

ENTREVISTA A OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA - PILOTO

Edad: 23 años

Años de egresado: año y medio

¿Cómo fue que te decidiste a hacer lo que haces?

Uno siempre tiene una vocación, lo que me influyó mucho fue mi entorno familiar ya que mi padre y mi hermano son militares, y mi tío es aviador, entonces yo desde chiquito siempre anduve en ese ambiente y siempre me gustó. Y dentro del ambiente militar, siempre me gusto el tema de la aviación, los aviones.

¿Cómo fue que te acercaste al tema de los aviones?

Sobre todo con mi tío que a los seis años me subía a los aviones y yo jugaba a que volaba y siempre dije que iba a ser aviador. A mi me encantaban los aviones y le pedía que me llevara de paseo siempre a Durazno para subirme a los aviones. Y ahí me sacaba fotos arriba de los aviones, mientras yo jugaba a que volaba, pero nunca me sacaba a volar, ya que no podía.

Y de ahí siempre me gustó, me compraban avioncitos, jugaba con avioncitos, también en la computadora jugaba a los juegos de avioncitos. Todo era los avioncitos.

Luego leía revistas, sabía lo que era cada tipo de avión, que era cada cosa. También programas en televisión, siempre los veía.

O sea siempre me gustó el tema de la aviación, y por otro lado, la parte militar también siempre me gustó por todo el tema del estudio que implica, que es un estudio terciario. Tenés estudio terciario, donde tenés materias de facultad, donde si querés podés expandirte profesionalmente, o sea además de la aviación militar, puedes seguir otro tipo de estudios que te lo permite la carrera, que eso también ayuda y es bueno. Te forman en inglés, computación y también físicamente. Te dan mucha preparación física que eso también me interesaba.

¿Cómo es un día habitual de tu trabajo?

Yo hace un año y medio que me recibí, después de cuatro años de estudio, donde tenés distintas materias más generales, y materias específicas aeronáuticas. Luego de recibirte vas un año a Durazno y ahí el tema trabajo no era tanto, allá era el curso, era

volar muchísimo. El curso es muy difícil, pero estaba solo para eso, la parte de trabajo en si no era algo complicado.

Un día habitual de trabajo es levantarme a las 6:00 am. Cuando llego al trabajo me reúno con subalternos míos, que son mayores que yo en edad pero de menor grado. Ellos son personas que no son oficiales, no tuvieron estudio.

Los oficiales tienen un escalafón, dígame comandante en jefe, brigadieres, coronel, teniente coronel, mayor, capitán, teniente primero, teniente segundo y alférez, ellos son oficiales de carrera que estudiaron cuatro años, que pueden ser pilotos o no, ya que si vos perdés la parte de vuelo sos: navegante, meteorólogo o seguridad terrestre u otra cantidad de cosas que tiene la fuerza aérea.

Bueno dichos subalternos me entregan las novedades, que es todo lo que pasó el día anterior, lo que se hizo, no se hizo. A mi me toca la parte de infraestructura, ésta abarca el tema de arreglar un baño, una pared, cortar el pasto, todo en general que refiere a infraestructura es de lo que estoy a cargo.

Además de infraestructura, se puede estar a cargo de transporte, donde estas a cargo de los vehículos, el combustible, aceites, o sea vos sos como el administrador de una empresa, tenés que llevar libros, boletas, entradas, comprar repuestos, sacar comisiones. Después tenés la parte contable y tesorería que es toda la plata que entra a la base.

También tenés la parte de estar a cargo del personal que hace guardia. Después hay otras cosas más chicas, podés estar encargado del casino, que es donde se come.

También podés ser el encargado de adquisiciones, que es el que controla todo lo que entra a la base, alimento, vestimenta, todo lo que es inmueble pasa por ahí.

Luego está el encargado de la sala de honor, que cuando se va o viene alguna autoridad es el que recibe, prepara toda la sala VIP.

También están los oficiales de meteorología, los oficiales orgánicos, que están únicamente para el tema de vuelo, que dentro de la fuerza aérea son los mejores destinos. Los mejores pilotos, con las mejores notas, están orgánicos en los escuadrones. No tienen ningún trabajo ni de contable ni nada, están solamente para la parte la parte administrativa de aviones y vuelos.

Después tenés distintos escuadrones, el escuadrón uno que es aviones de ataque, el escuadrón dos de aviones de caza, el tres que son aviones de enlace para hacer

traslado de autoridades, de algún enfermo, traslado de víveres, después está el cinco que son los helicópteros, que es donde estoy yo, con todo el tema de búsqueda y recate, el escuadrón siete que es transporte, para trasladar gente, autoridades, etc. Y así cada uno va entrando a un escuadrón distinto, y se podría decir que se cría en ese escuadrón. Y ahí te haces piloto de un tipo de aeronave, y seguís toda tu vida.

Bueno siguiendo con mi día, después de que me entregan las novedades de infraestructura, yo ahí recepciono, tomo las medidas correspondientes, doy las órdenes, les tengo que dar los medios, como herramientas, materiales, en si todo lo que necesiten. Entonces yo ahí planifico, se hacen reuniones cortas (breafing) donde se tratan temas puntuales.

Después yo tengo un superior (en mi caso un capitán) y ahí le entrego las novedades y planificamos las tareas, y éste es el que tiene la última palabra. Y ahí el nos dice lo que falta, nos da los rubros generalmente y ahí salimos a la cancha como dice él, y ahí entras a recorrer a caminar, controlando si la gente está trabajando o no, si lo están haciendo bien. Luego a mitad de la mañana le dejás las órdenes al otro compañero tuyo y te vas a volar, por ejemplo alguna misión. El tema lamentablemente es que no estando orgánico en un escuadrón no podés enfocarte específicamente en el tema vuelo, ya que no podés descuidar lo otro. Igualmente poniendo voluntad y esfuerzo la vas llevando bien. No es lo mejor, en otras fuerzas aéreas del mundo los pilotos, son pilotos y vuelan. En conclusión el oficial de la fuerza aérea tiene que saber y hacer de todo.

Después al mediodía nos juntamos con el capitán o puede salir alguna misión imprevista, que no estando de guardia podés ir a hacerla vos, siempre que no sea una misión de emergencia, ya que estas solo las hacen los que están de guardia. Si estas de guardia tenés que estar siempre con una radio arriba, siempre ubicable, y este donde este tiene que estar en cinco minutos en el helicóptero volando. Después tenés otro servicio que es el CCR que sos el coordinador del rescate, o sea estas ahí al lado de un teléfono, computadoras y demás y te llegan las emergencias y vos sos el que alertas a la tripulación, tomas los datos, planificas. O sea que sos el primer nexo con los pilotos. Este servicio también lo hago como alférez. Esta guardia es de 8:00 a.m. a 17:00, después de las cinco si pasa algo, Tenés que estar en media hora allí en la base.

Bueno el tema vuelo es eso, después tenés cursos, yo ahora estoy haciendo el curso de copiloto. Estos cursos para hacerlos se busca un horario en el día donde se pueda, y ahí dejás las órdenes pertinentes y se juntan y hacemos un briefing o una clase.

Después al mediodía como, tengo un descanso de la una y cuarto hasta las dos y cuarto, lógico que si hay algo que hacer adiós descanso y a las cinco menos cuarto voy de nuevo con el capitán y le digo que si se terminó, que faltó, que queda para el otro día, y ahí el capitán me libera o si hay que hacer un trabajo nos quedamos hasta el otro día

(Dependiendo de la importancia del trabajo). Además no podemos dejar al personal trabajando solo, porque es algo inmoral, porque como jefe debes quedarte.

Después todos los martes y los jueves nos juntamos a las 8:00 de la mañana y conversamos de temas generales aeronáuticos, dígame accidentes, emergencias, discutimos cualquier tema profesional referente a la aeronáutica.

Por otro lado, me parece importante destacar que la función de la fuerza aérea por definición, es la rama de las fuerzas armadas, que se encuentra organizada, equiparada y preparada para planificar, conducir y ejecutar los actos que impone la defensa nacional en lo referente al poder aeroespacial. O sea nosotros estamos encargados de salvaguardar la constitución, leyes, y vidas humanas que hay en el Uruguay, por medio de los aviones, y del personal en tierra que tenemos. Para eso se toman juramentos por ejemplo los soldados tienen que tener el juramento de honor a la bandera, y los oficiales cuando se reciben a parte de tener el juramento de honor a la bandera, hacen un juramento donde están entregando su vida a por delante de todo defender todas esas cosas como ser: defender la constitución y las leyes, la democracia, las instituciones democráticas, entre otras muchas cosas. Nosotros porque queremos la paz, nos entrenamos para la guerra.

¿Qué debería tomar en cuenta alguien para saber si le gusta esta ocupación?

Primero que nada realizar un vuelo, no piloteando, pero volar no en un avión de aerolínea sino en otro tipo de avión, porque conozco muchos casos de gente de que se ha sentido muy mal, ya que el cuerpo está hecho para andar en la tierra y no en el aire.

Porque a volar en la carrera empezas en el cuarto año, y si haces toda la carrera y al volar te sentís mal, no hay vuelta atrás.

Además es importante que tengan en cuenta que hay que estudiar mucho, tenés un examen de matemáticas que es un filtro que se presentan doscientas personas, y quedan treinta, y de las treinta después quedan veinticinco.

También sería bueno previo a ingresar hacerse un estudio médico completo: corazón, oído, vista, reflejos, por el tema del vuelo.

Este examen médico te lo realiza la fuerza aérea en su gabinete de sanidad donde tiene todos los aparatos y eso. Pero por tema de costos te lo hacen después de dar todos los exámenes académicos. Por esto es que es mejor ir antes por cuenta propia.

Después tenés que estar seguro, y tener en claro que vas a estar cuatro años encerrado, separándote de cosas que querés.

Lo que tenés ahí adentro es seguridad, estás más cuidado que en cualquier lugar del mundo, tenés todo, nunca te va a faltar comida, techo, etc.

También a tener en cuenta es que requiere de un montón de esfuerzo físico, mental, mucha presión y hay que estar preparado para eso y por esto está el examen psicológico.

Tenés que estar convencido de que querés estar ahí porque no existe el no puedo, o no quiero. Nadie te obliga a estar ahí adentro, si vos sabes que no estas capacitado para aguantarlo, es inútil que te anotes.

La vida del militar es una vida de sacrificio, tenés que sacrificar muchas cosas sentimentales, materiales, muchas cosas comunes, es difícil. Tiene sus cosas buenas, yo cada vez que me siento en un avión, me siento realizado. Y cada vez que me pongo el uniforme me siento orgulloso.

Te da la posibilidad de conocer el mundo, de viajar. La ventaja principal es el tema del vuelo. Y por otro lado la parte económica, que te brinda seguridad, en el sentido que te da para vivir muy bien.

Hay una frase de Saint-Exupéry, que dice: "felices aquellos que aunque solamente una vez han volado para ver desde lo alto la inmensidad del espacio, y la pequeñez del mundo, y sentir que se es todo, y sentir que se es nada, en esa purificación espiritual, sentir que se está más cerca de la bondad de Dios y un poco más lejos de la maldad de los hombres".