



Maria Pepa Colomer, davant de les hèlices d'un avió, la passió d'una pionera que ara ja té biografia. / ARXIU PARTICULAR DE MONTSERRAT CARRERAS COLOMER

La primera al cel

Apareix 'L'aventura de volar', la biografia de la pionera de l'aviació catalana, Mari Pepa Colomer

JACINTO ANTÓN

Van tardar a enlairar-se, però, quan ho van fer, van volar com ningú. La història de les dones en l'aviació és plena de grans noms i de proeses. A les aviadores no els ha faltat ni el coratge, ni la devoció, ni l'amor per al vol. Ni tampoc la passió ni aquell punt

de bogeria i de pur plaer que marca els grans pilots, les veritables criatures de l'aire. Amelia Earhart, Amy Johnson, Lidia Litvyak —la Rosa Blanca de Stalingrad—, totes són llegenda. Aquí tenim les nostres. I d'una d'elles, la gran Mari Pepa Colomer (Barcelona, 1913-Surrey, Regne Unit, 2004), la primera aviadora cata-

lana, la primera a Catalunya que va aconseguir el títol de pilot (el 1931, als 17 anys), se'n publica avui mateix una biografia, *L'aventura de volar*, de Betsabé Garcia (Ara Llibres). Menuda, rossa, amb ulls clars i una expressió de picardia, la Mari Pepa va ser, a més d'una pionera, el que s'acosta més a una pilot

de combat que va solcar el nostre cel durant la Guerra Civil. La biografia ressegueix els seus passos aeris i desvetlla dades de la vida d'una dona formidable que ni tan sols quan ja era gran i conduïa un Mini per Anglaterra, on es va haver d'exiliar, va deixar de pilotar-lo com si fos un avió. **PASSA A LA PÀGINA 2**

VE DE LA PÀGINA 1

Durant la Guerra Civil, Mari Pepa Colomer va entrenar joves aviadors per defensar la República, va dur a terme missions de propaganda, pagadoria i trasllat de ferits del front, i fins i tot va llançar bombes en perillosos vols de proves d'artefactes explosius. El general Queipo del Llano sembla que li tenia una mania especial: per ràdio deia que es faria una cartera amb la pell de “esta mujer que se cree que es piloto”.

El vol la va captivar des del primer moment. La biografia, que en part també és una petita història social de l'aviació a Catalunya, recull les seves impressions inicials. “Em va encantar. De veritat. Un cop era dalt l'avió no podia apartar els ulls de la palanca. La curiositat em matava i no deixava d'atabalar el pilot amb preguntes. No gosava demanar-li el que volia, però finalment m'hi vaig llançar i li vaig demanar: ‘Què passaria si jo l'agafés?’ M'esperava qualsevol cosa; però no, em va dir: ‘És clar, agafa-la!’. I vaig pilotar per primer cop”. Tota la bellesa de la màgia dels aeroplans i de l' enamorament de l'aire és en aquest paràgraf.

El llibre de Betsabé Garcia, escrit des de l'entusiasme pel personatge i amb la filla de la Mari Pepa, la Montse, com a font principal, traça el perfil de la pilot des



A dalt, Mari Pepa Colomer el 1935 en un aparell Aviatik fent d'instructora de vol d'un alumne, assegut al davant. A baix, el carnet de pilot de la pionera aviadora, amb la data de lliurament: 19 de gener de 1931. Al costat, ja gran, Colomer passa pel costat d'una avioneta a l'aeròdrom de Sabadell durant una de les seves visites a Catalunya.

/ ARXIU FOTOGRÀFIC DEL CENTRE EXCURSIONISTA DE CATALUNYA / EFE



A la guerra va llançar bombes en perillosos vols de proves de material explosiu

Quan tenia vuit anys, intentant volar va saltar del balcó i es va trencar les cames

de la seva infantesa. No hi falta el típic episodi de qualsevol aviador que es valori: el 1921, als vuit anys, intentant volar va saltar del balcó de casa seva a la Rambla del Prat de Barcelona, en un segon pis, aferrada a un paraigua, i es va trencar les dues cames. Si hagués viscut a Des Moines (Iowa) s'hauria llançat des del graner. “El meu punt fort sempre va ser aquest: que no penso mai”, deia la Colomer.

L'autora de la biografia destaca una infància que, malgrat les aparences, no va ser feliç. La mare, Encarnación Luque, era una dona difícil, aprensiva i rígida, obsessionada amb la higiene i les formes, el pitjor per a una filla de naturalesa gamberra com la Mari Pepa, que preferia els pantalons que les faldilles i li agradava disfressar-se de noi i embrutar-se com més millor (i això abans de furgar en els motors). El pare, en canvi, Josep Colomer, de la burgesia tèxtil de Sabadell, tenia un tarannà bohemí i era amant de l'art (amic de Picasso). També era un jugador que va dilapidar continuadament els recursos familiars. Però va donar suport a la seva filla en això de volar (abans de fer-ho ell mateix—figuradament—: volar i abandonar dona i fills anant-se'n

a l'Uruguai). La Mari Pepa havia descobert aquella passió quan uns amics d'estiueig de Calafell, en lloc de portar-la a l'orxateria de costum, la van arrossegar amb ells a un aeròdrom. El cas és que un dia es van presentar davant de Josep Canudas, responsable del

La jove pilot era un gran reclam per a la incipient aviació catalana

camp del Prat, la Mari Pepa i el seu pare i aquest li va fer saber l'obsessió que tenia la filla per pilotar avions. Betsabé Garcia especula amb la idea que a Canudas, home modern, europeista, republicà

i llest, la idea d'una noia aviadora, a més de casa bona, li semblava un magnífic reclam publicitari per a la incipient popularització i enlairament de l'aviació a Catalunya, el seu negoci.

La Mari Pepa va fer el curs, que valia un dineral, enganyant la mare, que es pensava que la nena anava a La Cultura General de la Dona, fins que es va trobar la foto de la filla a la primera pàgina de *La Vanguardia* el 22 de gener de 1931: la Mari Pepa havia aconseguit tres dies abans, amb 17 anys encara, treure's el títol de pilot; la primera a fer-ho. La maca i joveníssima aviadora es va convertir en una celebritat. Quan va fer els 18 i es va voler treure el carnet de cotxe li van donar sense haver de passar l'examen, amb la consideració que “si pot pilotar un avió,

podrà conduir un automòbil”.

La Mari Pepa va continuar volant. Va acumular amb esforç pures hores per ser autoritzada a portar passatge i poder-se dedicar professionalment a l'aviació. Entre els seus instructors hi figurava Josep Carreras i Dexeus, Jep, que

Va transportar ferits del front i també amigues del president Companys

es convertiria en el seu marit després de la guerra. El 1935 va aconseguir el títol d'instructora. I llavors va arribar la guerra. Els Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat la van reclutar. La citació amb

data del 24 de juliol de 1936 diu: “Sírvasse presentarse en este aeródromo (El Prat) donde con el carácter de movilizado, prestará sus servicios como piloto”. L'hi van enviar a nom del “Sr. Don Mariano Pepa Colomer Luque”.

Estava autoritzada a circular per tot Catalunya excepte en les zones de guerra. Entre els avions que va pilotar (la biògrafa Garcia no en dona detalls: es confessa desconexedora de tot el que es relaciona amb l'aeronàutica, i es nota) hi figurava el DH 84 Dragon, amb capacitat per a vuit persones, que va utilitzar per al transport de ferits del front d'Aragó a Barcelona. També, deia, va portar de passeig a “amigues” del president Companys. “Havia de ser molt discreta sobre la passatgera que portava”.

El 1936, la Generalitat va crear l'Escola de Pilots Militars amb la

Mari Pepa i la seva amiga, l'altra famosa aviadora catalana, l'encantadora Dolors Vives, entre els seus professors. La Mari Pepa va formar 70 alumnes. Els havia de preparar per entrar en combat amb només 20 hores de vol. L'aviadora explicava que l'únic que podia fer era ensenyar-los a fugir d'un altre avió. "L'única manera era fer *mig looping*. No importa quin tipus d'avió estiguis pilotant, sempre pots fer aquesta tombarella i volar a l'inrevés una estona fins que saps que estàs segur". Deu dels seus alumnes van morir al front.

Segons la biografia, malgrat la tasca militar, els riscos i l'odi de Queipo del Llano, el compromís ideològic de la Mari Pepa era nul. "La política no entrava en el seu pensament". Quan va acabar la guerra ella i els aviadors de l'escola van passar a França amb els seus avions. Allà es va casar amb Carreras. Apunta Betsabé Garcia que no va ser perquè n'estigués enamorada (l'autora deixa caure que la Mari Pepa possiblement no s'hagués casat mai). Però Carreras tenia importants amistats britàniques (Lord Forbes i Lord Beaverbrook, ministre de l'Aire amb Churchill, eren els seus amics) i això va possibilitar que la parella de pilots pogués fugir a Gran Bretanya. Ell va seguir sent aviador, però la Mari Pepa no va tornar a pilotar mai més. Simple-

L'única cosa que podia fer era ensenyar-los a fugir fent un mig 'looping'

A Anglaterra conduïa un Mini i sempre la multaven per excés de velocitat

ment estava fora del seu abast.

Però segueix mostrant coratge. Va tirar endavant els seus fills en les difícils circumstàncies d'una estrangera en un país en guerra i després en postguerra. Més tard va tornar en algunes ocasions a Catalunya —en un d'aquells viatges, el 1982, a Salou, el seu marit va morir d'un infart—, però no va voler tornar a viure a Espanya. A Anglaterra conduïa un Mini i "sempre la detenien per excés de velocitat". Amb la filla Montse va muntar una escola d'equitació (el 2002, un dels cavalls li va arrencar el polze d'una mossegada: *toujours* el risc). En la darrera etapa de la vida va patir demència senil i va morir en un centre d'atenció especial als 91 anys.

"La noia que pilotava avions", com la descriu Betsabé Garcia al seu llibre, en què, en la línia de la nova no ficció, s'inclou ella mateix i la seva recerca (de vegades amb reflexions prescindibles), va tenir una vida llarga i emocionant, especialment en la primera part. Descalçada dels núvols, va haver de renunciar al seu gran somni. Però ho va fer sense mirar enrere i sense lamentar-se, per la qual cosa segurament fa falta tant de valor com per agafar el comandament d'un aeroplà.

DAVID IÑÍGUEZ Historiador

"La guerra va arrasar la nostra aviació"

JACINTO ANTÓN

Es fa estrany tenir David Iñiguez assegut al davant menjant calamars. Te l'imagines sempre a la cabina d'un *Xato* o mesurant a passes la longitud de la pista d'un antic aeròdrom de la Guerra Civil. Iñiguez és un dels nostres millors especialistes en història de l'aviació militar. Autor d'*El vesper de la Gloriosa*, sobre els camps de vol republicans del Penedès durant la batalla de l'Ebre (Llibres de Matricula, 2002), ara està embrancat amb el seu col·lega historiador David Gesalí en un nou llibre sobre l'aviació a Catalunya durant la guerra i que apareixerà cap a finals d'any. "La Guerra Civil va arrasar la nostra incipient aviació", apunta Iñiguez. "Va ser una oportunitat perduda. Els plans d'aeròdroms i l'aviació comercial es van abandonar. La indústria es va enfonsar. Es van acabar les beques, els festivals aeris populars, la promoció de l'aeronàutica. Molts dels nostres pilots es van morir o es van exiliar i no van tornar a volar més, com exemplifica el cas de Mari Pepa Colomer".

Iñiguez valora que apareguin biografies dels nostres pilots. "No vaig conèixer la Mari Pepa, però vaig anar a l'enterrament a Reus i he parlat amb aviadors que van ser alumnes seus. Era molt bona aviadora. Va fer volts d'enllaç amb el front d'Aragó. Volava amb el mosquetó als genolls com a la I Guerra Mundial. No està documentat però sembla que va arribar a fer vols de guerra. Sens dubte va provar bombes. El marit, Josep Carreras, era un aviador imponent, amb una gran carrera. El 1936 va fer el *gran vol de l'aviació catalana* de Barcelona a Guinea, va portar la legació republicana a l'enterrament d'Ataturk, va ser membre de la RAF, pilot personal de Lord Forbes i el van guardonar amb l'orde de l'imperi britànic".

El nou llibre, que publicarà Dalmau, comptarà amb un sorprenent assortit d'imatges i també amb una part sobre els antecedents de l'aviació a Catalunya. "Se sap poc que aquí es van fabricar 50.000 motors Hispano-Suiza V8, els que portaven els avions aliats a la I Guerra Mundial, o que es va dissenyar en una farga d'Olot un avançat turboreactor... el 1917!". El volum tindrà un capítol dedicat a les aviadores catalanes, i inclourà la tercera gran aviadora, Raimunda Elías, molt menys coneguda que la Mari Pepa i Dolors Vives. De les nostres aviadores, Iñiguez recorda que, tot i que són personatges fenomenals, a Catalunya l'accés de les dones a l'aire va arribar més tard que en altres indrets. La primera dona que va volar en un aeroplà va ser Thérèse Peltier, el 1908. La primera que va obtenir una llicència de pilot, la baronessa Raymond de Laroche, ho va fer el



Un pioner desconegut a principis de segle amb un aeroplà, a l'hipòdrom de Can Tunis. A sota, l'historiador de l'aviació David Iñiguez, fotografiat al costat de la reconstrucció d'un caça Polikarpov I-16 Mosca.

/ ARXIU ÀNGEL SÁNCHEZ



1910. La primera espanyola que va obtenir el títol de pilot va ser la madrilenya María Bernaldo de Quirós, el 1928 (17 anys després que el primer home a Espanya). El 1911 una dona va volar per primera vegada de nit i el 1921 ho va fer una afroamericana (la primera persona de raça negra). Tres anys abans que la Mari Pepa fos la primera catalana a treure's el carnet, Amelia Earhart creuava l'Atlàntic.

Iñiguez i Gesalí tracten al seu llibre alguns dels assumptes inèdits o poc coneguts de la Guerra Civil. Entre ells, el cas del "Sturmovik català" —un avió similar al tanc aeri dels russos a la II Guerra Mundial—, que va portar de cap l'espionatge franquista; el duel salvatge entre un *zapatones* (un hidroavió Heinkel 59) i un Bre-

guet 19 republicà sobre Arenys, el Stuka de la platja de Coma-ruga, la caça nocturna sobre Barcelona o la mort el 1937 del capità Ramon Torres, intrèpid aventurer (i torero!), tombat amb el seu bombarder Breguet 460 Vultur, un estrany prototip,

El capità Ramon Torres, ex torero, va pilotar un estrany Brugué Vultur

a l'Alt Empordà, després d'un enfrontament amb el *Canarias*. "Queden molts aspectes de la guerra per dilucidar i revisar", avisa Iñiguez. Un capítol eloqüent i *churchillianament* ti-

tulat *Mai tan pocs han estat tant oblidats*, fa referència a "casos de joves pilots anònims com Pérez Chulvi, Cortizo, Monje, Soriano o Cuesta".

També hi apareixen grans pioners poc estudiats, com Marià Foyé i Rafols, propulsor —i valgui la paraula— del vol sense motor a Catalunya, sota la direcció del qual es van construir el 1930 el primer planador català. "Foyé, fundador dels Falziots de Palastrera i impulsor de la Setmana Catalana de Vol a Vela, que havia après a volar i obtingut el títol de pilot a Alemanya, va morir a Tardienta, al front d'Aragó, quan l'aparell Dragon Rapide que pilotava va ser tombat per caces Heinkel H-51 dels alemanys, els mateixos que el van ensenyar a volar. El nét encara en conserva els pantalons tacats de sang".