

VUELTA AL MUNDO DE UNA JOVEN PILOTO PARA IMPULSAR LA PRESENCIA FEMENINA EN LAS CARRERAS TÉCNICAS Y LA AVIACIÓN

Un vuelo inspirador

JAVIER R. VENTOSA

Se llama Shaesta Waiz, tiene 30 años, es de origen afgano y a principios de octubre entró en las páginas de la historia como la piloto más joven en dar la vuelta al mundo en solitario a los mandos de un avión monomotor. En una de las primeras etapas, en junio, recaló en Madrid de la mano del Ministerio de Fomento. El mensaje de superación, del “sí se puede” que evoca su gesta aeronáutica, busca inspirar a las nuevas generaciones de niñas y jóvenes para elevar la limitada presencia femenina en las carreras técnicas y en la aviación.



Aeropuerto internacional de Daytona Beach, Florida (EE UU). Mediodía del 4 de octubre. Un avión Beechcraft A36 Bonanza, matrícula N364ER, aterriza en la pista. Del pequeño aparato salta a tierra una silueta femenina de larga cabellera enfundada en un mono de piloto azul, con rostro sonriente. Es Shaesta Waiz, feliz por haber culminado con éxito un largo viaje que la ha convertido en la octava piloto de la historia, y la más joven de todas, en circunnavegar el globo en solitario manejando un avión monomotor. Su hazaña aeronáutica le ha llevado a completar una ruta de más de 45.000 kilómetros, con 30 escalas en los cinco continentes, replicando los legendarios vuelos pre-GPS de Amelia Earhart (primera mujer en cruzar el Atlántico en solitario, desapareció en el Pacífico cuando intentaba la vuelta al mundo en 1937) y Geraldine Jerrie Mock (primera piloto en conseguirlo, en 1964), entre otras pioneras que han abierto camino a la mujer en la aviación.

“La finalidad de este viaje no es ver mundo”, apuntó Waiz en una conferencia en la Universidad Autónoma de Madrid durante su escala en España. El objetivo es otro: se trata de fomentar entre niñas y jóvenes la importancia de la educación universitaria en ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas (STEM, por sus siglas en inglés), carreras técnicas, como la aviación, con una baja presencia femenina. En cada escala, Waiz se ha reunido con escolares de 7 a 15 años, hasta un total de 3.000, para despertar su interés por estas disciplinas e inculcarles su pasión por volar, sobre todo a ellas. “Mu-

chas aún creen —ha dicho— que son carreras de hombres, y es difícil hacer recapacitar a quien ha sido educado para pensar así, pero hay que intentarlo”. En última instancia, el viaje busca obtener financiación para dar becas “a cualquiera que sueñe con volar o con hacer una carrera STEM”, básicamente jóvenes con bajos recursos. La iniciativa ha corrido a cargo de Dreams Soar, ONG estadounidense cofundada por Waiz en 2014, financiada por empresas de tecnología y aviación, respaldada por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), y que dispone de un equipo de 40 voluntarios volcado en la logística.

En las escalas, Waiz ha difundido el mismo mensaje: la mujer es capaz de triunfar en cualquier actividad, “incluso puede dar la vuelta al mundo en solitario”. Y para ello ha esgrimido su propio ejemplo: una afgana nacida en un campo de refugiados y huida con su familia de la guerra, que recaló en California siendo bebé, creció en un barrio deprimido con el inglés como tercera lengua y las malas notas como norma, y con la única perspectiva vital de ser madre de familia numerosa, como manda la tradición afgana. A los 18 años, un viaje en avión con el instituto le inculcó la pasión por volar y encontró un nuevo sentido para su vida, aplicándose desde entonces en las matemáticas como forma de alcanzar su sueño. Desafiando los prejuicios familiares, que la empujaban a una vida tradicional, ingresó en una universidad de Aeronáutica de Florida y, tras años de esfuerzo personal costeados a duras penas por su familia, se graduó como ingeniero aeronáutico y como piloto, siendo la primera afgana con licencia para volar. “Quiero que las niñas vean que si una refugiada sin recur-

Los sueños han alcanzado su sueño, ellas también lo pueden hacer; solo hay que creer en una misma y dejar que los sueños vuelen”, ha reiterado a sus audiencias.

El viaje

Waiz, con una experiencia de 800 horas de vuelo como piloto comercial, ha predicado con el ejemplo y el 13 de mayo inició su vuelta al mundo en el aeropuerto de Daytona Beach a los mandos del Beechcraft Bonanza, uno de los monoplanos más fabricados de la historia. En su versión A36, del año 2001, es un avión impulsado por un motor de pistón que desarrolla 300 CV, de 8,3 metros de longitud, 10,2 metros de envergadura y una velocidad punta de 326 km/h. Tres de las cuatro plazas de la cabina se removieron para dar cabida a tanques auxiliares de fuel, limitando el espacio pero elevando la capacidad de combustible hasta 300 galones, lo que ha permitido una autonomía de vuelo de 20 horas. La instrumentación, según la piloto, incluía “todo lo necesario para la navegación”, como sistemas avanzados cedidos por los patrocinadores, piloto automático, pronósticos meteorológicos y cuatro cámaras para captar todos los detalles del viaje. Como único pasajero

le ha acompañado su osito de peluche *Charlie*.

La primera parada fue en Columbus (Ohio) para visitar a la hermana de *Jerrie Mock* y rendir homenaje a esta leyenda de la aviación, a la que conoció poco antes de fallecer en 2014 —medio siglo después de ser la primera en completar la vuelta al mundo en solitario— y que, en cierta forma, le inspiró para emprender esta iniciativa. “Me contó en detalle su aventura, como si hubiera sido ayer, y me hablaba como si yo fuera a repetir su hazaña, cuando yo solo quería conocer a esta heroína de la aviación femenina”, recuerda de aquella conversación, sin sospechar entonces que acabaría emulando su gesta. Desde Columbus voló hasta Canadá, primero a Montreal, donde visitó la sede de la OACI, y luego, más al norte, hasta Halifax y St. John's, ya en Terranova, para afrontar el reto de sobrevolar el océano Atlántico.

Las largas y peligrosas travesías del Atlántico y el Pacífico han sido los principales desafíos del viaje

La travesía transatlántica ha sido una de las etapas más difíciles. “Es uno de los océanos más peligrosos —relató en Madrid—, el tiempo cambia súbitamente, las temperaturas son bajas... es la madre naturaleza, no sabes lo que va a pasar”. Esta adversidad la sufrió Waiz, primero esperando una semana en tierra a que se abriera una ventana meteorológica, y luego, en pleno vuelo, al romperse la antena de comunicaciones cuando estaba 300 millas mar adentro, lo que le obligó a regresar a tierra. En este punto se replanteó la misión, pero la reemprendió impulsada “por todas las niñas que tienen un sueño”. Durante la travesía, que requirió de una férrea preparación mental para afrontar durante horas la única visión del mar, sufrió molestias en piernas y espalda por falta de espacio, bebió en abundancia para evitar la deshidratación y tuvo que mantener el cerebro en estado de alerta constante —“escribía cada 15 minutos el nivel de fuel, comprobaba los indicadores de velocidad, altura, temperatura...”—. Pese a la dureza de la prueba, en su retina guarda como única la experiencia del vuelo libre entre las olas y las nubes, un privilegio de los pilotos, con la sensación de “yo y el océano ahí abajo, en silencio absoluto”, preguntándose “¿que hago yo aquí?” y respondiéndose que “esto es la aviación, mi pasión”. Finalmente, completó sin contratiempos la travesía de casi 5.400 kilómetros en dos etapas: ocho horas y media hasta las islas Azores, donde hizo escala, y otras siete horas hasta la capital de España, primera parada en el continente europeo.

Mujeres y carreras STEM

Desarrollar el pensamiento crítico, aprender a resolver problemas y aplicar a la vida diaria los conocimientos y habilidades adquiridos son componentes básicos de las carreras STEM, acrónimo en inglés que agrupa las disciplinas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas. Los campos que abarcan estas carreras técnicas son considerados como fundamentales para el progreso económico, por la que en el mundo existe una necesidad creciente de este tipo de profesionales. No obstante, las proyecciones indican que los jóvenes con perfiles STEM no cubren las necesidades reales del mercado. Solo en EE UU se pronostica que en 2018 habrá un déficit de 2,4 millones de puestos de trabajo STEM.

La presencia femenina en carreras STEM —y como pilotos comerciales de aviación— es históricamente baja, y no precisamente por falta de resultados en las etapas preuniversitarias. Lo cierto es que a la hora de elegir la carrera, debido a diversas razones, las jóvenes se deciden mayoritariamente por las de educación y salud, frente a las de ciencia y tecnología, principal elección de los jóvenes. Esta división se produce de forma transversal en todo el mundo. En España, con una población universitaria mayoritariamente femenina (54%), las mujeres solo ocupan el 25% de las plazas de carreras técnicas y el 10% en las ingenierías TIC, según datos del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Son porcentajes que la iniciativa de Dreams Soar trata de mejorar con su programa de becas, destinado a incorporar cada vez más talento y potencial creativo femenino a los puestos de trabajo STEM.

La estancia en Madrid –aterrizó el 11 de junio en Cuatro Vientos– contó con la colaboración de la Dirección General de Aviación Civil, quien diseñó una agenda representativa de lo que serían las sucesivas escalas. En sus tres días de estancia oficial, mantuvo dos encuentros con 120 escolares de 12 años para hablarles de las carreras STEM, la aviación y el cruce del Atlántico –“no os imagináis las cosas que preguntan”, recuerda–, charló en la Universidad Autónoma con licenciadas del grado de Gestión Aeronáutica y con mujeres piloto, compartió su aventura con alumnos de las escuelas de pilotos de Cuatro Vientos y se reunió con representantes del proyecto Balance 4 AESA (iniciativa para promover la igualdad de género en esta agencia) y de la plataforma Aviaadoras (proyecto para dar visibilidad a las mujeres piloto). A nivel institucional, sus contactos incluyeron una entrevista en el Ministerio de Fomento con el director general de Aviación Civil, Raúl Medina, y un encuentro con la directora de AESA, Isabel Maestre. También tuvo tiempo para visitar el Museo de Aeronáutica y Astronáutica y para atender a los medios, además de disfrutar de unos días de asueto, como haría en las siguientes escalas.

Regreso a Afganistán

De Madrid dio un salto a Londres (Reino Unido) para desarrollar su agenda y desde allí hacia el Mediterráneo, con escalas en Cagliari (Cerdeña) y Atenas (Grecia), en una ruta oeste-este distinta a la realizada por Mock, que sobrevoló el norte de África, aunque coincidente en la

última escala africana de El Cairo (Egipto). La estancia en Oriente Próximo –además de Egipto, hizo escalas en Baréin, Emiratos Árabes Unidos (EAU) y Omán– era clave para el proyecto Dreams Soar y su mensaje de apoyo a las mujeres, que Waiz difundió, con buena acogida, entre escolares, pilotos femeninos y autoridades aeronáuticas. Su aportación al papel de la mujer en la aviación del siglo XXI fue resaltada en Dubái (EAU), cuya aerolínea de bandera presume de tener la mayor plantilla femenina del mundo árabe.

Cuando se planteó el *tour* mundial, el sueño de Waiz era ir a su Afganistán natal, aunque la altitud de la capital, las características de su avión y razones de seguridad descartaron ese destino. “Pero –recuerda en la web del proyecto– tenía que ir de una forma u otra”, por lo que antes de iniciar el viaje se añadió una escala en Kabul, aunque dejando el avión en Dubái. Tras acordar una agenda con el Gobierno afgano, el 10 de julio viajó en vuelo comercial a la capital afgana, con la incertidumbre de no saber qué le esperaba. Sin embargo, desbordando las previsiones, fue recibida como una heroína nacional, “de una forma que no me esperaba”, y se reunió con las principales autoridades del país, que le hicieron entrega del título de embajadora de la paz por sus esfuerzos para inspirar a las nuevas generaciones y de la licencia que la acredita como la primera piloto afgana. En el acto más emotivo, reunió a 300 jóvenes, en su mayoría niñas cuyo horizonte social y profesional es limitado debido a su género, para transmitir un mensaje de esperanza y de cambio (“Soy como vosotras. Si yo lo he conseguido, vosotras también podéis”) ba-

Visibilizando a la minoría

Las mujeres apenas representan el 3% del total de pilotos comerciales en el mundo y únicamente unas 450 son comandantes de líneas aéreas. Son datos de la Sociedad Internacional de Mujeres Piloto de Líneas Aéreas (ISA), reproducidos en España (6.000 pilotos y solo 198 mujeres, según el sindicato SEPLA), que reflejan una realidad incontestable: el abrumador predominio masculino en las cabinas de los aviones comerciales. Iniciativas como la que protagoniza Waiz aspiran a atenuar esta desproporción con la incorporación de más pilotos femeninas a la aviación comercial, un campo profesional que, como argumenta, no debe tener diferencias de género ya que “un avión no sabe si eres hombre o mujer, cuál es tu religión o tu origen, solo reacciona a las órdenes del piloto y volará de acuerdo a sus habilidades”.

En sus escalas, Waiz, además de difundir entre las niñas su pasión por volar, se ha reunido con mujeres piloto y con asociaciones aeronáuticas femeninas para compartir experiencias, apoyar su causa y darle visibilidad. En Madrid, primera escala europea, departió en dos ocasiones

con pilotos españolas (uniformadas por petición suya), con las que compartió su aventura transatlántica, y conoció las iniciativas en pro de la igualdad de género en la aviación. Especialmente relevantes fueron las reuniones con profesionales femeninas de la aviación (pilotos, oficiales, técnicos, controladores aéreos...) y estudiantes en las escalas árabes de El Cairo (Egipto) y Dubái (Emiratos Árabes Unidos), donde manejó el simulador de un Boeing 777 junto a una joven comandante emiratí. Este emirato es uno de los países árabes más avanzados en cuanto a presencia femenina en líneas aéreas: su aerolínea de bandera posee una plantilla de mujeres piloto de 24 nacionalidades, incluida la primera comandante árabe del Airbus A380, y un completo equipo femenino de ingenieras, mecánicas y técnicas de mantenimiento, además de un programa para incorporar más mujeres piloto. Waiz, que en Afganistán se reunió con chicas de la fuerza aérea a la espera de su bautismo aéreo, también contactó con representantes femeninas de aviación civil y con mujeres piloto en India, Indonesia y Australia.

sado en las oportunidades que brinda la educación. Por ello, se ha marcado como objetivo abrir una escuela femenina STEM en Kabul, que ofrecerá a las jóvenes la misma oportunidad que tuvo ella.

De regreso a Dubái, la siguiente etapa era la India, pero los monzones alteraron la ruta prevista y viajó hasta

Afganistán, donde fue recibida como una heroína, ha sido la etapa más emotiva del viaje de Shaesta Waiz

Mumbai en vuelo comercial. Allí celebró diversos actos para difundir su proyecto, mostrándose convencida de que “en unos años será normal ver a una mujer con uniforme de piloto”. Y alabó la promoción india de la mujer en la aviación, traducida en hitos como el registrado en marzo, cuando un avión de Air India se convirtió en el primero de la historia en dar la vuelta al mundo con una tripulación cien por cien femenina, en total 20 mujeres. A caballo de julio y agosto llegaron otras largas travesías sobre aguas asiáticas —el mar Árabe y el golfo de Bengala/mar de Birmania, con más de 4.000 kilómetros de vuelo y escalas intermedias en Mangalore (India) y Colombo (Sri Lanka)— que pusieron a prueba la

resistencia de Waiz. Al aterrizar en Phuket (Tailandia), había completado la mitad del viaje.

A partir de este punto, la ruta de Waiz se desplazó hacia el sur, alejándose de la realizada por su mentora Mock en 1964, que de Tailandia voló a Filipinas para afrontar desde allí el cruce del Pacífico. A bordo de su aparato, Waiz realizó nuevas escalas en Singapur y Bali (Indonesia) y sobrevoló los mares de Java y Timor, cruzando al hemisferio sur, hasta alcanzar Australia, cuyo territorio norte recorrió en dos etapas (Darwin y Cairns). Desde aquí emprendió el último reto, el cruce del océano Pacífico, travesía de más de 11.000 kilómetros (casi la cuarta parte del viaje) que hizo saltando por las islas de Melanesia y Micronesia: Nueva Caledonia, Fiji, Samoa Americana, Kiribati y, finalmente, Honolulu (Hawái), con escalas para difundir su proyecto, aunque también para el descanso y la revisión del avión. La última etapa hasta el continente americano ha sido la más larga, con casi 4.000 kilómetros, que cubrió el 14 de septiembre en 14 horas y 30 minutos hasta aterrizar en Hayward (California). Luego cruzó Estados Unidos en varias etapas, siempre celebrando actos con niños y jóvenes, hasta alcanzar el punto de partida. En Daytona Beach, donde hubo una recepción en su honor, Waiz puso punto final a una travesía de 24.800 millas náuticas (45.900 km) realizada en 145 días, uno de los grandes vuelos de este siglo que su protagonista ha dedicado “a todas las personas que sueñan, que creen, que no tienen miedo de perseguir sus sueños y luchar por ellos hasta que levantan el vuelo”. ■