

LA DONA A L'AVIACIÓ

Lluís Corominas Bertran



Primera edición: octubre 2020

ISBN: 978-84-1374-223-6

Impresión y encuadernación: Editorial Círculo Rojo

© Del texto: Lluís Corominas Bertrán

© Maquetación y diseño: Equipo de Editorial Círculo Rojo

© Fotografía de cubierta: Proporcionada por el autor y Depositphotos.com

Editorial Círculo Rojo

www.editorialcirculo rojo.com

info@editorialcirculo rojo.com

Impreso en España — Printed in Spain

Editorial Círculo Rojo apoya la creación artística y la protección del copyright. Queda totalmente prohibida la reproducción, escaneo o distribución de esta obra por cualquier medio o canal sin permiso expreso tanto de autor como de editor, bajo la sanción establecida por la legislación.

Círculo Rojo no se hace responsable del contenido de la obra y/o de las opiniones que el autor manifieste en ella.

El papel utilizado para imprimir este libro es 100% libre de cloro y por tanto, **ecológico**.

INTRODUCCIÓ

Començo avisant que en aquest llibre no pretenc descobrir res que no se sàpiga ja, l'únic diferent és la lectura del paper de la dona en la seva participació, com a protagonista, a l'aviació. Per aquest motiu he passat a parlar de la vida aeronàutica d'algunes d'aquelles dones que en un moment donat de la història del segle passat, en el que encara no tenien reconegut el dret al vot, eren suficientment atrevides com per no només menysprear el paper d'un segon lloc que els donava la societat, sinó que a més s'atrevien a entrar a competir, pel sol fet de volar, en un món completament masculista. Recordeu a quins actors es recorda com a protagonistes de proeses aeronàutiques. Passat per aquesta etapa i descobrint que en aquesta curta, rica i intensa història hi havia dones que realitzaren proeses que aportaren el seu gra de sorra en aquest món, em vaig plantejar la necessitat de dir quelcom, donant a unes d'elles el que els pertany, el seu reconeixement en el record d'allò que s'atrevien a fer. Per altre costat, només posar a les dones al punt que els hi correspon ocupar per les seves pròpies aportacions en un estadi d'igualtat, segons dicten el principis més elementals dels nostres dies. Per això i per limitar el tema, que podria ser immens, m'he centrat en algunes d'elles. Amelia Earhart, Amy Johnson, Maryse Bastie, Jacqueline Cochran, Jacqueline Auriol, Mari Pepa Colomer, Dolors Vives; i com temes globals: dones buscant l'Atlàntic i les dones a l'USAF i a la URSS (durant la Segona Guerra Mundial). Adverteixo que

a més d'aquelles a les que he dedicat més pàgines hi ha un petit resum de dues-centes més, a pesar de la qual cosa no s'ha de donar més o menys valor a les seves gestes perquè es trobin en una part o altra del text, i tenir molt present que NI SÓN TOTES LES QUE ESTAN, NI ESTAN TOTES LES QUE SÓN, així que si alguna persona creu que falten més noms no té perquè estar equivocad, ja que no es pretén presentar una relació exhaustiva de totes elles. Només es pretén parlar del seu paper a l'aviació a través d'aquelles dones que tingueren coses a dir. Seguint en aquesta línia es pot llegir que el capítol dedicat a Anne Morrow Linbergh, en els interessants vols amb el seu marit, sense que per això es menyspreï ni es valori menys l'Àguila Solitària. Així demano que ningú es porti a engany, parlem només de les dones pilot, doncs sobre els homes que escriviren pàgines de l'aeronàutica s'han escrit milers de llibres i comença a ser el moment d'aportar una mica de justícia a les dones pilot.

Com que es tracta de mostrar el paper de La Dona a l'aviació, hi trobareu més informació per acabar de donar un paper global més allà de la història de l'aviació.

Aquesta edició està complementada amb més informació i dades, oferint per tant un treball més complet i amb més arestes, mostrant així diferents vessants del sector.

Aquest llibre és com un simple granet de sorra a la justícia que es mereixen.

AEROSTACIÓ

Quan el 19 de setembre de 1783 els germans Montgolfier feren volar el primer globus amb la singular tripulació d'una ovella, una oca i un gall, encetaven una nova forma de desplaçar-se, emprant un nou medi, l'aire. Aquesta nova forma de desplaçar-se, volar, fou millorada constantment. Així és com aparegueren agosarats tripulants anomenats aeronautes, que molt aviat foren acompanyats de dones, algunes de les quals també esdevingueren pilots de globus.

Generalment s'accepta que la primera dona que va volar, en un globus Montgolfier el 4 de juny de 1789 a Lió, fou la Sra. Thilbe, acompanyant a l'aeronauta Flurant.

La primera dona a volar sola en un globus lliure va ser la Sra. Blanchart, la qual es va matar a París el 6 de juliol de 1819.

Malgrat els papers assignats a les dones per la societat, aquestes se les enginyaren per volar amb aeròstats, organitzant-se en societats esportives, la més important de les quals fou l'Aeroclub Femení Estella, fundat el 1818 sota el paraigües de l'Aero Club de França.

La moda dels globus travessà els Pirineus arribant a Espanya, on volaren pilots amb les seves mullers i algunes aeronautes.

Elis Garvenin fou la primera en demanar permís al Rei per realitzar vols d'exhibició sobre Madrid. Presentada com la Venus aerostàtica i paracaigudista, el març de 1818 demanà permís a palau per realitzar ascensions aerostàtiques i descens en globus

paracaigudes al Buen Retiro. L'informe negatiu del Jardiner Major porta a successius ajornaments fins que l'11 de maig, amb el Retiro ple a vessar de madrilenys expectants per veure una ascensió amb globus, la gran novetat de l'època, es trobaren amb la decepció que no es pogué dur a terme el vol per manca de gas. La reacció del públic deixà malmesos els jardins.

La segona dona fou la muller del pilot Arban. Ambdós, realitzaren vols a Barcelona durant tres dies seguits el novembre de 1849 emprant la plaça de braus com a punt d'envol, la qual cosa permetia cobrar entrada. El tercer dia, després de diversos intents d'envolar-se, Arban feu baixar la seva muller de la cistella i aconseguí enlairar-se anant direcció al mar empès pel fort vent que bufava, desapareixent per sempre sobre la immensitat de la mar.

Louise Ganjane, vídua de Poitevin, fou una gran aeronauta amb més de cinc-cents ascensions a les capitals europees. Va volar a Barcelona al juliol i agost de 1866 emprant com a punt d'envol la plaça de braus. Els vols d'aquesta aeronauta, al fet de volar, afegia l'espectacle de pujar un ruc a la cistella del globus i fer l'ascensió muntada en l'animal. Fou la primera dona en volar sola en globus a la Ciutat Comtal. En la seva darrera ascensió a Barcelona acabà precipitant-se al mar, d'on fou salvada *in extremis* quan ja es feia fosc. Al mes de novembre feu els seus vols a Madrid envolant-se des dels jardins del Buen Retiro, aterrant a Leganés i el barri de Chamberí.

La primera ascensió d'una espanyola fou la realitzada el 27 de juny de 1889 per la Reina Regent Maria Cristina Habsburg en un globus captiu.

La periodista i aristòcrata, lady Grace Brummond Hay, fou la primera dona a creuar l'Atlàntic Nord a bord del dirigible alemany, LZ-127, «Graf Zeppelin» l'octubre de 1928, entre Friedrichshafen i Lakehurst. També fou la primera dona a fer la volta al món per l'aire en el mateix dirigible el 1929.

Als anys 20 Zodiàc va dissenyar un model de dirigible enfocat de cara al turisme (Sport Turismo o ST), però l'empresa agafà més nom el 1936 quan la famosa actriu francesa i amant dels esports, Gaby Morlay (el seu veritable nom era Blanche Françoise Fumoleau) pilotà un dirigible Zodiàc V-11 en el festival aeronàutic a Busc. Morlay no només agafà el testimoni de la cubana Aida d'Acosta (a qui Santos Dumond ensenyà a volar amb dirigible) sinó que seguí acumulant les hores de vol necessàries perquè el 1936 es convertís en la primera dona que la Federació Aeronàutica Internacional otorgà el títol de pilot de dirigible. Hi haurien de transcorre setanta anys perquè l'alemanya Martina Wegscheider obtingués el títol per pilotar un dirigible Goodyear, seguida per Andrea Deyling i Kate Board, pilots de dirigibles Zèppelin NT que oferien viatges turístics a la costa oest dels Estats Units.

AVIADORES

PIONERES

La primera dona que va volar un aparell més pesat que l'aire fou la francesa baronessa Raymonde de Laroche, que va obtenir el títol de pilot d'avió núm. 36, emès per l'Aeroclub de França amb data del 8 de març de 1910, amb un avió Voisin. Aquest mateix any també obtingueren el títol de pilot d'avió la belga Helène Dutrieu i la francesa Marie Marvingt. El 1911 les seguiren les dones de la resta de països, tals com Melli Beese a Alemanya, Harriet Quimbi als Estats Units i Hilda Hewlet a Gran Bretanya entre d'altres. A aquestes pioneres cal afegir l'aviadora francesa Jane Herveaux que obrí una escola de pilots per a dones, el 22 de desembre de 1911 a França, amb la finalitat de facilitar-los l'entara al món aeronàutic.

Baronessa Raymonde de Laroche

Aviadora francesa que realment es deia Elise Deroche. El 1910 va obtenir el primer títol de pilot aviador concedit a una dona, amb el núm. 36 i amb data de 8 de març. Participà en nombroses proves aèries. El 1910 prengué part en la «Prix des Dames» sofrint un greu accident. Va batre el rècord de distància amb 323

quilòmetres i el d'altitud amb 4.800 metres. El 18 de juliol de 1919 es matà amb el seu avió, un Crotoy.

Hélène Dutrieu

Belga, nascuda el 10 de juliol de 1887. Morí el 26 de juny de 1961.

Després de presenciar un vol dels Wright, el 1908 decidí fer-se aviadora.

El desembre de 1908 s'envolà amb un Demoiselle. Pujà com una fletxa però, espantada, impulsà la palanca cap endavant i aterrà bruscament. No havia realitzat cap aprenentatge previ.

A l'abril de 1910, després de convèncer a René Sommer, aconseguí que li deixés pilotar el seu biplà. En aquest vol, realitzà el seu primer viratge i aterrà perfectament.

Al mes següent prengué part en el festival a Odessa, precipitant-se a terra destrossant la màquina. Sommer rescindí el contracte. S'havia adonat que l'aviadora no sabia pilotar. Finalment es presentà per treure's el títol de pilot, sortint airosa de les proves, però, a conseqüència d'unes queixes injustificades, l'Aeri Club de França decidí que havia de repetir la prova.

El 3 de setembre de 1910, participà en la manifestació aèria organitzada pel balneari de Blankerberge. S'envolà de la platja del balneari acompanyada d'un passatger, volant fins a Bruges i tornant al punt de partida. En aquest vol havia obtingut, sense saber-ho, uns quants records:

- Primera dona que volà sobre camp obert.
- Primer viatge d'anada i tornada de ciutat a ciutat, sense escales, realitzat per una dona amb passatger.
- Primera dona a volar amb passatger.
- Rècord oficiós d'alçada: uns 400 metres.
- Rècord oficiós de durada: uns 35 o 40 minuts.

-Rècord oficiós de distància: uns 45 quilòmetres.

L'Aeri Club de Bèlgica li concedí el títol de pilot Núm. 27.

El 5 de desembre de 1910, guanyà la Copa Femenina en recórrer 60,800 quilòmetres en 1 h 9 min.

Abans de venir a volar a Barcelona, Helene Dutrieu havia obtingut diferents rècords, com ja hem senyalat, i havia volat fent demostracions en diferents ciutats europees i nord-americanes.

La Vanguardia, en un anunci publicat el dijous 9 de febrer de 1911, deia:

«GRANS FESTES D'AVIACIÓ pel diumenge dia 12 i pel dimarts dia 14 del corrent mes a dos quarts de tres.

Tot estarà llest per aquests dos dies així com el camí estarà en bon estat, ja que hi està treballant força gent i estarà llest el diumenge vinent.

Només cal que el temps acompanyi, però en cas contrari, les entrades seran vàlides per festes posteriors, en el cas que el temps no permetés volar.

Indubtablement seran moltes les persones que vindran a aplaudir a la valenta i formosa aviadora Helene Dutrieu que s'aixacará pels aires amb la mateixa facilitat amb què feia l'exercici del looping-loop i de la Fletxa humana. Quant a l'aviador Gibert, aquest professor d'energia se superà a ell mateix demostrant a Barcelona que és digne del seu nom de professor d'aviació.

Els preus de les localitats seran: llotges amb sis seients 30 pessetes; tribunes: 5 pessetes; seients de segona classe: 2,50 pessetes. Entrada general: 50 cèntims».



FOT. (BARCELONA)

MME. ELENE DUTRIEU
Actual detentora de la "Copa Femina"

Helene Dutrieu (Arxiu històric de la Ciutat, Stadium, octubre 1911)

La demostració es realitzà, convertint-se l'aviadora belga en la primera dona a pilotar un avió a Espanya.

Amb motiu de l'aniversari del primer vol a Barcelona es van tornar a tenir festes d'aviació i, tal com diu l'anunci, es van fer alguns vols. El primer vol d'Helene Dutrieu fou el 16 de febrer a l'hipòdrom de Can Tunis. En aquest vols, per primera vegada es duren passatgers i l'aviadora belga va volar a dues senyorettes franceses: Mlle. Primerose i Mlle. Béaud; dels barcelonins el primer fou Ròmul Bosch i seguiren S. Wertheim i Lluís Massó. El dia 17 va volar Carles Rosselló i el 19 Lleó Compte.

Després va anar a fer vols a Madrid, on en el darrer vol el 15 maig al camp de la Ciudad Lineal, va sofrir un aparatós accident que deixà l'avió fet miques.

El maig de 1911, guanyà la copa del Rei a Itàlia, guanyant a tots el competidors masculins.

L'octubre de 1911, a Nova York, guanyà la II Copa Femenina en recórrer 254,800 quilòmetres en un temps de 2 h. 88 min.

Al 9 de febrer de 1913, el govern francès li concedí la Legió d'Honor.

Amelie Beese

Nasqué el 13 d'octubre de 1893. Morí a Berlín el 22 de febre de 1925.

Al 1910 se sentí atreta per l'aviació, amb motiu d'haver volat des de Berlín a Johannisthal.

Aprenqué a volar amb Thelen, convertint-se en la primera dona pilot alemanya el 13 de setembre de 1911.

Poc temps després, en una competició, aconseguí mantenir-se a l'aire durant 9 hores.

Amb un aeroplà Rumpler Taube bat el record mundial femení amb passatgers, a l'arribar fins a 825 metres d'altura.

Al 1912, junt amb el seu marit, funda una escola d'aviació que més tard es convertiria en fàbrica d'avions.

Al 1914, a conseqüència de la Guerra Mundial i per la nacionalitat francesa del seu marit, fou internada.

Després de la guerra deixà d'interessar-se per l'aviació.

Henry Quimby

Va néixer a Arroyo Grande (Califòrnia) l'1 de juliol de 1884 i morí a Boston (Massachussets) l'1 de juliol de 1912.

Començà les seves classes de vol en la Moisant Aviation School a Mineola (Long Island) l'1 de maig de 1911, obtenint el títol l'1 d'agost. Era el títol núm. 37 de l'Aeri Club of America, sent la primera dona americana en rebre'l.

Posteriorment marxà a Europa on adquirí un Bleriot, amb el qual realitzà la primera travessia femenina del Canal de La Mànega.

En tornar als Estats Units, formà equip amb Matilde Moisant, volant en totes les exhibicions importants en el Sud i Est del país entre 1911 i 1912.

Quan volava amb un passatger sobre Harvard Field, se li travaren els comandaments i l'avió caigué en picat. Pilot i passatger sortiren llançats de l'avió a centenars de metres de terra, i com que no portaven cordats els cinturons de seguretat, va morir en l'acte.

ENTRE GUERRES

AMY JOHNSON

Tres anys més tard de l'històric vol en solitari de Lindbergh a través de l'Atlàntic Nord, Gran Bretanya es convertí en el centre d'interès mundial arran d'un altre vol pioner. Aquest vol tingué com a protagonista material un biplà lleuger, un DH 60 Gipsy Moth, que amb un motor de 100 Hp, recorregué una distància de 16.000 quilòmetres entre les ciutats de Croydon (Gran Bretanya) i Port Darwin (Austràlia), en només dinou dies. En realitat Bert Hinkler havia cobert la mateixa ruta dos anys abans, necessitant quatre dies menys, però el factor primordial del nou vol residia en què el pilot era una dona de vint-i-set anys, amb només 100 hores de vol, però carregada de determinació: era Amy Johnson. Amy nasqué a Kingston Upon Hill, Yorkshire, l'1 de juliol de 1903. Estudià a Boulevard Secondary School d'Hull, i a la Universitat de Sheffield. La primera experiència aeronàutica la tingué el 1920 com a passatgera d'un vol de plaer i la trobà decebedora i cara. Haurien de passar vuit anys abans que s'interessés pels avions i, mentrestant, el 1925, començà a treballar a Londres com a mecanògrafa. Es donà d'alta al London Aeroplane Club de Stage Lane, Middlessex, i el 1928 començà a rebre classes de vol. El seu primer vol sola, es produí a començaments de juny de 1929, obtenint a finals del mateix mes el títol de pilot. Decidida a dedicar-se plenament a l'aviació, compregué que, per a no

sentir-se marginada per la seva condició femenina en un món tradicionalment masculí, havia d'especialitzar-se tant com li fos possible. Perseguint aquesta idea obtingué la llicència A i C de mecànic d'aviació. Per poder-ho aconseguir, cada setmana de 6 a 8,30 del matí treballava com a mecànic a Satg Lane, seu del seu aeroclub, abans d'anar a treballar a Londres i tornar a la seva rutina diària de la màquina d'escriure. Per les tardes, acabada la feina, tornava de nou als motors d'aviació i encara trobà temps per col·laborar realitzant tasques de secretària en la «Air League of the British Empire», així com obtenir la titulació de navegant. Tot això era un bon començament, però per arribar necessitava dur a terme quelcom més important, com per exemple, realitzar un vol Anglaterra-Austràlia en solitari. Pràcticament ningú la prengué seriosament. Dona i amb gairebé cap experiència de vol, Johnson hagué de lliurar una dura batalla per obtenir el suport econòmic, batalla molt més injusta que la lliurada per Hinkel o Lindnbergh. Realitzà les seves gestions al més alt nivell i, gràcies a la seva determinació, aconseguí la col·laboració de Sir Sefton Branker i Lord Wakefield, qui va aportar el combustible, l'oli i part dels diners per a comprar un avió de segona mà. Una DH Moth equipada amb un motor De Havilland Gipsy, a la que se li va incrementar la seva capacitat de combustible i, per tant, va augmentar el seu radi d'acció de 515 quilòmetres fins a 1.069. Les 350 lliures que faltaven per a la seva Gipsy Moth, les obtingué del seu os més dur de pelar, el seu propi pare, i Johnson batejà la Moth amb el nom de l'empresa del seu progenitor, «Jason». Aquest avió posteriorment fou cedit al Science Museum de South Kensington (Londres). Així, el matí del 5 de maig de 1930, el Jason, matriculat G-AAAH, amb la cabina del davant plena amb l'equip necessari (primers auxilis, roba, recanvis i eines) i amb una hèlix de recanvi fixada al costat d'estribord del fuselatge, corregué per la pista de Croydon fins a envolar-se i prendre direcció Sud, acompanyada per cinc Moth del London Aeri

Club. Aquests aparells tornaren a l'arribar a les costes del canal i Johnson començà aleshores la travessia en solitari i contenta, puix creia que el pitjor quedava enrere. El primer tram del vol fou bastant agradable en comparació dels dos anys de gestions que ara donaven els seus fruits. Deu hores més tard, Amy parava per primer cop el motor, després d'aterrar a Viena, on passà la nit. A partir d'aquest punt no torbà altra cosa que complicacions. L'endemà continuà cap a Constantinoble, via Belgrad i Sofia, i al tercer dia arribà a Aleppo. En la següent etapa a Bagdad, es topà amb una tempesta de sorra que l'obligà a realitzar un aterratge forçós amb motor parat al desert, prop de Bagdad. Quan amainà el temporal, continuà fins a Bagdad i l'endemà arribà a Bander-Abbas, en el Golf Pèrsic, on danyà una pota del tren d'aterratge. En la sisena jornada arribà a Karachi, i encara que intentà arribar a Allahabad sense escales, la falta de combustible l'obligà a aterrar a Jhansi, on passà la nit i continuà fins a Allahabad, suportant a partir d'aquesta escala els efectes dels monsons a l'Índia. Amb aquest temps, el novè dia s'envolà direcció a Rangun, però a causa del mal temps hagué d'aterrar en un camp de futbol, avariant lleugerament la Moth, trencant l'hèlice al clavar el morro a terra. Per sort a prop hi havia un institut tècnic, i el 14 de maig quedà arreglada la Jason i canviada l'hèlix per la de recanvi. L'avió fou remolcat fins a un hipòdrom de Rangun on Amy Johnson pogué provar-lo abans d'envolar-se cap a Bangkok. En aquest tram va invertir-hi set hores en comptes de les quatre previstes, degut al mal temps. Al dia següent, el 16 de maig, aterrà a Singora, en la costa Est de Malaia, des d'on continuà fins a Surabaya el 19 de maig. Seguim, a partir d'aquest moment, el relat realitzat pel *Diari de Barcelona* de l'època. Hem de recordar que els fets narrats pel diari porten sempre un dia de retard:

«20 de maig. A conseqüència de la falta de combustible Amy Johnson no pogué arribar ahir a Surabaya com s'esperava, trobant-se obligada a

aterrar a Tjomal (Java), cobrint 70 milles amb un temps molt difícil, volant sobre mar. En aquests moments l'aviadora porta recorregudes 8.255 milles i només li falten 1.630 milles per arribar a Austràlia. L'aviadora anglesa ha degut suportar grans perills en l'última travessa. En alguns moments volà a només dos metres per sobre de les ones del mar. Quan aterrà a Tjomal, el teixit de les ales tenia cinc forats, produïts a conseqüència d'un aterratge d'emergència en una plantació, que l'aviadora pogué tapar utilitzant tafetà que duïa a la seva farmaciola.

21 de maig. Miss Amy Johnson cobrirà la resta del trajecte que la separa d'Austràlia en petites etapes, ja que estava molt cansada pel gran esforç realitzat durant quinze dies. Les properes etapes eren Bina, Etanbua i Port Darwin.

23 de maig. Ha aterrat a Eatanbua l'aviadora anglesa A. Johnson que continuarà el vol demà direcció a Port Darwin.

24 de maig. L'aviadora anglesa Amy Johnson ha arribat a l'aeròdrom de Port Darwin. Abans de l'arribada de l'aviadora, tres avions patrullaven al llarg de la costa en un recorregut de cinquanta milles, per intentar ajudar a l'aviadora anglesa i guiar-la fins el lloc d'aterratge. Però el vent regnant desvià a la senyora Johnson cap a l'Oest i el seu aparell només fou vist quan es trobava molt a prop de la població. Es pot, per tant, dir que l'última etapa del vol Anglaterra-Austràlia, realitzada per l'esmentada aviadora completament sola en una avioneta, s'ha acabat sense cap ajuda.

26 de maig. L'aviadora anglesa Amy Johnson ha arribat a Delzswakers a unes 320 milles de distància de Port Darwin. L'aviadora, després de proveir-se de combustible, s'envolarà cap a Station Alexandra, 200 milles més al Sud.

27 de maig. A. J. ha arribat a Clonkurry a 900 milles de Bisbane. Seguirà volant cap a Longreach.