

Universitat Rovira i Virgili

Investidura com a doctora honoris causa  
de la senyora Bettina Kadner

Sessió acadèmica extraordinària,  
24 de maig de 2019





# Investidura com a doctora honoris causa de la senyora Bettina Kadner

Sessió acadèmica extraordinària,  
24 de maig de 2019



Universitat Rovira i Virgili  
Tarragona

Discurs d'investidura: © 2019 by Bettina Kadner

Fotografia: Margarida Alberich

Imprès per Indústries Gràfiques Gabriel Gibert, SA

Dipòsit Legal: T 984-2019

# Índex

Elogi de la candidata a càrrec de la doctora CRISTINA CASAMITJANA OLIVÉ	7
Discurs d'investidura pronunciat per la senyora BETTINA KADNER	15
Paraules de benvinguda pronunciades per la doctora MARÍA JOSÉ FIGUERAS Rectora Mgfca. de la Universitat	27





Elogi de la candidata

a càrrec de la doctora Cristina Casamitjana Olivé





Rectora Magnífica, distingida i estimada Bettina Kadner, digníssima presència, autoritats, doctores i doctors, personal d'administració i serveis, estudiants, membres de la comunitat universitària de la Universitat Rovira i Virgili i del CESDA, senyores i senyors, amigues i amics, alguns vinguts de ben lluny.

Es un gran honor para mí pronunciar esta *laudatio* sobre la distinguida Sra. Bettina Kadner. Personalmente, me gustaría felicitar al Consejo de Gobierno de la Universitat Rovira i Virgili por su acierto en aprobar la candidatura de la doctoranda, piloto de aviación comercial o aviadora, como a ella le gusta definirse.

También me gustaría agradecer muy sinceramente a la rectora María José Figueras la confianza y responsabilidad que ha depositado en mí al proponerme como madrina de la doctoranda y tener, así, el honor de pronunciar este discurso. Espero no defraudarla.

Buenos días. Les habla la copiloto Cristina Casamitjana, en nombre de la distinguida comandante Bettina Kadner. Iniciamos en este momento el vuelo REGO-URV 24/5/19 con destino a la investidura de la Sra. Bettina Kadner como doctora honoris causa por la Universitat Rovira i Virgili.

Les informamos de que la velocidad de crucero será de 850 km por hora respecto al terreno y que el vuelo se situará a una altura de 38.000 pies, sobrevolando en todo momento espacio aéreo controlado. Durante el vuelo y en aplicación de las libertades del aire aprobadas en el Convenio de Chicago de 1944, realizaremos tres escalas técnicas.

Les anunciamos que la duración estimada de este vuelo será de aproximadamente 15 minutos, durante los cuales no se prevén turbulencias. Por este motivo y dada la brevedad del trayecto, les rogamos permanezcan atentos en sus asientos y en posición vertical, para evitar cualquier tentación de abandonar el vuelo antes de su finalización.

Estos quince minutos quieren ser el relato de un sueño, el relato de un vuelo y, en definitiva, el relato de una vida muy singular. El vuelo, el sueño y

la vida de Bettina Kadner, primera mujer piloto de aviación comercial de España, primera comandante de aviación comercial de España y la segunda de Europa y, hasta donde nos consta, primera mujer piloto en el mundo en recibir la más alta distinción académica que se puede otorgar: ser nombrada doctora honoris causa por una universidad, en este caso la Universitat Rovira i Virgili.

### **PRIMERA ESCALA TÉCNICA: EL SUEÑO (1955-1958)**

Nacida en Madrid el 1 de diciembre de 1946, entre los 9 y los 12 años —edad en la que, según sus propias palabras, se forjan los sueños—, una pequeña Bettina Kadner alzaba embelesada sus grandes ojos al cielo soñando no ya con viajar, sino con pilotar aquellos aviones que veía despegando, volando o aterrizando mientras acompañaba a su madre en el aeropuerto de Madrid. Ese sueño la acompañó siempre.

Primero finalizó sus estudios en el colegio alemán de Madrid. Más tarde, con el apoyo incondicional de su familia, empezó a volar en el aeropuerto de Cuatro Vientos las avionetas AISA I-11B, Pa-18 y Bücker. Seguidamente pasó por las escuelas de vuelo de Murcia, Alicante y Salamanca, donde obtuvo la cualificación de vuelo instrumental.

Gracias a su tenacidad, esfuerzo y brillante inteligencia, así como al apoyo incondicional de su maestro, José García Matres, pudo superar con creces y gran éxito las rigurosas y difíciles pruebas del examen libre en la Escuela Superior de Vuelos de Salamanca. Las horas de vuelo de piloto en prácticas necesarias las realizó en los aviones DC-3 y DC-4 en la compañía aérea Spantax.

Finalizados los estudios y con los títulos y calificaciones preceptivos para ser piloto de aviones comerciales, el día 1 de octubre de 1969 una joven Bettina Kadner, con vocación, decisión y un excelente dominio de tres idiomas —alemán, inglés y español— fue contratada como copiloto por la compañía Spantax para la flota del avión F-27, un avión Fokker, de fabricación holandesa, bimotor turbohélice.

Esa fecha fue muy importante, pues, además de hacer su sueño realidad, se convirtió en la primera mujer piloto en España que volaba un avión de pasajeros comercial. De hecho, durante quince años fue la única mujer piloto comercial en España.

### **SEGUNDA ESCALA TÉCNICA: EL VUELO (24 de febrero de 1972)**

Iniciado su vuelo en 1969 con el avión F-27, el día 24 de febrero de 1972 la Sra. Kadner obtuvo la suelta como comandante con ese mismo

avión, lo que le permitió alcanzar un nuevo hito histórico: se convirtió en la primera mujer piloto comandante de España y, como ya he apuntado antes, en la segunda de Europa. En la misma compañía que la apoyó a lo largo de su carrera profesional, la compañía aérea Spantax, voló también los aviones DC-6, DC-7, Convair Coronado, DC-9 y Boeing 737.

En 1987 ingresó en la compañía aérea Iberia como copiloto del avión DC-9. Más tarde pasó a volar los aviones Airbus 300 y Boeing 757, y en 1996 ascendió a comandante con los aviones Airbus 319/320/321. Gracias a su espíritu permanentemente pedagógico, en la compañía Iberia ejerció también como instructora de vuelo y finalizó su excelente e impecable carrera profesional en Iberia el mes de noviembre de 2006, año de su jubilación.

### **TERCERA ESCALA TÉCNICA: LA VIDA (1998)**

Casada con Pedro Burmester y con dos hijos, Víctor y Vera, volar no fue la única actividad que Bettina Kadner llevó a cabo a lo largo de su vida. Mujer inquieta por naturaleza y firmemente convencida de que la formación nos hace mejores profesionales y personas, en 1998 participó, junto con otros pilotos, en la creación del Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC).

Desde su creación, el COPAC tenía entre sus principales objetivos conseguir la aprobación de una formación reglada completa y de calidad que garantizase la profesionalidad de los pilotos españoles. Dando cumplimiento a este objetivo, en 2001 se constituyó el Centro de Estudios Superiores de la Aviación (CESDA). Desde su inicio, el CESDA se adscribió a la Universitat Rovira i Virgili, que confió plenamente en la necesidad de velar por la calidad de los estudios de piloto de aviación comercial y elevarlos a rango universitario. Nació así el primer título oficial de grado de Piloto Comercial y Operaciones Aéreas. El apoyo de la Universitat Rovira i Virgili fue decisivo para lograrlo, y hoy sigue siéndolo. Así pues, como miembro del COPAC, Bettina Kadner perteneció a ese selecto grupo de pilotos visionarios que, a principios del siglo XXI, fundaron nuestro centro.

La Sra. Kadner es asimismo miembro de otras organizaciones, como el Sindicato Español de Pilotos (SEPLA) y el grupo Aviadoras. En este punto, cabe destacar la gran importancia de la labor que desarrolla este grupo, que tiene como propósito dar visibilidad a las mujeres en el mundo de la aviación para aumentar así el número de pilotos femeninas. Este objetivo las lleva a hacer pedagogía en favor de la igualdad de oportunidades para las

mujeres en el mundo de la aviación. Desde aquí queremos destacar la iniciativa y el esfuerzo que realiza este grupo de mujeres, así como ofrecerles nuestro reconocimiento y nuestro más sincero apoyo.

Como decía el gran historiador Josep Fontana, “la educación es el motor del cambio”. Está claro que así lo creen la Sra. Kadner y el grupo de Aviadoras, y así lo creemos nosotros también. Es desde la infancia que niñas y niños deben ser educadas y educados en la igualdad. Nuestro gran reto es enseñarles que la igualdad es la normalidad, no la excepción. No es una lucha de reivindicación de mujeres contra hombres, en absoluto; es una lucha que busca que los hombres se impliquen en este esfuerzo para poder alcanzar la igualdad. Este objetivo solo lo alcanzaremos si esta legítima reivindicación es transversal. La educación que desde Aviadoras y desde nuestros centros educativos se imparte es un instrumento fundamental para que el cambio sea efectivo y dejemos a las generaciones futuras una sociedad mejor y más igualitaria.

Lamentablemente, estamos muy lejos de esa igualdad. Según datos del COPAC, actualmente constan como colegiadas 222 mujeres, frente a 6.247 hombres; es decir, solo un 3,6 % de pilotos colegiados son mujeres. El SEPLA ofrece cifras similares: de los 6.000 pilotos afiliados, solo 198 son mujeres, un 3,3 %. Si extrapolamos el análisis a nivel mundial, se estima que, de los cerca de 130.000 pilotos en activo, solo 4000 son mujeres, poco más del 3 %. La cifra la aporta la Sociedad Internacional de Mujeres Pilotos de Líneas Aéreas y revela que esta profesión es una de las que cuenta con mayor desigualdad de género.

En el CESDA, que, como la Universitat Rovira i Virgili, está muy comprometido con la igualdad, gracias a las campañas dirigidas específicamente a las mujeres que quieren ser pilotos, durante el curso 2018-19 hemos conseguido llegar al 12,7 % de mujeres matriculadas, lo que supone un punto porcentual superior al curso pasado. Alcanzar este porcentaje nos ha supuesto un gran esfuerzo, del que nos sentimos profundamente orgullosos.

Si la realidad del sector es tan compleja para la mujer como hemos constatado, nos preguntamos: ¿cómo consiguió en 1969 convertirse Bettina Kadner en la primera y única mujer en un sector de hombres durante quince años? Para responder a esta pregunta, leemos lo que sus compañeras y amigas Aviadoras publican de ella en su página web:

«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».

Siempre recordaré la maravillosa tarde que pasamos juntas en su casa de Madrid el pasado día 2 de abril, concretamente en la sala donde se gestó el CESDA. Mujer singular, fuerte, inteligente, alegre y culta donde las haya, expresó en todo momento la suerte que tuvo de contar con el apoyo de su entorno familiar y con la confianza que la compañía Spantax depositó en ella para empezar a volar.

Simone de Beauvoir decía: «Eso es lo que yo considero verdadera generosidad: das todo de ti y, aun así, siempre sientes que no te cuesta nada». Así es Bettina Kadner: pura generosidad en todos los sentidos. Cree firmemente que cuando cabeza y corazón están bien alineados, se puede conseguir todo. No cabe la menor duda de que ella los tiene muy bien alineados. Bettina Kadner nunca se apartó de su sueño, por difícil que este fuese y por fácil que ella lo describa.

Hannah Arendt escribió «Nobleza, dignidad, constancia y cierto risueño coraje: todo lo que constituye la grandeza sigue siendo esencialmente lo mismo a través de los siglos». Yo creo que ningún adjetivo podría definir mejor la grandeza de la trayectoria personal, profesional y única de Bettina Kadner. Esa constancia, esa vocación, esa dignidad y su innata inteligencia le ayudaron a cumplir su sueño y a convertirse en un referente para todas las futuras aviadoras.

Institucionalmente, el CESDA, como centro universitario de formación de pilotos, y la Universitat Rovira i Virgili, compartimos la responsabilidad de que su legado obtenga la visibilidad que merece y no caiga en el olvido de la historia, al igual que el de otras mujeres. Nos referimos a mujeres tan destacadas en el mundo de la aviación como Katharine Wright, pionera junto con sus hermanos en conseguir que por primera vez se realizase un vuelo controlado con motor en una máquina más pesada que el aire. El avión recorrió solo 36 metros y su duración fue de solo 12 segundos, pero

la hazaña fue extraordinaria. El hombre podía volar por primera vez en la historia. Era el 17 de diciembre de 1903.

La historia recogió la hazaña de los hermanos varones, pero olvidó a Katharine. Hace unos días, Eva Güimil escribía: «En la obra autobiográfica *Por el placer de hacerlo*, la aviadora Amelia Earhart escribió sobre Katharine Wright: “A pesar de que ella misma nunca voló, dudo que ninguna otra mujer americana haya jugado un papel tan directo y relevante en el mundo de la aviación como ella”».

No queremos contribuir a que estos errores y olvidos que han alimentado la historia sigan produciéndose. Por este motivo, creemos que es de justicia reconocer los méritos de la aviadora Bettina Kadner. Su trayectoria debe ser la estela que inspire a las nuevas generaciones de mujeres que luchan por conseguir su sueño. Seamos muy conscientes de que, a pesar de todas las dificultades, ella lo consiguió. No concebimos mejor ejemplo para todas nosotras que el que nos deja Bettina Kadner.

Ahora que las tres paradas técnicas —sueño, vuelo y vida de Bettina Kadner— han finalizado, informamos a torre de control de que el vuelo REGO-URV 24/5/19 procede a aterrizar. Aterrizamos.

Rectora Magnífica, en la mesura que m’ha estat possible, he exposat la vida i obra de la senyora Bettina Kadner. Crec, doncs, haver dit prou perquè amb la vostra autoritat li sigui atorgat el reconeixement dels seus mèrits. Per tant, Rectora Magnífica, us demano que us digneu nomenar doctora honoris causa la senyora Bettina Kadner i incorporar-la a la nostra universitat.



Discurs d'investidura

pronunciat per la senyora Bettina Kadner



Rectora Magnífica de la Universitat Rovira i 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 y familia.

Quiero iniciar este discurso manifestando mi profundo agradecimiento a la comunidad universitaria de la Universitat Rovira i Virgili por el doctorado honoris causa con el que me ha distinguido. Deseo expresar este agradecimiento, muy particularmente, a la rectora, Dra. María José Figueras, y a la Dra. Cristina Casamitjana, directora del 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... De otro modo, ¿por qué, ya desde niña, tengo 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 ello importó una máquina que pintaba las rayas discontinuas de las pistas de aterrizaje. Durante mis vacaciones yo la acompañaba y observaba cómo se hacían esos trabajos. Tenía entonces doce años. El primer aeropuerto que se pintó fue el de Getafe (Madrid). Allí me pasaba el día viendo tomar tierra y despegar los aviones de caza y de carga. Eso me fascinó. Me pareció lo más bonito del mundo.

Fue entonces cuando decidí hacerme piloto. Pero ¿cómo? No tenía ni idea de por dónde empezar; de hecho, yo pensaba que los aviones eran macizos.

De nuevo, nada pasa porque sí.

Unos años después, paseando con unos amigos por la Castellana, en Madrid, y hablando de mis dudas acerca de mi porvenir, me fijé en el cartel colgado en un portal en el que se podía leer: «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. Jamás se me pasó 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 indicaron, empecé a volar en el Aeroclub de Cuatro Vientos (Madrid) en una avioneta AISA I-11B. Llegar el primer día, subirme 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, ya con el título de piloto privado, en la misma escuela de vuelo pasé a volar la Pa 18 y a hacer acrobacias en una Bucker. Más tarde estudié en las escuelas de Alicante y Murcia para obtener el título de piloto comercial. Como había que hacer horas de piloto en prácticas, regresé a Spantax para preguntar si podía realizarlas en la compañía. Allí me autorizaron para volar entre las islas Canarias en el DC-3 y en el DC-4, aviones de carga de la compañía. En ese último llegué a Las Palmas rodeada de pollos y cajas de huevos para volar luego en el DC-3 como piloto en prácticas. Mi suerte fue 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 todavía hoy.

Ya solo faltaba prepararme para el Certificado de Vuelo Instrumental (IFR). Ese certificado solo se podía obtener 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 ingresaba un número muy reducido de pilotos civiles por cada curso convocado para pilotos militares. Otra fórmula era presentarse como alumno libre para obtener el 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 hacerlo en la base militar, sí 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 a bordo de la escuela de Matacán (Salamanca), quien realizaba en Madrid el curso de Estado Mayor. Junto con el 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 superado el curso me la proporcionó Spantax, desde donde me llamaron para invitarme a volar en la compañía. Después de tres años de estudios y de vuelo, 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 alcanzar las metas que uno se propone. Nada te resulta difícil cuando te comprometes con tu vocación. Si todos los obstáculos que surgen se enfrentan con naturalidad, la fe en uno mismo aumenta día tras día.

Empecé como copiloto en el Fokker 27, avión turbohélice que volaba principalmente por España. Entonces aún no sabía que era la segunda piloto femenina de Europa. Me convertí en comandante de ese avión en 1972, al cumplir veinticinco años, que era entonces la edad mínima para ostentar un cargo de confianza en una compañía aérea. Me divertía cuando los pasajeros aplaudían al aterrizar y, en algunos vuelos, decían «¡Viva la comandante!». Después volé el DC-6, el DC-7, el Convair Coronado, el DC-9 y el Boeing 737. Cuando me soltaron en el Boeing 737 me encontré con que mi tripulación de cabina había 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. Una mañana, atravesando la terminal de Barajas, me encontré con un grupo de chicos que se despedía de uno de ellos. Allí estaba Pedro, compañero del colegio, quien enseguida me presentó orgulloso a todos los demás. Pedro se convirtió en «el primer marido de una piloto», como le gusta decir y de lo que sigue presumiendo todavía hoy. Nos casamos y tuvimos a Víctor y Vera. Ellos vivieron con normalidad mi profesión, lo cual me ha dado siempre una tranquilidad enorme. Así pues, no puedo sino dar gracias a los tres.

Había decidido abrazar una profesión eminentemente masculina. Por eso pronto empecé a investigar quién había hecho algo parecido a lo largo de la historia. Enseguida aprendí que, a partir de 1903, los fabricantes de aviones y, más tarde, los aeroclubs y escuelas privadas se ocuparon de la enseñanza de los pilotos y que tanto hombres como mujeres empezaron a volar. Seguidamente les ofrezco 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 ingeniera de aviones y trabajó como piloto de pruebas.

Amy Johnson, inglesa, con solo veintidós años voló desde Inglaterra a Australia en diecinueve días. Durante la II 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. Diez años más tarde atravesó en solitario el Atlántico sur en doce horas. Fue una de las primeras pilotos militares que alcanzó el grado de capitán.

Interesantísimas para mí fueron las mujeres rusas del regimiento 588, conocidas como las «Brujas de la Noche». Fue el único regimiento de mujeres pilotos de combate en la II Guerra Mundial. Atacaba de noche al ejército alemán con unos biplanos que se utilizaban para fumigar: en conjunto, 24.000 misiones de combate, 23.000 toneladas de explosivos. Recibieron 23 condecoraciones como heroínas de la Unión Soviética. Increíble. Las dos más destacadas fueron Lilya Litvyak, “La Rosa Blanca de Stalingrado”, que logró doce victorias y murió en combate con solo veintidós años, y su compatriota Katia Budanova, que murió a los veinte años defendiendo Leningrado tras derribar diez aviones enemigos.

Amelia Earhart (1897), estadounidense, es la más homenajeada de todas. Batió récords de altura, cruzó el Atlántico como copiloto y, en solitario, voló desde Terranova a Irlanda del Norte. Intentó dar la vuelta al mundo, pero, tras volar 35.000 kilómetros en cuarenta días, desapareció en el Pacífico en junio de 1937. Iberia tiene un Airbus 320 con su nombre.

Jacqueline Cochran, estadounidense, obtuvo la licencia de vuelo en 1932. Se dedicó a batir récords. Voló a 10.000 metros de altura con un biplano de alas de tela. Participó en las carreras aéreas Londres-Melbourne y Los Ángeles-Cleveland y se impuso en las dos. Instruyó a veinticinco mujeres pilotos americanas para volar a Gran Bretaña durante la II Guerra Mundial. Cruzó el Atlántico con un bombardero. Fundadora y directora de las WASP (Woman Airforce Service Pilots) en 1943, perteneció al mando de las fuerzas aéreas americanas, asociación que se incorporó a la guerra para transportar enfermos y víveres, así como para probar aviones y llevarlos al frente. En 1945 recibió una medalla por los servicios prestados. En Francia, además, se le otorgó en 1946 la Legión de Honor, la más alta condecoración del Estado. Jacqueline superó la barrera de sonido y batió más récords de distancia y velocidad que cualquier otro piloto masculino o femenino. Presidió la Federación Aeronáutica Internacional, recibió numerosas distinciones internacionales y ocupó puestos honoríficos en escuelas y univer-

sidades. Fue una aventurera excepcional. Murió en 1980 dejándonos una biografía, *The Stars at Noon*, extraordinariamente vital e interesante.

Jacqueline Auriol, francesa, fue otra piloto increíble que nos dejó asimismo su biografía en *Vivo para volar*. Nació en 1917 en Challons (Francia) y se hizo piloto en 1947. Sufrió un accidente aéreo en un anfibio y cuando se recuperó obtuvo la licencia de helicóptero y la de piloto de pruebas en el centro de Brétigny; de hecho, se convirtió en la primera piloto de pruebas francesa que voló el *Mystère*. En 1953 atravesó la barrera del sonido en un *Mystère IV*. Batió el récord de velocidad en 1954, y en 1959 alcanzó la velocidad de Mach 2 en un *Mirage III*. Tuvo el honor de ser una de las primeras pilotos en volar el Concorde. Por todos sus méritos le fue concedida la Legión de Honor francesa, la Gran Cruz del Mérito Aeronáutico y la Gran Medalla de Oro del Aeroclub de Francia. Ganó el Harmon Trophy, principal premio aeronáutico internacional, en tres ocasiones: 1952, 1953 y 1955. Murió en Francia en el año 2000.

¿Cuándo empezamos las mujeres a volar en líneas aéreas comerciales transportando correo, mercancías y pasajeros? La primera de ellas fue Helene Ritchie, que en 1934 empezó a volar en Estados Unidos en la compañía aérea Central Airlines. En 1968 lo hizo Turi Wideroe, en la compañía SAS. Luego lo hice yo misma, en 1969, 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.

Lo reitero una vez más: nada pasa por casualidad. Por entonces, Spantax estaba atravesando un momento crítico y yo debía tomar una decisión. Nacían otras compañías de vuelos chárter en España y había muchas oportunidades de trabajo. Yo andaba bastante despistada y no sabía a dónde ir a volar. Casualmente, me encontré con Agustín Pardo comprando bombillas en una ferretería. Agustín había sido compañero mío en los exámenes de la Escuela de Salamanca. No nos habíamos vuelto a ver desde entonces. Él estaba volando en Iberia y me propuso que me presentara a los exámenes de pilotos de alta experiencia, por lo que finalmente me decidí.

Después de diecisiete años volando en Spantax, en octubre de 1987 entré en Iberia. Volé primero en el DC-9 como copiloto, más tarde en el A-300, en el Boeing 757 y, finalmente, en el A-320, en el que volé como comandante hasta mi jubilación en 2006. Durante quince años fui la única

mujer que voló sola como piloto en una línea aérea de bandera española. La primera en volar en la compañía Iberia fue María Aburto, 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 Estados Unidos. Nos cruzábamos en los simuladores, las bibliotecas y las cantinas. Me sentía normal y menos observada con mis colegas femeninas. Fue entonces cuando me comenzó a interesar la instrucción.

Fue en Iberia donde inicié mi actividad como instructora de vuelo; al principio, en la Escuela de Pilotos de nuevo ingreso de Iberia, lo hice 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. Los primeros habían tenido que realizar un ingreso-oposición, cuatro 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. Como ya no era preciso pasar por el filtro único que era la Escuela de Salamanca, nos encontramos con pilotos que, aun cumpliendo la normativa exigida, no alcanzaban los niveles de excelencia necesarios para volar como copilotos en una línea aérea.

Estábamos en 1995. En ese momento de desconcierto, la Asociación Española de Pilotos (AEP), con Carlos Romero como presidente, José Fernández-Coppel como vicepresidente, Óscar Molina como secretario y Juan Manuel Pérez Aumatell y yo misma como vocales, asesorados por Javier Recarte, nos propusimos iniciar el camino para la creación del Colegio de Pilotos de Aviación Civil (COPAC) y del Centro de Estudios Superiores de la Aviación (CESDA). Asimismo, dentro del COPAC se creó el Comité Fundacional (COFUC), en el que colaboraban económicamente los pilotos, con el fin reunir 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 grado con la ATPL (Airline Transport Pilot Licence), con vistas

a conseguir en España un modelo profesional basado en la excelencia, que, aunque cueste crearlo, podía llegar a ordenar la profesión en toda Europa.

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

Dos años más tarde, en 1997, nació la Fundación Rego, con el alcalde de Reus, Sr. Abelló i Padró, como presidente y con el Sr. Carlos Romero como vicepresidente, además de Tomàs Barberá, Juan Manuel Pérez Aumatell, Ignacio Rubio, Andreu Pujol, Óscar Molina, Salvador Sedó y, posteriormente, el alcalde D. Lluís Miquel Pérez. Sus patronos institucionales son la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Reus, la Universitat Rovira i Virgili y el Colegio de Pilotos.

En este punto, debo expresar mi más profundo agradecimiento a todos aquellos que entendieron ese proyecto ilusionante y le abrieron sus puertas. Nunca podremos olvidar el esfuerzo que realizaron en favor de nuestra formación la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Reus y la Universitat Rovira i Virgili (URV).

Los primeros contactos con la URV se iniciaron cuando era rector el Dr. 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. Al año siguiente se firmó la adscripción del CESDA a la URV, que en principio ofreció los estudios como «título propio».

En el año 2000 hubo elecciones a la primera 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, en calidad de colaboradora. A su vez, en la Fundación Rego ocupó la presidencia el Sr. Aumatell, y la gerencia, D. Emilio Uriel Cano. Finalmente, en 2001 se iniciaron las clases de la primera promoción del CESDA, con D. Francisco Díaz como director de estudios y D. Santiago Cid como director de operaciones.

La colaboración entre el COPAC y CESDA fue absoluta desde el primer momento. En 2002, Quico Díaz y Santi Cid presentaron oficialmente el proyecto CESDA en Barajas, en el marco del seminario "Presente y futuro de la formación aeronáutica", donde subrayaron la necesidad de una formación tutelada por la Universidad.

En 2003 se celebró el I Congreso de Formación Aeronáutica, codirigido por Chan Sáenz de Santamaría, en el que el Sr. Díaz presentó una ponencia sobre la Declaración de Bolonia, el proceso europeo de convergencia universitaria. Los profesores del CESDA, Sres. Fernando Sánchez y Miquel Trasvería, impartieron una conferencia que llevaba por título «La formación universitaria ON LINE», en la que planteaban la posibilidad de que los pilotos ATPL pudieran obtener el grado superior.

\* \* \*

Dieciocho años después, estamos muy orgullosos de lo que hemos conseguido. Gracias, muchísimas gracias, a todos los que nos ayudaron y se comprometieron con unos pocos locos que, con 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 y a su gerente, D. Josep Maria Adserá, así como al trabajo y la dedicación entusiasta de Dña. Cristina Casamitjana, nuestra directora.

Asimismo, no queremos dejar de dar las gracias a los alumnos que han creído en nuestro proyecto y que han invertido en él tiempo, ilusión y dinero.

Hemos resultado largamente recompensados con los éxitos del COPAC y el CESDA, del título propio de grado —integrado en el sistema académico europeo (Plan Bolonia)— y de la correspondencia ATPL como reconocimiento oficial de nuestra formación de grado, del futuro de nuestros compañeros como posibles funcionarios de grado superior y, en fin, con mi doctorado.

Ahora nos corresponde difundirlo, sobre todo, a las futuras pilotos femeninas, para que lo natural sea hacerse piloto en estas condiciones. Con este propósito, en octubre de 2017 nació en la AEP el grupo Aviadoras, cuyo principal objetivo es incrementar la presencia de la mujer en la profesión de piloto, que en la actualidad es del 4 % en España, del 6 % en Europa y, como curiosidad, del 11 % en la India.

Las Aviadoras acuden a todos los colegios posibles para que los niños y niñas vean con naturalidad la presencia de mujeres en puestos culturalmente identificados con la figura masculina. Asisten a todos los foros nacionales e internacionales. Dan voz y visibilidad al colectivo femenino 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 el espíritu que tienen es difícil que no lleguen adonde se propongan llegar.

Solo en Europa se necesitarán 104.000 pilotos en los próximos veinte años. Como veis, sigo en contacto con aviadoras y aviadores. ¡Qué tendrá la aviación que tanto engancha!

Una vez más, porque las cosas no pasan porque sí, nos encontramos aquí, tras una larga carrera, para reconocer mi paso por este mundo aeronáutico. Creedme 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.

En efecto, este premio no es solo mío, sino de mis compañeros Jorge Monedero, Juan Manuel Aumatell y José Fernández-Coppel, con los que he vivido momentos inolvidables con la creación del COPAC y el CESDA. También es un poco de mis amigos, que siempre han estado ahí, y hoy, incluso, aquí. Y por supuesto de mi familia, que siempre me dio su apoyo: mi madre, Pedro, Víctor y Vera.

Muchas gracias a todos.





Paraules de benvinguda

pronunciades per la Dra. María José Figueras,  
Rectora Magnífica de la Universitat



Benvolguda Dra. Bettina Kadner, Sr. President del Consell Social, Sra. Secretària General de la URV, Sra. Directora del CESDA i padrina, Representants polítics i de la societat civil, Col·legues d'altres universitats, Membres de la comunitat universitària i, especialment, estudiants del CESDA, senyores i senyors,

Benvingudes i benvinguts a la Rovira i Virgili, la vostra universitat. Avui és un dia molt especial per a la nostra institució. Avui investim un nou doctor honoris causa, una nova doctora honoris causa, per ser més precisos.

En una cerimònia que ja hem repetit en quaranta-quatre ocasions a la Universitat Rovira i Virgili, és la sisena vegada que aquest guardó, la màxima distinció que pot atorgar una universitat, recau en una dona. I és per això, i per altres motius que aniré comentant més endavant, que afirmo que avui és un dia molt especial per a la nostra institució.

Si només sis de quaranta-quatre són doctores honoris causa (una xifra que representa el 13,6 per cent), és evident que ens queda un llarg camí per recórrer pel que fa a la perspectiva de gènere en la designació i investidura de doctors honoris causa. I estaran d'acord amb mi que no serà perquè no hi hagi dones que han estat o són autèntiques celebritats o referents en els diferents àmbits del coneixement.

Però, tal com va deixar escrit el poeta Antonio Machado, «Caminante no hay camino, se hace camino al andar». I aquest camí, que pretén ser el full de ruta que ens permeti anar equilibrant la balança entre doctores i doctors honoris causa, ja l'hem començat a caminar. I esperem que mai més no hàgim de tornar enrere.

Feta aquesta introducció, vull aprofitar l'avinentesa per agrair a la directora del Centre d'Estudis Superiors de l'Aviació (CESDA), Cristina Casamitjana, la proposta que ens va fer arribar, fa uns mesos, per tal que valoréssim la possibilitat de lliurar aquesta distinció a Bettina Kadner, la primera dona que va pilotar un avió comercial a Espanya i una de les primeres d'Europa. També vull felicitar-la per la presentació que ens acaba de fer de la doctora

Kadner, una *laudatio* absolutament diferent, innovadora, original i emotiva alhora. Moltes felicitats, copilot Cristina!

Després d'aquest agraïment i felicitació, passo a parlar de la doctoranda. Les diferents entrevistes i reportatges que he llegit aquests dies previs a l'acte que celebrem avui han permès fer-me una idea, crec que aproximada, d'on ve la passió de Bettina Kadner per volar. La seva mare, l'Ute, explicava fa vint anys al diari *El País* que a la Bettina sempre l'havien fascinat els avions, i que sent només una nena li encantava fer aeromodelisme i penjar, al sostre de l'habitació, les maquetes d'avions que ella mateixa construïa.

Per això, quan amb només dotze anys va començar a acompanyar assíduament la seva mare a l'aeroport de Getafe per comprovar com funcionaven els equips de senyalització per a pistes d'aterratge que havia importat del seu país natal, Alemanya, el cercle es va començar a tancar. Qui sap si en una d'aquestes visites la Bettina va decidir compartir amb la mare el seu gran somni: "Mare, vull ser pilot».

Les reticències i pors inicials de la família, pel respecte que suposa dedicar-se professionalment a volar, van ser —imagino— molt més fàcils de vèncer que les que devia posar el Ministeri de l'Aire i les circumstàncies del moment. A final dels anys seixanta i principi dels setanta determinades professions estaven vetades o eren de difícil accés per a les dones. La determinació de la Bettina, mostrant la mateixa tenacitat de què han fet gala moltes altres dones al llarg de la història en els àmbits respectius, per intentar que es fes realitat allò que les omplia professionalment, per més difícil o impossible que semblés, va ser clau perquè es modifiquessin la llei i el reglament que impedièn que les dones poguessin pilotar avions comercials. Alhora, amb la seva determinació, la Bettina va obrir les portes a moltes altres dones per tal que poguessin complir els seus somnis.

Avui, el que volem honorar amb aquesta distinció és aquesta tenacitat, aquesta perseverança, aquesta carrera d'obstacles que la Bettina i moltes altres dones han hagut d'anar superant al llarg de la història per veure complerts els seus somnis. Dones excepcionals i valentes que, sabent les dificultats que hi ha per aconseguir un determinat objectiu, sent dones en un món d'homes, saben trobar la manera de saltar les barreres i obrir aquest camí que evocava Antonio Machado per tal d'anar-hi sumant altres dones.

La Bettina Kadner va confessar fa vint anys, en aquella mateixa entrevista a què abans m'he referit: «Mai no em cansaré de volar i de contemplar la terra des del cel. Quan m'enlairo deixo tots els problemes a baix. Volar és

alliberar-se». Avui jo hi afegiria que, amb el seu exemple, la seva trajectòria i la seva tenacitat, la Bettina, segurament sense saber-ho ni pretendre-ho, ha ajudat que moltes altres dones seguissin el seu mateix camí.

El nom de la Bettina Kadner fa anys que es va afegir als de María de la Salud Bernaldo Quirós, Pepa Colomer, África Llamas, Dolors Vives o Raimunda Elías, entre d'altres, pioneres totes elles de l'aviació a Espanya.

L'últim vol professional de la Bettina Kadner va ser el 28 de novembre de 2006. Enrere quedaven més de 24.000 hores de vol i 12,5 milions de quilòmetres recorreguts.

La Bettina Kadner va ser també una de les impulsores del COPAC, el Col·legi Oficial de Pilots d'Aviació Comercial, l'any 1998. El nexa d'unió amb la nostra institució, que des del primer moment va apostar per la creació dels estudis reglats d'aviació, és a través del CESDA, centre adscrit a la URV i creat l'any 2001, del qual la Bettina també és una de les fundadores. Avui ella, en reconeixement de la seva tasca, s'incorpora també a la Universitat Rovira i Virgili com a doctora honoris causa, i s'afegeix així al reduït grup de doctores format per la periodista Rosa Maria Calaf, que va ser investida l'any 2008; l'astrònoma Margaret Geller, l'any 2009; la infermera Jean Watson, el 2010; l'escriptora Gayatri Chakravorty, el 2011, i la historiadora Mary Nash, que va rebre aquest mateix reconeixement l'any passat.

Permetin-me que acabi aquest parlament esmentant *El Petit Príncep*, un dels llibres de referència dels pilots, escrit per un pilot, Antoine de Saint-Exupéry, i que també s'ha convertit en una de les obres més traduïdes i llegides de la literatura universal. Els personatges del cèlebre conte, com molts de vostès recordaran, són el Petit Príncep (que representa el nen o la nena que tots portem a dins), la guineu (que és qui ensenya al Petit Príncep el valor de l'amistat), el xai, l'elefant dins d'una boa, l'astrònom, els baobabs, la serp, el rei, el bevedor, l'home de negocis, el fanaler, el geògraf, el vanitós... i el pilot.

Tots aquests personatges representen una profunda reflexió sobre la vida, la societat i l'amor. El pilot és el narrador de la història d'*El Petit Príncep* i el personatge que destaca la importància de treballar amb constància per aconseguir els nostres somnis.

Doncs bé, buscant un paral·lelisme amb la cèlebre obra de Saint-Exupéry, la Bettina Kadner és la nostra pilot que amb el seu exemple vital ens ha ensenyat com perseverar fins a aconseguir que els somnis es compleixin.

Moltes gràcies per la seva atenció.



Querida Dra. Bettina Kadner, Sr. Presidente del Consell Social, Sra. Secretaria General de la URV, Sra. Directora del CESDA y padrina, exrectores, representantes políticos y de la sociedad civil, colegas de otras universidades, miembros de la comunidad universitaria y, especialmente, del CESDA, señores y señoras, bienvenidas y bienvenidos a la Universitat Rovira i Virgili, vuestra Universidad.

Hoy es un día muy especial para nuestra institución. Hoy investimos un nuevo doctor honoris causa; para ser más precisos, una nueva doctora honoris causa. En una ceremonia que ya hemos repetido en 44 ocasiones en la URV, es la sexta vez que este galardón, la máxima distinción que puede otorgar una universidad, recae en una mujer. Por este y por otros motivos que iré desgranando, puedo afirmar que hoy es un día muy especial para nuestra institución.

Si solo 6 de 44 doctores honoris causa —lo que representa el 13,6 %— son mujeres, queda claro que aún nos queda un largo camino por recorrer en lo que se refiere a la perspectiva de género en la designación e investidura de doctoras y doctores honoris causa. Estarán de acuerdo conmigo en que no será porque no existan mujeres que han sido o son verdaderas referentes en los diferentes ámbitos del conocimiento. En cualquier caso, como dejó escrito el poeta Antonio Machado:

«Caminante, no hay camino,  
se hace camino al andar».

Ese camino, que pretende ser la hoja de ruta para intentar equilibrar la balanza entre doctoras y doctores honoris causa, ya lo hemos empezado, y esperamos que no tenga vuelta atrás.

Hecha esta introducción, quiero aprovechar la ocasión para agradecer a la directora de nuestro centro adscrito de Estudios Superiores de la Aviación (CESDA), Cristina Casamitjana, la propuesta que nos hizo llegar hace unos meses para que sopesáramos la posibilidad de conceder esta distinción a Bettina Kadner, la primera mujer que pilotó un avión comercial en España y una de las primeras en hacerlo en Europa.

También quiero felicitarla por la presentación que nos ha hecho de la doctora Kadner, una *laudatio* absolutamente diferente, innovadora, con

mucho ingenio, original y emotiva al mismo tiempo. ¡Muchas felicidades, copiloto Cristina!

A continuación les voy a hablar de la doctoranda.

Algunos de los reportajes y entrevistas que he leído en los días previos a este acto que celebramos hoy me han ayudado a hacerme una idea —creo que aproximada— acerca de cuándo nació la pasión de Bettina Kadner por volar. Su madre, Ute, reconocía hace veinte años en el diario *El País* que a Bettina siempre le habían fascinado los aviones y que, cuando era solo una niña, le encantaba hacer aeromodelismo y colgar, en el techo de su habitación, las maquetas de aviones que ella misma construía.

Por eso, cuando con solo doce años empezó a acompañar a su madre al aeropuerto de Getafe para ver cómo funcionaban los equipos de señalización para pistas de aterrizaje que había importado de su país natal, Alemania, el círculo comenzó a cerrarse. ¡Quién sabe si, en una de esas visitas, Bettina decidió compartir con su madre su gran sueño: «Mamá, quiero ser piloto»!

Imagino que las reticencias y temores iniciales de la familia, por el respeto que suponía el hecho de dedicarse profesionalmente a volar, fueron bastante más fáciles de superar que las que debió de poner el Ministerio del Aire y las circunstancias del momento. A finales de los años sesenta y principios de los setenta, determinadas profesiones estaban vetadas para las mujeres o eran de difícil acceso para ellas. La determinación de Bettina, que mostró la misma tenacidad de que han hecho gala muchas otras mujeres a lo largo de la historia en sus respectivos ámbitos para intentar alcanzar aquello que las llenaba, por más difícil o imposible que pareciera, fue clave para que se modificara el reglamento que impedía que las mujeres pudiesen pilotar aviones comerciales. Al mismo tiempo, gracias a su determinación, Bettina abrió las puertas a muchas otras mujeres a cumplir sus sueños.

Hoy, con esta distinción, queremos honrar esa tenacidad, esa perseverancia, esa carrera de obstáculos que Bettina y otras mujeres han tenido que superar a lo largo de sus vidas para ver cumplidos sus sueños. Mujeres excepcionales y valientes que, aun sabiendo las dificultades que hay para alcanzar un determinado objetivo, como mujeres en un mundo de hombres, saben hallar la manera de saltar las barreras y abrir este camino que evocaba Antonio Machado para ir sumando a otras mujeres.

Bettina Kadner confesó hace veinte años, en la misma entrevista en *El País* a la que antes me he referido: «Nunca me cansaré de volar y de contemplar la tierra desde el cielo. Cuando despegó dejé todos los problemas

abajo. Volar es liberarse». Hoy, yo añadiría que, gracias a su ejemplo, su trayectoria vital y su tenacidad, Bettina, seguramente sin saberlo ni pretenderlo, ha ayudado a que muchas mujeres siguiesen su mismo camino.

El nombre de Bettina Kadner hace años que se unió para siempre a los de María de la Salud Bernaldo Quirós, Pepa Colomer, África Llamas, Dolors Vives o Raimunda Elías, entre otras, pioneras todas ellas de la aviación en España.

El último vuelo profesional de Bettina Kadner fue el 28 de noviembre de 2006. Atrás quedaban más de 24.000 horas de vuelo y 12 millones y medio de kilómetros recorridos.

Bettina Kadner fue una de las principales impulsoras del COPAC, el Colegio Oficial de Pilotos de Avión Comercial, creado en 1998. Su nexo con nuestra institución, que desde el primer momento apostó por la creación de los estudios reglados de aviación, se da a través del CESDA, centro adscrito a la URV y creado en 2001, del cual Bettina también es una de las fundadoras. Hoy, en reconocimiento a su labor, se incorpora asimismo a la URV como doctora honoris causa y se suma, de este modo, al reducido grupo de doctoras formado por la periodista Rosa María Calaf, investida en 2008; la astrónoma Margaret Geller, en 2009; la enfermera Jean Watson, en 2010; la escritora Gayatri Chakravorty, en 2011; y la historiadora Mary Nash, que recibió este mismo reconocimiento el año pasado.

Permitidme que cierre este parlamento citando *El Principito*, uno de los libros de referencia para muchos pilotos, escrito también por un piloto, Antoine de Saint-Exupéry, y que se ha convertido en una de las obras más traducidas y leídas de la literatura universal. Los personajes del célebre cuento, como muchos de vosotros recordaréis, son el Principito, que representa al niño o la niña que todos llevamos dentro; el zorro, que es quien enseña al Principito el valor de la amistad; el cordero y la caja; el elefante dentro de la boa; el astrónomo; los baobabs; la serpiente; el rey; el borracho; el hombre de negocios; el farolero; el geógrafo; el vanidoso... y el piloto.

Todos y cada uno de estos personajes conducen a una profunda reflexión sobre la vida, la sociedad y el amor. El piloto es el narrador de la historia del Principito y el personaje que destaca la importancia de trabajar con constancia para alcanzar nuestros sueños.

Buscando un paralelismo con la célebre obra de Saint-Exupéry, Bettina Kadner es la piloto que, a través de su ejemplo vital, nos ha enseñado cómo perseverar hasta lograr que los sueños se cumplan.

Muchas gracias por su atención.













