

## Noticias FIO

Debido a las malas condiciones meteorológicas no pudo celebrarse la demostración de vuelo FIO del mes de noviembre.

El pasado día 15 noviembre tuvo lugar en el Cuartel General del Aire la imposición de la Medalla al Mérito Aeronáutico al presidente de la FIO, D. Carlos Valle Torralbo.



*Nuestro Presidente acompañado de su familia y algunos miembros de la FIO.*



El teniente coronel D. Bayardo Abós, piloto voluntario de la FIO, ha completado el Plan de Instrucción 1 del avión Eurofighter.

*En la fotografía después de su vuelo de suelta.*

*¡Enhorabuena Momo!*

### Próxima demostración el domingo 1 de diciembre



## Conferencia

# Aviones internados en España durante la 2ª Guerra Mundial

**Javier Aranduy**

Viernes 29 de noviembre de 2019

19:00 horas

Salón de actos

Edificio del Real Aeroclub de España  
Carretera de la Fortuna, 14  
Aeropuerto de Cuatro Vientos - Madrid  
web: [fio@fio.es](mailto:fio@fio.es)



Con la colaboración de:



Javier Aranduy, piloto acrobático y de la FIO, modelista e investigador aeronáutico, nos descubrirá la fascinante historia de los aviones internados en España durante la Segunda Guerra Mundial. Entre 1939 y 1945 fueron muchas las aeronaves de ambos bandos que, por diversas razones (errores de navegación, malas condiciones meteorológicas, daños sufridos en combate...), se vieron obligadas a aterrizar en territorio español con diversa fortuna.

Algunas se estrellaron matando a su tripulación. Otras, por el contrario, fueron capturadas intactas y sus ocupantes retenidos, dando lugar a delicadas situaciones desde el punto de vista diplomático, que fueron variando además a medida que avanzaba la contienda y los Aliados tomaban la iniciativa en los cielos de Europa, África y el Atlántico. Algunos de aquellos aviones fueron devueltos, otros desmantelados, y unos pocos acabaron volando en el Ejército del Aire.

Respecto a los hombres que los pilotaban, hay todo tipo de historias, a cual más interesante.

Todo esto nos lo contará Javier Aranduy el viernes 29 de noviembre a las 19:00, en el Salón Azul del RACE (entrada por El Mirador) en el Aeródromo de Cuatro Vientos.





## Revisión anual del Miles Falcon



Día a día del C. R. M.



## Nuestras Pioneras

Cuando en la mañana del 17 de diciembre de 1903 el “Flyer I” despegó por primera vez, con Orville Wright a los mandos, no había mujeres presentes, pero sí que las había cinco años después en París, cuando su hermano Wilbur hacía demostraciones de vuelo, intentando convencer al mundo de que aquel invento servía para algo. Una de ellas se llamaba Elise Raymonde Deroche y, aunque fuera hija de un modesto fontanero, era cualquier cosa menos una mujer “de las de toda la vida”. Era actriz, aficionada a los coches y a la velocidad, y había ascendido ya en globo pero la experiencia no le satisfizo lo suficiente, seguramente porque no quería conformarse con ir a donde quisiera llevarla el viento. Ahora la recordamos como Raymonde de Laroche y ella fue la primera aviadora. Pronto vendrían otras.

Una de las más osadas fue la belga Helene Dutrieu, que antes había sido campeona ciclista y artista circense, y en 1910 fue la primera piloto femenina en volar sobre suelo español, concretamente en Barcelona. Para la sociedad de la época, lo más escandaloso, sin embargo, no fue que volara, sino que lo hiciera sin corsé.

Pronto hubo mujeres participando en carreras y en competiciones acrobáticas, realizando vuelos de récord o repartiendo el correo, primera utilidad práctica de la Aviación, pero la llegada de la I Guerra Mundial supuso un parón para la mayor parte de ellas, ya que a las mujeres, entonces, no se les permitía combatir... aunque se dice que hubo una, Marie Marvingt, que llegó a participar en misiones de bombardeo haciéndose pasar por hombre hasta que la descubrieron. Quizá sea una leyenda, como también lo es de que el gran Emilio Herrera, uno de los primeros pilotos militares españoles, ingeniero e inventor brillante, enseñó a volar a su mujer, Irene Aguilera, en el recién inaugurado aeródromo Cuatro Vientos. De ser cierto, la primera española en sujetar los mandos de un avión lo habría hecho en 1911 o 1912 pero... de ello no hay prueba alguna.

Para encontrar a la primera aviadora española con licencia hubo que esperar hasta 1928. Para entonces la guerra en África había quedado por fin atrás, y los grandes vuelos del Plus Ultra, la Escuadrilla Elcano y la Patrulla Atlántida, todos ellos protagonizados por pilotos militares, habían hecho que el entusiasmo por la Aeronáutica se extendiera como la pólvora entre el público hispano. A finales de 1927 había visitado España la norteamericana Ruth Elder, la primera mujer que había intentado cruzar el Atlántico en vuelo, y desde hacía unos meses sonaba con fuerza el nombre de la primera que lo había conseguido, aunque de momento sólo como pasajera: Amelia Earhart. No parece casualidad, por tanto, que fuera justo entonces cuando una madrileña de muy buena cuna, María Salud Bernaldo de Quirós Bustillo, hija de marqueses y casada en segundas nupcias con el alcalde de Ciudad Rodrigo, decidiese enfrentarse a toda su familia y volver a Madrid con intención de hacerse piloto.



María Bernaldo de Quirós Bustillo (1898 - 1933)



El Real Aeroclub de España no admitía mujeres entre sus miembros, pero María dio con un instructor dispuesto a enseñarla en su propio avión, algo a lo que nadie podía oponerse. Se trataba del comandante José Rodríguez Díaz de Lecea, un aviador extremadamente hábil, condecorado por sus acciones de guerra en África, quien le daría clases en el aeródromo de Getafe. María superó la prueba para obtener la licencia el 24 de noviembre de 1928 y los periódicos se apresuraron a dar cuenta del histórico suceso. Díaz de Lecea hablaba de su alumna en términos muy elogiosos, pero consideraba que el suyo era un caso excepcional, que en general las mujeres no tenían lo que había que tener para dedicarse a la Aviación. María, sin embargo, al ser entrevistada, comentó que “lo de volar, que tanto impresiona a la gente, es muy fácil”, y aún dijo más: “la sociedad tendrá que irse acostumbrando a la idea de que las mujeres podemos hacer algo más que bordar.” Poco tiempo después, en una jornada organizada por la revista Motoavión, dio sus primeros bautismos de vuelo a varias personas, utilizando para ello el Avian de Díaz de Lecea. Una avería del avión le impidió llevar a tantas como se había propuesto pero, aunque los de Motoavión lo solicitaron, el Real Aeroclub no permitió que María pilotase ninguno de sus aviones y por ello hubo que dar por terminado el evento. No iba a ser fácil hacerse un nombre como aviadora si sólo podía volar con aviones prestados, pero la solución a este dilema llegó de mano de la casa De Havilland, que por aquel entonces intentaba posicionarse en el naciente mercado de la aviación civil española. Viendo en María Bernaldo de Quirós una estupenda ocasión para publicitar sus aviones ligeros, por un precio reducido le permitieron adquirir una DH-60 Moth igual a la que tenemos en la Fundación Infante de Orleans, a cuyos mandos comenzó a acumular horas de vuelo.



*Maria Bernaldo de Quirós*





Díaz de Lecea enseñó a María a cazar avutardas usando su avión, persiguiendo a las pobres aves en el aire y acosándolas hasta que, agotadas, acababan por caer al suelo -a veces, incluso, noqueadas por el impacto de la punta de un plano-. Este peculiar sistema de caza hoy nos parecería una barbaridad por su crueldad, pero sin duda requería de un excelente pilotaje, y María aprovechó muy bien aquellas lecciones. En los años siguientes se presentó con su Moth en buena parte de los encuentros aeronáuticos que se celebraban por nuestra geografía, dispuesta a competir con los hombres en su propio terreno pero, sobre todo, a dar multitud de bautizos aeronáuticos. Entre esos encuentros tuvo especial relevancia una fiesta aérea celebrada en Cuatro Vientos, el 7 de julio de 1929, para celebrar la creación, un mes antes, de la Aero Popular, una sociedad cultural de fomento aeronáutico. Ese día María compartió los cielos madrileños con pilotos de la talla de Carlos Haya, González-Longoria y el propio Díaz de Lecea. Tanto fue el éxito del festejo que hubo que suspenderlo antes de tiempo, ya que el numeroso público congregado en Cuatro Vientos empezaba a invadir la pista.

A María la seguirían en Madrid Margot Soriano y Pilar San Miguel, que se casaron con dos de los famosos hermanos Ansaldo, que fueron sus instructores, y también una joven llamada África Llamas que, con la complicidad de una de sus hermanas mayores, iba sisando dinero en casa para poder pagarse las clases de vuelo. Le salían a una peseta el minuto, así que tuvo que sisar muchísimo. Margot y Pilar volaron más bien poco, en general acompañadas por sus maridos, y el caso de África fue aún más desolador, pues apenas tuvo oportunidad de disfrutar de su licencia. En cuanto se casó su marido le prohibió terminantemente que volara, y ella obedeció. María, sin embargo, fue una de las primeras españolas en divorciarse, tan pronto como lo legalizó la República en 1932. Para entonces había iniciado una relación amorosa con Díaz de Lecea.



Mientras tanto, en Barcelona, una adolescente de 17 años acudía en bicicleta al aeródromo de Canudas, en El Prat, siempre que podía. Se llamaba Mari Pepa Colomer y, tan enamorada estaba de la idea de volar que, con siete años, había saltado de un balcón agarrada a un paraguas, partiéndose las dos piernas en el intento. un durísimo aterrizaje que en absoluto la hizo escarmentar, puesto que con el apoyo de su padre empezó a hacer el curso de vuelo antes de cumplir los 18. Canudas le asignó como instructor a uno de sus primeros y más prometedores alumnos, Josep Carreras. Tan simpática y encantadora era Mari Pepa que todo el personal del campo Canudas acabó compinchado con ella, apoyándola para que lograra su sueño. En cuanto tuvo la suelta, empezaron a encargarle hacer pruebas de aviones recién reparados o ir a recoger una pieza a algún sitio, lo que fuera, con tal de que minuto a minuto pudiese ir sumando las horas de vuelo que le hacían falta para obtener la licencia sin arruinar a su familia en el proceso. En enero de 1931, se convirtió en la primera aviadora catalana, y su madre se enteró de la hazaña de su hija cuando la vio publicada en el suplemento gráfico de La Vanguardia. Mari Pepa no se conformó con volar por deporte. Se convirtió en instructora de vuelo, la primera en toda España, y también trabajó haciendo fotografía aérea. Estaba decidida a hacer de la Aviación su medio de vida y quizá, algún día, protagonizar alguna proeza como las de la neozelandesa Jean Batten, a quien se encargó de acompañar en su visita a nuestro país en 1936. Recordemos que Batten saltó a la fama después de haber hecho el viaje de ida y vuelta entre Londres y Australia en una Moth como las que pilotaban tanto María como Mari Pepa, así que el sueño de Mari Pepa no parecía del todo imposible, pero nunca llegaría a realizarse.



## LA VANGUARDIA

NOTAS GRÁFICAS **BARCELONA** Revista 22 de Enero de 1931 CUATRO PÁGINAS

LA PRIMERA AVIADORA CATALANA



Cuando en 1932 visitó Barcelona el imponente dirigible alemán Graf Zeppelin, Mari Pepa Colomer tuvo la oportunidad de subir a bordo y, según se dice, tomar los mandos durante parte de la maniobra de atraque en el campo de La Volatería, ubicado también en el Prat (en aquellos años había tres campos de vuelo distintos en los terrenos que ocupa el actual aeropuerto). Entre el público que observaba extasiado el espectáculo se encontraba una tarraconense, concretamente de Valls, una joven profesora de piano llamada Dolors Vives, aunque todo el mundo la conocía como Lolita Vives. Tanto fue su entusiasmo que su padre la inscribió a sus hermanas y a ella en la Aeropopular, que había abierto sede en Cataluña, y que cada año sorteaba entre sus socios varias becas para la realización de cursos de vuelo gratuitos. Lolita tuvo la suerte de que lo tocar una de esas becas en noviembre de 1933, e inmediatamente comenzó a recibir sus primeras clases en La Volatería. En marzo de 1934, apenas tres meses después, ya tenía su licencia. Gracias a que el Estado había empezado a subvencionar una hora de vuelo al mes a todos los pilotos civiles, Lolita pudo seguir entrenándose y, de cuando en cuando, realizar pequeños trabajos aéreos. Para sacarle el máximo partido a esa hora que tenía regalada, procuraba repartirla en varios vuelos cortos, realizando tantas tomas y despegues como le era posible. En una de esas ocasiones se llevó un susto importante. Cuando se disponía a aterrizar, buscó con la mirada un bosquecillo que era su referencia habitual para iniciar el tramo base, pero resultó que acababan de talarlo y ella no lo sabía. Eso la desconcertó y acabó tocando tierra antes de llegar a la zona preparada y una irregularidad del terreno la hizo capotar, aunque por fortuna sin consecuencias graves para ella. Ni por un segundo se planteó la posibilidad de dejarlo. De hecho, tanto disfrutaba de cada minuto que pasaba en el aire que, cuando en abril de 1936 la Aeropopular, de cuya delegación catalana era ya vocal, le ofreció la posibilidad de hacer también un curso de vuelo sin motor en Monflorite, no lo dudó sin instante. Por desgracia la licencia de piloto de vuelo a vela nunca llegó a sus manos: el estallido de la Guerra Civil dio al traste con todo.



Dolors Vives



Dolors Vives (1909 - 2007)



Como buena parte de los pilotos militares, Rodríguez Díaz de Lecea decidió unirse al bando sublevado. María Bernardo de Quirós era una mujer con gran conciencia social y no comulgaba del todo con los ideales de la derecha, pero tampoco con las de la izquierda, después de todo ella era una aristócrata, así que acabó siguiendo a su amante. Parece ser que, en los primeros días de la guerra, aceptó realizar algunos vuelos de enlace en su propio avión, hasta que le fue requisado y ella dejó de volar para siempre, como tampoco lo hicieron ninguna de las otras madrileñas.



*Dolors Vives, Canudas, Pepa Colomer y el Dr Azoy*



*Mari Pepa, Josep Carreras y Josep Canudas*

En Barcelona, en cambio, Mari Pepa Colomer y Lolita Vives fueron movilizadas como instructoras en la Escuela de Pilotos Militares de la Generalitat, donde se les concedió la graduación de alférez. Allí dieron formación básica de vuelo a muchos de los jóvenes que unos meses después viajarían a Kirovabad, en la Unión Soviética, para aprender a pilotar los Chatos y los Moscas. Ellas realizaron también otras misiones. Lolita, de reconocimiento, primero como observadora a bordo de un hidroavión Savoia-Marchetti S-32 de la Aeronáutica Naval, y más tarde en solitario pilotando una avioneta De Havilland, seguramente una Push Moth o una Hornet, vigilando el tráfico de barcos en la zona y dando aviso cada vez que detectaba alguno cuya presencia fuera sospechosa. Mari Pepa, que ya en los primeros días de la guerra se había dedicado a lanzar octavillas en apoyo de la República por Barcelona y sus alrededores, pilotaba frecuentemente un DH-84 Dragon, el modelo anterior a nuestro Dragon Rapide, con el que llevaba suministros al frente aragonés y regresaba después trayendo a bordo a cuantos heridos cupiesen en el avión. En los últimos días de la contienda, junto al piloto que antaño fuera su instructor, Josep Carreras, evacuó a docenas de refugiados al otro lado de los Pirineos utilizando un DC-2 militarizado, hasta que también ellos tuvieron que huir a Francia en febrero de 1939, en un último vuelo que bien podría haber acabado en tragedia debido al sobrepeso. Allí Mari Pepa y Josep contrajeron matrimonio y posteriormente pasaron a Inglaterra. Josep encontró pronto trabajo como piloto, pero no así Mari Pepa, que además se quedó embarazada al cabo de pocos meses. Buena muestra del tipo de mujer que era Mari Pepa es, precisamente, lo que sucedió cuando se puso de parto.



En la parte final de la gestación se había trasladado a una granja al norte de Londres, donde teóricamente estaría a salvo de los bombardeos. Cuando llegó el momento, en mitad de la noche, Josep se encontraba lejos y no había nadie que pudiera llevarla al hospital ni había tampoco teléfono para avisar a un médico. Temiendo perder al niño si daba a luz sola en la granja, Mari Pepa se subió a una bicicleta y se fue pedaleando hasta el hospital más cercano, que estaba a más de 15 kilómetros. Sufriendo contracciones, con una bicicleta de paseo, en la oscuridad y por caminos rurales... Cuesta imaginárselo, pero el caso es que llegó y dio felizmente a luz a dos mellizos.

A diferencia de su amiga Mari Pepa, Lolita Vives renunció a escapar y decidió quedarse en España, ya que sus padres eran ya muy mayores y cada vez más dependientes de ella. Por fortuna, al no haber participado en combates, no fue represaliada. Con el tiempo se casó con un médico viudo que tenía diez hijos, al que ayudó en la consulta además de retomar su profesión como profesora de piano para conseguir llegar a fin de mes. A pesar de las circunstancias, tan duras, fueron felices juntos durante muchos años, lo mismo que Mari Pepa y Josep en Inglaterra.

Más triste es la historia de María. Volvió a Madrid tras la guerra, unida aún sentimentalmente a su antiguo instructor, Rodríguez de Lecea, pero su situación era de lo más irregular, dado que su divorcio había perdido validez y por lo tanto volvía a estar legalmente casada con su anterior marido, y además la notoriedad que había alcanzado durante los años de la República no estaba bien vista en la nueva España. A Rodríguez de Lecea, que se había convertido en un personaje influyente en el régimen de Franco -de hecho fue Ministro del Aire durante varios años-, no le convenía en modo alguno llamar la atención, por lo que María se vio obligada a vivir de forma extremadamente discreta y sin contacto alguno con la alta sociedad a la que un día había pertenecido. Sus últimos veinte años, tras la muerte de Rodríguez de Lecea, los pasó en el más completo anonimato. Nadie, salvo los pocos familiares con los que aún tenía algún contacto, recordaba a la que había sido la primera piloto española. Cuando murió, completamente sola, su cuerpo tardó varios días en ser encontrado.



Mari Pepa con Canudas y Jean Batten



Dolores Vives



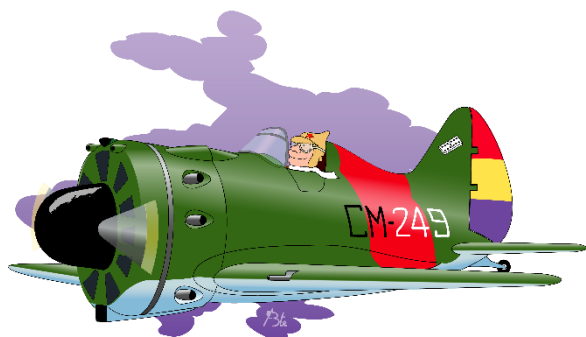
*Africa Llamas**Margot Soriano**Pilar San Miguel*

Ninguna de aquellas pioneras, ni María, ni Margot, ni Pilar, ni África, ni Mari Pepa ni Lolita volvieron a volar después de que se acabara la guerra. Tuvieron que pasar casi tres décadas hasta que esas barreras, que se habían levantado frente a las mujeres españolas que aún soñaban con ser pilotos, empezaron a caer, una tras otra, al paso de una veinteañera llamada Bettina Kadner. Pero eso es ya el comienzo de otra historia, una muy bella, que se está escribiendo todavía...



# CARICATURAS

Autor: Juan Antonio García Ruiz



# CARICATURAS



Ilyushin Il "Shturmovik



# CARICATURAS



Junkers Ju-87 "Stuka"



# CARICATURAS



Lockheed P-3C "Orion"



# CARICATURAS



LTV A-7 "Corsair II"



# CARICATURAS



Douglas A-4E "Skyhawk"



# CARICATURAS



McDonnell Douglas F-4 "Phantom II"





McDonnell Douglas F7A-18C "Hornet"



# CARICATURAS



McDonnell Douglas F-15E "Strike Eagle"





Hispano Aviación HA1112 C4-K "Buchón"  
(Imagen de la película La Batalla de Inglaterra)

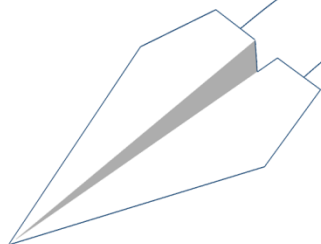


# CARICATURAS



McDonnell Douglas KC10-30CF "Extender"





**Colaboran en este número:**

Juan Antonio García Ruiz  
Dario Pozo Hernández  
Javier López Acinas  
Diseño original de Luis Díaz

**Aviso legal**

Todos los contenidos de este boletín son propiedad de la Fundación Infante de Orleans y de sus autores. No está permitida su copia o utilización sin autorización expresa.