

## HISTORIA DE LA MUJER EN LA AVIACIÓN ESPAÑOLA: 5. EL ACCESO DE LA MUJER ESPAÑOLA A LA AVIACIÓN PROFESIONAL

18/08/2017



Quinta y última entrega sobre la historia de las pilotos españolas. Repasamos el papel de las pioneras de la aviación comercial

**Cecilio Yusta Viñas**  
**Piloto de Transportes de Iberia (jubilado)**  
**Miembro de número del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas (EA)**

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 M<sup>a</sup> Ansaldo, Manuel Galloso y Francisco Coterillo y más adelante, en el Anuario Español de Aeronáutica, se publicó la lista de los primeros 44 pilotos aviadores de transportes públicos, muy pocos de aquellos pioneros, probablemente 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 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.

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.

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 bien 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.



La joven Bettina

Una segunda etapa comienza con la apertura de la ENA (1974-1990) que sería sustituida por SENASA, (1990-2000). En este espacio de tiempo se puede enmarcar también 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 FF.AA.

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 la 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).

La primera mujer piloto alumno de la ENA fue Gloria 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 bien 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, fueron modélicas.

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 año 1968, 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. Finalmente, en el año 1989 fue admitida a examen en las pruebas

preliminares, que no superó.

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 decidida 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 FF.AA 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 el año 2006 el Ejército del Aire contaba con un total de 36 mujeres piloto 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.