Apasionada del aire en Pinar del Río

Categoría: Noticias
Publicado: Domingo, 21 Abril 2024 18:25
Escrito por Dainays Campos
Visto: 145

Desde que era una niña, Laura Fernández Martín supo que sería abogada. Su meta era entrar a los “Camilitos” y estudiar Derecho. Crecer conectada con el mundo de los aviones era algo cotidiano para ella, no su plan profesional.

Phoca PDF

Sin embargo, hoy es la única mujer piloto de la UEB Los Palacios, perteneciente a la Empresa Nacional de Servicios Aéreos (ENSA). De sus 35 años ha dedicado 15 a la aviación, y desde 2016 es capitán de aeronave.

Y aunque también se graduó de Derecho y le sigue gustando el campo de las leyes, confiesa que ser piloto le gusta más. “Me enamoré de lo que hago”.

SEGUIR LA TRADICIÓN

Conversamos en su casa. A pesar de la calma y la facilidad de palabras, no deja de mecerse en el sillón mientras habla de su vida, de su carrera, de su familia. A ratos se le agolpan las palabras, le tiembla la voz, se le asoman lágrimas.

“Mi padre era piloto de combate, hace cerca de 10 años que está jubilado. Mi tío también lo fue, incluso, estuvo en Angola. Falleció en un accidente mientras volaba un planeador en La Coloma, en el año ‘94. Yo crecí en ese mundo, pero nunca estuvo en mis planes. La verdad, le cogí el gusto a lo que estudié cuando empecé a trabajar.

“Cuando estaba en onceno grado en los “Camilitos” me presenté al chequeo médico para piloto, pero fue por embullo. De todos los que fuimos, solo aprobamos cuatro, tres varones y yo.

Phoca PDF

Categoría: Noticias
Publicado: Domingo, 21 Abril 2024 18:25
Escrito por Dainays Campos
Visto: 145

Phoca PDF

Actualmente es la única mujer piloto de la UEB Los Palacios, perteneciente a la ENSA Foto/ Naturaleza Secreta

“Mi papá me dijo: ‘Tú haces lo que quieras, pero ten en cuenta que si te haces abogada nunca vas a ser piloto; sin embargo, si te haces piloto, después puedes estudiar Derecho’. Al final, esa decisión ni siquiera la tomaba yo, porque la carrera era por designación.

“Cuando llené la boleta puse en primera opción Contrainteligencia, porque Fiscalía no llegaba para mujeres; mi segunda opción era piloto y luego la UCI. En el preotorgamiento ya tenía Ingeniería Informática asegurada, y un día llegaron las carreras por designación. Todos pensamos que como era el cuarto curso sin que eligieran a un pinareño, no le llegaría a nadie, y nos aprobaron a tres”.

Dos años dedicó Laura a estudiar la carrera, el primero en el instituto técnico militar José Martí (ITM), donde recibió toda la teoría y la técnica. El segundo fue en Camagüey con entrenamientos y prácticas muy fuertes.

“El primer día que volé fue en la base de San Antonio. Mi papá no estaba, no tuve roce ninguno con él. Y creo que fue mejor así. Me sentía súper tensa, porque, aunque volé con sus compañeros de trabajo, sabía que me tenía que preparar el triple. Fue difícil en ese sentido.

“Mi papá es muy exigente, lo mismo en la casa que con sus cadetes, y eso me obliga a prepararme más y a siempre tratar de ser mejor, porque quiero que se sienta orgulloso”.

EN PLENO VUELO

Laura es muy práctica, asegura que nunca ha podido aprenderse nada de memoria, ni siquiera cuando tenía exámenes en la universidad. Eso también lo ha llevado a la aviación, y con los ojos cerrados repasa cada uno de los procedimientos que debe hacer antes de echarse a volar.

“Al graduarte, empiezas como copiloto. Para volar en el asiento del capitán tienes que tener el grado de capitán, y eso es solo tras haber demostrado las competencias establecidas, haber cumplido los requisitos, y por supuesto, pasar los cursos correspondientes. Es un proceso hasta llegar a ser capitán sin limitaciones, o sea, sin restricciones de horas de vuelo o de cargas.

“En la ENSA hacemos dos tipos de vuelo: agrícolas y especiales, estos últimos incluyen paracaídas, cargas y patrullaje forestal”.

Phoca PDF

Laura ya es capitán sin limitaciones y ha hecho todos los vuelos. Ante la pregunta de cuál es el más difícil prefiere decir que todos son diferentes, pues cada uno demanda distintos niveles de preparación.

“El vuelo agrícola es complicado, sobre todo cuando es con productos líquidos, a cinco metros de altura con una carga que se mueve cada vez que haces una maniobra. A eso le sumas estar a más de 40 grados de temperatura en una cabina, expuesta a olores fuertes y a diferentes sustancias tóxicas. Es un sistema de trabajo que demanda mucho desgaste físico y mental”.

Por otro lado, explica que en los vuelos especiales sales de la zona de confort y que llevan otro tipo de preparación. En estos casos, Laura se despoja del overol y las botas que usa durante las jornadas en la agricultura y debe usar el uniforme blanco.

“En el vuelo de carga debes preparar una travesía; también hay otros elementos que debes prever y tener en cuenta como los puntos de chequeo, las condiciones meteorológicas, la navegación. Tenemos GPS, pero puede fallar, pueden ocurrir emergencias a bordo, por lo que necesitas conocer otras maneras de ubicarte, de maniobrar. No es lo mismo una situación de emergencia volando en Los Palacios, por ejemplo, a que se presente sobre el mar”.

La carrera de un piloto es una retroalimentación continua. Cada año deben habilitar la titularidad de la licencia y someterse a un riguroso chequeo médico realizado por un equipo multidisciplinario.

“Además, no solo se hace un curso recurrente en el que se estudian materiales desde el punto de vista teórico, sino que todos los meses tenemos preparaciones de vuelo en el que se analizan puntualmente determinados temas, incidencias. Las materias de la aviación están en constante estudio y análisis”.

DAR EL EXTRA, SIEMPRE

¿Es difícil dedicarse a una profesión en la que predominan los hombres?

“No fui la primera que llegó, aunque ahora sea la única. Te puedo decir que en mi colectivo de trabajo, en Los Palacios, nunca he sentido discriminación por ser mujer, pero puede que sí haya sentido la duda a otros niveles, incluso, en pleno vuelo.

“Desgraciadamente es una profesión en la que tienes que probarte. Llevo 15 años volando, y hay personas que nunca han volado conmigo; sin embargo, me han juzgado, he sentido trabas en el camino. Pero en

Phoca PDF

mi colectivo, las mujeres hemos tenido el camino abierto.

“No me preocupan esas manifestaciones de duda o discriminación. Pienso que de cualquier manera siempre hay que sacar el extra, y más en una situación de emergencia cuando llevas sobre tus hombros la responsabilidad de la vida de otras personas.

“En un avión, aunque pueda fallar algún agregado o algo técnico, las cosas pueden salir mal muchas veces por una mala decisión del piloto. Nosotros no tenemos cómo practicar situaciones de emergencia. Trabajamos en caliente. El entrenamiento de todos los días es el que te ayuda a tomar decisiones, y cuando pasa algo, siempre nos sentamos a analizar el problema”.

LA FAMILIA, EL SOSTÉN

Muchos pudieran pensar que la maternidad le ha hecho perder oportunidades en su carrera. Para ella ha sido todo lo contrario. Isabella y Fabián han sido su mayor regalo y, junto al resto de su familia, disfruta también de ser madre, esposa, hija… una mujer con las mismas responsabilidades que el resto.

“Una siempre tiene miedo a la maternidad, pues no es como en otras carreras que no te desvinculas totalmente, aquí sí. Desde que sabes que estás embarazada te bajan de vuelo. Después de dar a luz puedes presentarte al chequeo, si estás apta, puedes volar; pero el año de licencia no lo cambiaría nunca. Disfruté a mis dos hijos todo ese tiempo”.

En medio de su primer periodo de maternidad, Laura tuvo la oportunidad de hacer los exámenes para convertirse en piloto comercial en Cubana de Aviación; no obstante, decidió dedicarse a Fabián.

“No es que ‘Cubana’ no sea una meta, pero nunca me ha quitado el sueño. Es solo una posibilidad más. Mi papá me ha dicho que no sirve de nada apurar el tránsito en una carrera como esta. Lo que hay es que ser bueno en lo que haces.

“Muchos pensaron que la barriga me tronchó, y para mí fue todo lo contrario, pues pude disfrutar de mi hijo, volví a mi trabajo, y ya soy capitán con más de 1 500 horas. Me siento realizada”.

Fabián tiene hoy nueve años. Luego llegó Isabella, la pequeñita de tres. Cuenta que después de ese segundo embarazo le comentaba a Reinier, su esposo, que había terminado con los aviones.

“Él me decía que ni yo misma creía lo que decía, y tenía razón. No he dejado de volar. Creo que he tenido suerte también en el amor.

Phoca PDF

“Cuando lo conocí ya era piloto. No es fácil encontrarte a un hombre que no tenga nada que ver con ese mundo y acepte que su esposa salga cada día a las cinco de la mañana a trabajar, y que él se encargue de la casa y los niños, aunque cuente con el apoyo de mi madre, que por supuesto, está entrenada ya”, sonríe.

“Soy del criterio que uno tiene que aprender a escoger con quién quiere compartir su vida. Tenemos una relación de mucha confianza, de respeto y equilibrio”.

A Laura no le gusta sobresalir. Ni siquiera siente interés en decir a lo que se dedica. Cuando le preguntan, se limita a responder que trabaja en la aviación; pero está convencida de que no puede vivir sin ella.

“No me gusta que me den una connotación superior, no hago nada extraordinario, sencillamente estudié para poder hacerlo”.

Laura tiene que madrugar casi diariamente para ir de Pinar del Río a Los Palacios a hacer su trabajo. A veces la distancia es mayor, cuando le asignan misiones a otras provincias, y puede pasar muchos días sin estar cerca de los suyos. No obstante, le resulta muy fácil describir el amor por lo que hace.

“Al llegar a la pista, la sensación es increíble. Cuando siento el avión arrancar, se me olvida todo, y lo que quiero es volar”.

Phoca PDF