



Así se siente romper la velocidad del sonido y ver la curvatura de la Tierra

Una periodista de EL TIEMPO viajó como copiloto de un avión Gripen D. Este avión, el Rafale C/F3 y el Typhoon (C.16) son estudiados por Colombia para reemplazar los K-fir.

ALICIA LILIANA MÉNDEZ - SUBEDITORIA DE JUSTICIA | @JUSTICIAET

La carlinga -cubierta transparente- se cierra, el piloto dirige lentamente el avión hacia la pista, ya en la punta de esta se escucha y se siente cómo el motor toma fuerza y a una velocidad de 150 nudos (270 kilómetros por hora) carreteaba hasta despegar en cuestión de segundos.

En esos segundos, a máxima propulsión, mis oídos se taparon por la presión; a la vez, mis sentidos entraron en alerta máxima frente a una experiencia que muy pocas personas en el mundo han podido experimentar: volar en un avión supersónico de combate sin ser militar o piloto entrenado.

Tuve la fortuna, como periodista de EL TIEMPO, de vivir un vuelo en el que llegué a una velocidad de mach 1,3, es decir, a 1.605 kilómetros por hora, superando la velocidad del sonido, y a 50.000 pies de altura (15 kilómetros), donde empieza la estratosfera, y desde donde alcancé a observar la curvatura de la Tierra. De hecho, soy la primera mujer latina en volar en este tipo de aeronaves.

El avión es un Gripen D, biplaza, es decir, con capacidad para dos pasajeros, piloto y copiloto, cuya casa matriz, Saab, está en Suecia, en una pequeña ciudad llamada Linköping, desde donde antes del vuelo tuve una preparación en el simulador y una adaptación al manejo del casco y la mascarilla.

El Gripen es uno de los aviones que Colombia estudia para reemplazar la flota de K-fir, que saldrán de funcionamiento en los próximos meses. Junto a esta nave, el Ministerio de Defensa estudia otras alternativas como la hecha por Lockheed Martin, de Estados Unidos, con sus F-16; la de Dassault Aviation, con Rafale C/F3, y la de Eurofighter, de España, con su Typhoon (C.16).

A la preparación para el vuelo se suma la prueba del uniforme. Una primera capa que protege el cuerpo de las llamas, en caso de una emergencia; el overol, que usa todo piloto militar, y, por último, el traje antigraavedad o *antig*, que ayuda a la circulación de la sangre durante el ascenso y el descenso a alta velocidad, y las maniobras (acrobáticas o de evasión) que se hacen en pleno vuelo y que llevan a sentir en el cuerpo las fuerzas G.

Como es un avión de combate de última tecnología, manio-



La periodista de EL TIEMPO Alicia Méndez junto al piloto Martin Donaldsson, quien integró la Fuerza Aérea de Suecia y ahora pone a prueba la capacidad de reacción de los Gripen. FOTO SAAB

brarlo es relativamente fácil, lo ideal es mantenerlo sobre la línea que marca el horizonte (en el simulador) y mover con suavidad el stick o palanca de control que va entre las piernas.

En medio del entrenamiento, para darle un término, se me explicó que en caso de tener que eyectarse, el piloto es el encargado de la acción y sale expulsado al tiempo con el copiloto, la silla se suelta a los 10 segundos y en un lapso de 30 segundos se abre el paracaídas.

Tras las explicaciones del vuelo y las instrucciones básicas, que para el copiloto son cuatro -asegurar la silla, conectar el traje antigraavedad, verificar la frecuencia de radio (para escuchar al piloto) y ubicar el botón del oxígeno en caso de una despresurización-, ya estaba lista para llegar al cielo.

El vuelo en un caza

Como periodista judicial, muy pocas veces escribo en primera persona, pero en este caso la excepción es para compartir con nuestros lectores esta experiencia, única en la vida. Tras el despegue empecé a gesticular y a bostezar para que los oídos se destaparan; a la vez, miraba las pantallas que marcaban la altitud y la ubicación geográfica del avión como para ir registrando mentalmente cada escena del vuelo, mientras disfrutaba del paisaje que se mezclaba entre los visos de un lago en tierra y las nubes a mi lado.

El caza -así se les llama también a estas aeronaves de guerra- ascendió, en esa dinámica esturvis unos 15 minu-

tos, la idea era tomar confianza al entorno y adaptarse al vuelo y al avión, sentirse seguro mientras se llegaba a los 20.000 pies de altura. Para ese momento, a través del radio (interno en el casco) escuché al piloto, Martin Donaldsson, uno de los más experimentados de Saab, decir que ya estábamos sobre aguas del mar Báltico, la zona autorizada por las autoridades militares de Suecia para desarrollar el vuelo de prueba.

La primera maniobra que Donaldsson realizó fue un rollo, algo así como girar hacia un lado, y dar la vuelta completa. Me dejé llevar, relajé el cuerpo para que la presión que se siente con las fuerzas G no me llenara de pánico y así poder disfrutar la experiencia. En el Gripen realizamos tres rollos para dar paso a un loop.

Esta maniobra se desarrolla en vuelo horizontal y el piloto empieza a subir la nariz -punta del avión-, dando la vuelta so-

bre su propio eje; entendí que llegué a 7G. Sentir, en teoría, 7 veces tu propio peso sobre ti es una emoción indescriptible, y por ello están importante el traje *antig* y haberlo conectado al avión. No puedo negar que me desubiqué y el peso me angustió, por lo que me dije mentalmente: "Respira, respira", y así logré calmarme.

El piloto ejecutó otras dos maniobras y así, cuando el avión volvía a posición horizontal, se superaban las fuerzas G y se sentía cómo bajaba la presión, el peso, en mi caso, en especial en el área del abdomen, se iba aligerando. Aunque no lo puedo negar, me sentí un poco mareada y con ganas de traboccar, pero fue una situación que superé rápidamente, y previendo cualquier accidente de este tipo me habían entregado una bolsa, que llevaba en el bolsillo izquierdo del pantalón, la cual no tuve que utilizar. En otro bolsillo del pantalón llevaba en una caja roja, sellada, el equipo de supervivencia.

Volvimos al marero: se me pasó *ipso facto* cuando el piloto me dio la instrucción de tomar el control del Gripen D. Lo escuché decir "your control", y mi respuesta fue "my control", de acuerdo al entrenamiento recibido.

En medio de un "no me lo puedo creer" y de un "respira, respira", de inmediato tomé con la mano derecha la palanca de control y la llevé suavemente hacia la derecha, casi entro en pánico al tomar conciencia de que en verdad yo lo estaba pilotando cuando sentí que el avión tomó esa dirección. Me

tecnología de punta. Son fabricados por Saab, firma sueca especializada en la producción de artículos militares. FOTO SAAB

asusté y busqué en la pantalla la línea horizontal, la idea era ubicar el avión sobre ella. ¿Lo logré? No, y en menos de 30 segundos dije: "your control", a lo que Donaldsson respondió, "my control", y respiré tranquila.

A la velocidad del sonido

Tal y como se tenía previsto, el piloto me indicó que bamos a ascender a velocidad máxima; me acomodé en la silla, conté en mi traje *antig*, en la experiencia del piloto y en ese momento una voz femenina (incorporada al sistema del avión) dijo: "supersonic". De inmediato el altímetro pasó de 25.000 pies a 35.000, 40.000, a 45.000 pies de altura en segundos, lo veía y no lo creía porque en realidad no sentía nada diferente; el avión está fabricado para garantizar la seguridad del piloto y copiloto, y está totalmente presurizado.

En ese lapso, vi los azules más maravillosos en el cielo y noté que lloraba, las lágrimas brotaban solas y solo encontré una explicación: me sentía feliz, muy feliz y emocionada por estar viviendo esta experiencia. ¿Cuántos minutos pasaron? Ni idea. El romanticismo se rompió cuando el piloto me preguntó hasta qué velocidad quería llegar, y al llegar a mach 1,3 le dije: "Stop". Había superado la velocidad del sonido y en ese punto mi Alicia interior me dijo que ese era mi tope, no el del avión.

Tomé aire, son muchas sensaciones al tiempo y en ese subir a velocidad supersónica, mach 1,3, y estando a 45.000 pies, el Gripen D había logrado doblar las nubes y el color del cielo se mezcló entre un azul intenso y un punto oscuro, negro. Al llegar a los 49.945 pies de altura, miré hacia el lado y vi la curvatura de la Tierra, no sé cuánto tiempo la pude apreciar, estaba en *shock*, mis pensamientos, que iban a mil, se paralizaron y creo que por primera vez en mi vida, de la emoción, me quedé en blanco.

Sin tener claro cuánto tiempo pasó y en ese ir y venir de sensaciones, volví a reaccionar cuando el piloto me indicó que íbamos a descender y ubiqué el avión sobre la punta de línea recta, es decir, quedé visualmente sobre él. No sentí vértigo ni mareo, miraba el altímetro que mostraba el descenso a alta velocidad, estaba maravillada, tenía claro lo que estaba pasando porque veía la cabeza de Donaldsson y su pantalla de control y otra vez me repetí incrédula: "Respira, respira". Y mientras miraba el panel de control recordé que estos aviones Gripen son de alta tecnología, una mezcla de inteligencia y conocimiento del ser humano reflejada en un avión para la defensa de la soberanía de un país como Suecia, en el que aprendí también sobre la llamada "guerra electrónica", de sensores y de tecnología de punta.

Al llegar a los 30.000 pies el descenso se hizo normal y nuevamente escuché al piloto decir: "Your control". Respondí "my control" y esta vez, totalmente confiada en que era una piloto de combate y en honor a la bandera de Colombia que llevaba, tomé el control de este poderoso avión y lo maniobré por dos minutos, tranquila y segura de llevarlo por la línea horizontal.

Luego le entregué el control a Donaldsson, quien aterizó el avión, no sin antes mostrarme dónde estaba ubicada su casa. Al abrirse la carlinga, el piloto me ayudó a salir del Gripen D y le di un abrazo de agradecimiento por la mejor hora de mi vida en el aire.

El viaje en el Gripen D fue una invitación de la empresa Saab, industria militar de Suecia.

1,3
mach

IRA 1 MACH
IMPLICA
ALCANZAR LA
VELOCIDAD DEL
SONIDO. EL GRIPEN
LLEGÓ A MACH 1,3.