, “La Rosa Blanca de Stalingrado”, fue la aviadora que consiguió más éxitos, con 12 victorias. Murió en combate con solo 22 años, y su compatriota KATIA BUDANOVA que defendiendo Leningrado murió a los 20 años después de derribar 10 aviones enemigos.

- AMELIA EARHART (1897) estadounidense, es la más homenajeadada. Batió records de altura, cruzó el Atlántico de copiloto, y, en solitario, voló desde Terranova a Irlanda del Norte. Intentó dar la vuelta al mundo, pero después de 35.000 Kms. en 40 días, desapareció en el Pacífico en junio del 1937. Iberia tiene ahora un Airbus 320 con su nombre

- JAQUELINE COCHRAN, estadounidense, obtuvo la licencia de vuelo en 1932. Se dedicó a batir records: Volo a 10.000m con un biplano de alas de tela. Realizó carreras aéreas Londres-Melbourne y los Ángeles-Cleveland, ganando las dos. Instruyó a 25 mujeres pilotos americanas para volar a Gran Bretaña en la 2ª guerra mundial. Cruzo el atlántico con un bombardero. Fue fundadora y directora de las WASP (Woman Airforce Service Pilots) en 1943, perteneciendo al mando de las fuerzas aéreas americanas. Esta asociación se incorporó a la guerra transportando enfermos y víveres, así como probando aviones y llevándolos al frente.. Por todo esto recibió la medalla a los Servicios prestados en 1945. En Francia

le otorgaron en 1946 la más alta condecoración del Estado, la Legión de Honor. Jacqueline pasó la barrera de sonido, batió más records de distancia y velocidad que cualquier otro piloto masculino y femenino. Presidió la Federación Aeronáutica Internacional, y siguió batiendo records. Tuvo muchas condecoraciones internacionales y puestos honoríficos en escuelas y universidades. Fue una aventurera excepcional. Murió en 1980 dejándonos una biografía “The Star Of NOON”, extraordinariamente vital e interesante.

- JAQUELINE AURIOL, francesa, fue otra piloto increíble que también nos dejó su biografía en el libro *Vivo para Volar*. Nació en 1917 en Challons (Francia) y se hizo piloto en 1947. Tuvo un accidente aéreo en un anfíbio y cuando se recuperó obtuvo la licencia de helicóptero y también la de piloto de pruebas en el centro de Bretigny en Francia, siendo la primera piloto de pruebas en Francia volando el Mystère. En 1953 atravesó la barrera de sonido en un Mystère IV. Batió el record de velocidad en 1954 y en el 1959 alcanzó la velocidad de Mach 2 en un Mirage III. Tuvo el honor de ser una de los primeros pilotos en volar el Concorde. Por todos sus méritos le fue concedida la Legión de Honor francesa, la Gran Cruz del Mérito Aeronáutico y Gran Medalla de Oro del Aeroclub de Francia. Ganó el Harmon Internacional Trophy (principal premio aeronáutico mundial) 3 veces: 1952, 1953, 1955. Murió en Francia en el año 2000.

Y ¿cuándo empezamos a volar en líneas aéreas comerciales transportando correo, mercancías y pasajeros?

En 1934 empezó HELENE RITCHIE a volar en la compañía aérea “Central Airlines” en EEUU.

En 1968 TURI WIDEROE lo hizo en la compañía SAS.

En 1969 empecé yo misma en la compañía SPANTAX.

En 1973 EMILY HOWEL se incorporó como copiloto en la Frontier Airlines.

En 1978 ya había 21 candidatas a copilotos de líneas aéreas en la United Airlines.

Hasta 1987 no hubo mujeres pilotos ni en British Airways ni en Lufthansa..

* * *

Y vuelvo a reiterar que **NADA PASA POR CASUALIDAD:**

En ese momento SPANTAX estaba atravesando un momento crítico, yo tenía que tomar decisiones. Nacían otras compañías chárter en España y había muchas oportunidades de trabajo. Yo andaba bastante despistada, y no sabía a dónde irme a volar,

Casualmente, comprando bombillas en una ferretería, me encontré a Agustín Pardo, compañero mío en los exámenes de la Escuela de Salamanca. No nos habíamos vuelto a ver desde entonces. Él estaba volando en Iberia. Entonces me propuso que me presentara a los exámenes de pilotos de alta experiencia, lo que finalmente acepté.

Así, pues, después de 17 años de estar volando en Spantax, en octubre de 1987 entré Iberia. Volé primero en el DC-9 como copiloto, más tarde en el A-300, Boeing-757 y, finalmente, en el A-320, donde volé como Comandante hasta mi jubilación en el 2006.

Durante 15 años fui la única mujer que voló sola como piloto en una línea aérea de bandera española. Luego, en la compañía Iberia fue MARIA ABURTO la primera piloto femenina española que ingresó en 1985.

No había tenido ocasión de hablar de la profesión con ninguna aviadora hasta que hice cursos de aviones en las escuelas de

Douglas y de Boeing en EEUU. Nos cruzábamos en los simuladores, las bibliotecas y en las cantinas. Me sentía normal y menos observada con mis colegas femeninas.

Ahí es donde empezó a interesarme el tema de la instrucción.

Fue en Iberia donde me dediqué a la instrucción de vuelo; al principio, en la Escuela de Pilotos de nuevo ingreso de Iberia, participando en el “Curso de adaptación al vuelo de Iberia” (CAOVI), en las sesiones de simulador. En aquel tiempo venían aspirantes procedentes de la ENA con una formación aeronáutica muy buena, junto a otros pilotos procedentes de escuelas privadas. Aquellos habían tenido que realizar un ingreso-oposición, 4 cursos completos y alrededor de 700 horas de vuelo y de simulador en un material aeronáutico de primer orden.

Cuando la ENA cerró y entró en vigor la normativa JAR (Joint Aviation Requirements) que definía los requisitos mínimos para obtener la licencia de piloto comercial europea, empezaron a proliferar escuelas que, por competir en el número de alumnos, rebajaban el coste de la formación a base de reducir la instrucción y las horas de vuelo y simulador. Comoquiera que ya no era preciso pasar por el filtro único que era la Escuela de Salamanca, nos encontramos con pilotos que, cumpliendo la normativa exigida, no alcanzaban, sin embargo, los niveles de excelencia necesarios para volar como copilotos en una línea aérea.

Estamos en 1995.

En este momento de desconcierto, la Asociación Española de Pilotos (AEP), siendo Carlos Romero Presidente, José Fernández-Coppel Vicepresidente, Oscar Molina Secretario, y Juan Manuel Pérez Aumatell y yo misma vocales, asesorados por Javier Recarte, nos propusimos iniciar el camino para la creación del COPAC

(Colegio de Pilotos de Aviación Civil) y del Centro de Estudios Superiores de la Aviación (CESDA)

Se creó, asimismo, el Comité fundacional (COFUC) dentro del Colegio de Pilotos de Aviación Civil (COPAC), en el que colaboraban económicamente los pilotos, con el fin conseguir los recursos necesarios para su funcionamiento.

Nuestra intención era hacer posible, a través del (COPAC) la creación, del Grado en Aviación Comercial, con su código deontológico, y la correspondencia de ese mismo grado con ATPL (AIRLINE TRANSPORT PILOT LICENCE), con vistas a conseguir en España un modelo profesional basado en la excelencia, que, aunque cueste crearlo, podría llegar a ordenar la profesión en toda Europa.

* * *

El sistema necesitaba pilotos universitarios con su Grado específico, no universitarios pilotos, y confiar la profesión a la tutela de instituciones independientes como es el COPAC, al estilo de las recogidas en la Constitución Española, art.32.

Dos años más tarde, en 1997, nació la FUNDACIÓN REGO, con el alcalde de Reus, Sr. Abelló y Padró Presidente, D. Carlos Romero Vicepresidente, además de Tomás Barberá, J. Manuel Pérez Aumatell, Ignacio Rubio, Andreu Pujol, Oscar Molina, Salvador Sedó, y posteriormente el alcalde D. Lluís Miquel Pérez.

Sus patrones institucionales son la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Reus, la Universidad Rovira I Virgili y el Colegio de Pilotos.

Debo expresar mi profundo agradecimiento a todos aquellos que entendieron y abrieron sus puertas a ese proyecto ilusionante. Nunca se olvidará el esfuerzo que realizaron a favor de nuestra formación, la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Reus y la Universidad Rovira y Virgili (URV).

Los primeros contactos con la URV se iniciaron siendo Rector el Dr. D. Joan Martí Castell. Sin él hubiera sido imposible crear el CESDA.

Muchas gracias, Sr. Rector.

En 1998 se publicó la ley de creación del COPAC.

En 1999 se firmó la adscripción del CESDA a la URV, en principio como “Título Propio”.

En el 2000 hubo elecciones de la I Junta de Gobierno del COPAC con el siguiente resultado: Decano, Carlos Alós; Vicedecano, José Fernández-Coppel; Vocalía de Formación, Jorge García Monedero, Juan Manuel Pérez Aumatell y yo misma de colaboradora. A su vez en la Fundación Rego estuvo, como Presidente, el Sr. Aumatell y, como Gerente, el D. Emilio Uriel Cano.

Y ya, definitivamente, en el 2001 comenzaron las clases con la 1ª promoción en el CESDA, siendo el Director de Estudios el D. Francisco Díaz y el Director de Operaciones D. Santiago Cid.

La colaboración entre COPAC- CESDA fue total

En 2002 fueron ellos, Kiko Díaz y Santi Cid, los que realizaron en Barajas la presentación oficial del proyecto CESDA dentro del seminario “Presente y futuro de la Formación Aeronáutica”, remarcando la necesidad de una formación tutelada por la Universidad.

En 2003 se celebró el “Primer Congreso de Formación Aeronáutica” codirigido por Chan Saenz de Santamaría, donde el Sr. Díaz desarrolló una ponencia sobre el Proceso europeo de convergencia universitaria “Declaración de Bolonia”. Los profesores del CESDA, Sres. Fernando Sánchez y Miquel Trasvería dieron su conferencia sobre “La formación universitaria ON LINE” para que los pilotos ATPL puedan conseguir el Grado Superior.

* * *

Después de 18 años, estamos muy orgullosos de lo creado.

Gracias, muchísimas gracias, a todos los que nos ayudaron y se comprometieron con unos pocos locos ,que con mucha decisión, generosidad, entrega y fe en nuestra profesión, nos empeñamos en mejorarla como agradecimiento a lo recibido de nuestra querida aviación.

También estamos agradecidos a la labor del Patronato de la Fundación Rego, con su gerente D. Josep Maria Adserá al frente, y al trabajo y dedicación entusiasta de Dña Cristina Casamitjana , nuestra directora.

Y gracias a los alumnos que han creído en nuestro proyecto invirtiendo tiempo, ilusión y dinero

Hemos salido recompensados con los éxitos del COPAC, del CESDA, del TITULO PROPIO DEL GRADO, integrado en el sistema académico europeo (plan Bolonia), y la correspondencia ATPL con el reconocimiento oficial de nuestra formación como Grado, del futuro de nuestros compañeros como posibles funcionarios de Grado Superior, y, en fin, con mi DOCTORADO.

Ahora nos toca difundirlo sobre todo a las futuras pilotos femeninas para que lo natural sea hacerse piloto en estas condiciones.

Para ello, en octubre del 2017, nació en el AEP un grupo llamado AVIADORAS, que pretende aumentar la presencia de la mujer en la profesión de piloto, que en la actualidad es de un 4 % en España, en Europa un 6% y, como curiosidad, en la india un 11% .

Las AVIADORAS acuden a todos los colegios posibles para que los niños y niñas vean con naturalidad la presencia de mujeres en puestos culturalmente enclavados de la figura masculina. Asisten a

todos los foros nacionales e internacionales. Buscan voz y visibilidad en los medios de comunicación, hablan de igualdad entre hombres y mujeres y asesoran a las jóvenes mujeres pilotos durante el periodo de formación. Con ese espíritu que tienen es difícil que no lleguen a donde se propongan llegar.

Solo en Europa van a ser necesarios 104.000 pilotos en los próximos 20 años.

Como veis, sigo en contacto con Aviadoras y Aviadores.

Qué tendrá la aviación que tanto engancha.....

Y una vez más, porque las cosas no pasan “porque si “aquí estamos, después de una larga carrera, se quiere reconocer mi paso por este mundo aeronáutico. Y creerme si os digo, que ha costado bastante convencerme para aceptar este “Doctorado”. Después de pensarlo mucho, me alentó la idea de compartir el homenaje con todos los que me han acompañado en mi andadura. Este premio no es solo mío, sino de mis compañeros Jorge Monedero, Juan Manuel Aumatell, Jose Fernandez –Coppel, con los que he tenido momentos inolvidables creando el Copac y el Cesda.

También es un poco de mis amigos, que siempre han estado ahí y ahora incluso aquí.

Y cómo no, de mi familia que siempre me apoyó : mi madre, Pedro, Victor y Vera.

Muchas Gracias a todos.