
«PILOTAR UN CAZA NO SE PARECE EN NADA AL RESTO DE EXPERIENCIAS DE MI VIDA»

Tras una carrera militar de más de 25 años, el capitán de la Armada estadounidense y amigo de la marca IWC, Jim DiMatteo*, ahora retirado, ha acumulado más de 5000 horas de vuelo con cinco modelos diferentes de avión de combate. En esta entrevista, DiMatteo habla del legendario programa TOPGUN de la Navy Fighter Weapons School, del pilotaje de aviones supersónicos, del miedo en la cabina, de la importancia del tiempo para los pilotos de caza y de las lecciones vitales aprendidas gracias a su trabajo como aviador naval.

¿Cuál es la importancia del programa TOPGUN para la comunidad de aviación naval?

Todos los pilotos jóvenes sueñan con ir a la academia Navy Fighter Weapons School. No hay nada que el piloto junior de una escuadra desee más que ser seleccionado para TOPGUN. Con el programa no solo se adquieren unas habilidades técnicas y tácticas tremendas, también se obtiene una reputación como piloto que supone un gran impulso a tu carrera. Con solo ver el parche de TOPGUN en tu hombro, el resto de pilotos sabe de inmediato quién eres, qué lugar ocupas respecto a los demás y lo que has conseguido.

¿Cómo es asistir a un curso TOPGUN?

Pues es muy exigente e implica una cantidad de trabajo increíble. Durante los tres meses que dura el curso, toda tu atención está dirigida en exclusiva a mejorar tus habilidades tácticas y de vuelo. Solo eso ocupa tu mente, nada más. Comes, duermes, respiras y sueñas como miembro de TOPGUN, tal cual. Y al graduarte, te encuentras en tu mejor momento, con las capacidades y la confianza por las nubes. Supongo que debe parecerse a cuando un corredor termina una maratón. Un gran orgullo y una gran satisfacción por lo conseguido, pero también agotamiento y deseos de volver a casa con tu escuadrón.

¿Qué elementos contiene el curso?

La primera parte del programa TOPGUN consta de mucha formación y muchas clases teóricas. Es el modo de conseguir un completo conocimiento de los sistemas y tácticas armamentísticos, pero también de las armas y tácticas de los enemigos. En la siguiente etapa, te llevas al vuelo todo lo aprendido en clase y practicas todas las tácticas y maniobras. Aunque, como es natural, hacerlo

en el aire a velocidades supersónicas es mucho más duro que estar sentado tranquilamente en la clase. Se hace, además, con un procedimiento que ha demostrado sus ventajas durante mucho tiempo. El resultado del curso son pilotos de élite que se encuentran entre los mejores en lo suyo y que, además, vuelven a su escuadrón para enseñárselo todo a los demás.

¿Por qué funciona tan bien ese concepto de «formar a los formadores»?

Porque, de ese modo, la Navy Fighter Weapons School puede continuar siendo el referente en cuanto al conocimiento de las tácticas, de las estrategias y de los análisis de amenazas actuales. Todos los cursos TOPGUN son diferentes entre sí, porque las tácticas y las estrategias no dejan de evolucionar. La segunda ventaja es el efecto multiplicador. A pesar de que solo unos pocos pilotos selectos siguen el programa TOPGUN, su experiencia va filtrándose entre todos los pilotos de combate táctico y entre todas las tripulaciones aéreas de la Armada y del cuerpo de Marines de los Estados Unidos.

Tras la graduación, pasas a formar parte del prestigioso escuadrón de adversarios TOPGUN.

¿En qué consiste?

En un combate simulado TOPGUN normal entre aviones, participan tres jugadores, básicamente: el alumno, el instructor y el adversario. Los pilotos adversarios reciben un entrenamiento profesional para ser los «malos». No solo simulan las capacidades aéreas del enemigo, sino también su mentalidad y las tácticas que utilizan. Como piloto adversario, tu objetivo es presentar escenarios al alumno que le ayuden a mejorar. En mi caso, verlos aprender y mejorar todos los días, es una parte tremendamente satisfactoria del trabajo.

¿Cómo es volar con un caza como el F/A-18 Hornet?

Pilotar un caza no se parece en nada al resto de experiencias de mi vida. He oído analogías en las que se compara la experiencia con una montaña rusa muy salvaje o con una carrera de coches tremendamente exigente, pero son descripciones que apenas le hacen justicia. Se trata de una experiencia apasionante y estimulante, física y analítica, y también competitiva. Y lo más sorprendente es que en todos esos ámbitos lo es, además, de modo absoluto, un diez sobre diez. Al salir de la cabina después de un combate simulado, no solo estás cansado y emocionalmente exhausto, también te sientes revitalizado. No puedes evitar sonreír. No creo que exista una experiencia similar. Por eso me siento tan afortunado de haber sido parte de la aviación naval.

¿Y cómo es volar a velocidades supersónicas?

Volar a esas velocidades a baja altitud es particularmente exigente y emocionante, ya que todo sucede increíblemente rápido. Tu cerebro debe ir una milla por delante del avión. No puedes ir «detrás del avión», como decimos, porque puede ser peligroso, ya que las cosas suceden de forma muy veloz y, en esa posición nuestra memoria muscular se limita a reaccionar a ellas.

¿Qué implicaciones físicas tiene pilotar un avión de combate?

Al realizar giros muy cerrados o maniobras verticales durante los combates entre aviones, por ejemplo, los pilotos sufrimos aceleraciones gravitatorias tremendas. La sangre sale de la cabeza y baja hasta las piernas, lo que afecta tanto a la visión como a las capacidades mentales. En el peor de los casos, incluso te puedes desmayar y perder la conciencia. A este tipo de desmayos los llamamos G-LOC (G-force induced loss of consciousness, pérdida de conciencia provocada por las fuerzas de aceleración de la gravedad). Para evitar que sucedan, utilizamos maniobras que refrenan esa aceleración y también trajes que la combaten. Ponemos en tensión las partes inferiores del cuerpo y del abdomen, evitando así que la sangre fluya hacia las piernas. Soportar fuerzas G tan grandes también puede causar malestar físico, principalmente dolor en el cuello, en la columna o la espalda. Si sufres una aceleración de 9 G, el peso de la cabeza es de más de 45 kg, por lo que no es difícil imaginar qué tal se sentirá el piloto en esas circunstancias.

¿Alguna vez ha sentido miedo en la cabina?

La cantidad adecuada de miedo te mantiene despierto, atento y consciente de los posibles peligros del pilotaje, especialmente durante los momentos más exigentes del vuelo. Normalmente, los pilotos jóvenes tienen más miedo. Y, a medida que aumentas tu experiencia, canalizas ese miedo hacia una mayor concentración

en los momentos difíciles. No obstante, hay que tener cuidado de no confiarse demasiado cuando se alcanza ese punto. Y, al envejecer, empiezas otra vez a ser más cauto. Y, en lugar de meterte en medio de un combate simulado entre varios aviones sin pensar, los pilotos más experimentados pueden dudar porque saben que solo ven el 90 por ciento de lo que sucede alrededor. Como solemos decir, hay pilotos viejos, hay pilotos atrevidos, pero no hay pilotos viejos y atrevidos.

¿Recuerda alguna situación especialmente peligrosa?

He realizado vuelos tácticos durante más de 25 años, así que hay muchas situaciones sobre las que, al volver la vista atrás, puedo decir que estuvieron muy cerca de ser fatales. Recuerdo una vez volando con un F-14 Tomcat. Perdí un motor y tenía que aterrizar de noche en el portaaviones. Por supuesto, con tanta suerte, el tiempo además era horroroso. Noche cerrada, la cubierta cabeceando, a más de 1000 millas de tierra... Sí, recuerdo esa ocasión como si fuera ayer. Esas son las situaciones que dan testimonio del increíble entrenamiento que recibimos. A pesar de que mi mente estaba «detrás del avión» y que volaba de forma reactiva, mi entrenamiento se hizo cargo y mi memoria muscular apareció para llevar el avión a un aterrizaje seguro.

¿Algún otro incidente crítico?

También ha habido situaciones en combate o en combates simulados en los que he estado muy cerca del desastre. Recuerdo una vez en un combate simulado entre aviones en la que el otro piloto no me vio y en el último segundo se alzó justo en frente de mí. Creo que es el pase más cercano que he hecho nunca. Incluso pude oír sus motores antes de notar un gran golpe al cruzar la estela del otro avión. En ese momento, dejé el combate simulado y aterricé. Y, a continuación, hablamos de cómo y por qué había sucedido aquello para que nunca más tuviéramos que hacer nada parecido. En estas situaciones críticas, lo hacemos bien el 99,9 por ciento del tiempo, algo que hay que agradecer al entrenamiento que la aviación naval da a sus pilotos.

¿Existen conceptos de TOPGUN que puedan aplicarse a otros ámbitos de la vida?

Hay muchas lecciones vitales que extraer de lo aprendido en la Navy Fighter Weapons School. La primera de todas es, por supuesto, la búsqueda de la excelencia, probablemente el concepto más importante de todos. Trabajar duro, estar preparado, esforzarse por alcanzar la grandeza, reflexionar y mejorar. También existe una cultura de la responsabilidad. Si le dices a tu comandante que te haces cargo de algo, a partir de ese momento eres completamente responsable de esa tarea. No hay por qué hablarlo de nuevo, sino encargarse de terminar el trabajo. TOPGUN también

es famoso por su cultura de análisis de los vuelos, que pueden llegar a ser tremendamente largos y detallados. Tienes que ser completamente honesto contigo mismo y detectar las áreas en las que puedes mejorar. Todos los grandes pilotos cometen errores, pero los mejores los reconocen y los corrigen. Creo que estos conceptos son de gran aplicación en la mayoría de los trabajos y de las situaciones vitales.

¿Los pilotos son lobos solitarios o jugadores de equipo?

En la aviación naval, no destacamos las victorias individuales. Siempre las consideramos una victoria del equipo. La lucha por hacerlo lo mejor posible siempre es individual, pero el éxito o el fracaso son de todos como equipo. Piense, por ejemplo, en el aterrizaje en un portaaviones. Es imposible hacerlo en solitario, necesitas que las miles de personas del barco, literalmente, también hagan su trabajo. Es parecido al cambio de neumáticos en un coche de Fórmula 1. No importa lo buen piloto que seas si los demás no hacen su parte.

¿Hasta qué punto es importante la confianza?

Cuando formas parte de un increíble equipo de aviación, se trata de algo fundamental. La confianza y la fe en el copiloto, por ejemplo, deben ser totales y absolutas. Tanto el éxito de la misión como tu propia vida dependen de tu compañero. Y al revés, claro. La confianza, además, es algo que uno se gana con el tiempo. No puede otorgarse, regalarse ni está asociada al rango o a la experiencia. Se trata de algo esencial y, aún así, puedes perderla si no te la trabajas a diario.

¿Hasta qué punto valora usted la precisión y la atención al detalle?

El aterrizaje nocturno sobre un portaaviones, especialmente cuando hace mal tiempo y está picado el mar, es una de las tareas más exigentes de la aviación. La precisión necesaria es asombrosa. Desde el mismo momento en que comienzas tu entrenamiento como piloto de la Armada, los instructores te martillean constantemente con ella: sé preciso, presta atención a todos los detalles. En cualquiera de nuestras misiones, siempre intentamos contar con preparación de sobra. Y existe una razón para hacerlo así, si te preparas de sobra, estarás en mejor situación para manejar las situaciones anómalas.

¿Cuál es la función del tiempo en la cabina de un avión?

No creo que exista nada más crítico en una misión en un caza que el tiempo. Todo está conectado con el cronometraje. Cuando comenzamos un trabajo, lo primero que hacemos es sincronizar nuestros relojes. Todas las tareas, desde el despegue, hasta el encuentro con otros aviones o el tiempo hasta objetivo (TOT) se coordinan con

una precisión por debajo del segundo. En un caza moderno, como es natural, contamos con sistemas de aviónica avanzada y relojes sincronizados por GPS en nuestro panel de instrumentos. Pero sí que utilizamos nuestros relojes de muñeca para coordinar nuestros movimientos antes de subir al avión, para comprobar la aviónica y asegurarnos de que el sistema funciona correctamente y, por último, y no por ello menos importante, para asegurarnos de tener un aspecto impecable. Todos los pilotos de caza del mundo necesitan un reloj espectacular.

¿Alguna vez ha tenido un vuelo perfecto en su carrera?

Si consideramos el concepto de búsqueda de la excelencia en toda su extensión, siempre hay algo que puede mejorarse. No importa lo que pienses de tu vuelo, tras un análisis amplio y honesto, siempre se puede encontrar algo que podrías haber hecho mejor. A lo largo de 25 años, he tenido muchos vuelos exitosos, pero nunca uno perfecto.

* Exención de responsabilidad: Las opiniones del Capitán Jim DiMatteo, USN (Ret) se incluyen a título personal y no representan a la Armada de los Estados Unidos ni a ninguno de sus componentes.

*** SOBRE JIM DIMATTEO**

Tras su graduación en 1986 en Berkeley, en la Universidad de California (CAL), Jim DiMatteo entró en la Armada de los Estados Unidos, en la que comenzó una carrera sin parangón en la aviación naval. Retirado del servicio, y tras más de 5000 horas de vuelo durante 25 años con cinco modelos de avión diferentes (F/A-18, F-16, F-14, F-5, A-4), es la única persona en la historia de la aviación naval con un historial similar. Tras graduarse en la Navy Fighter Weapons School y volar en combate, entró a formar parte del prestigioso escuadrón de adversarios TOPGUN. Ha acumulado más horas de vuelo como adversario TOPGUN que nadie en la historia de la Armada y del Cuerpo de Marines de EE. UU., por lo que acabó siendo nombrado Oficial Comandante de los escuadrones de adversarios de ambas costas, denominados VFC-111 y VFC-13. Después de estar al mando de esos escuadrones, el Capitán DiMatteo se unió al cuartel general de la aviación naval de San Diego, California, donde trabajó para el Comandante de las Fuerzas Aéreas Navales (CNAF) supervisando el programa de adversarios TOPGUN. Jim DiMatteo ha acumulado un amplio número de premios y distinciones, entre ellos, el de Piloto de caza F-14 para el RAG del año, de la Armada estadounidense, el de Piloto adversario del año, de la Armada estadounidense, el Top Hook (por los mejores aterrizajes en un portaaviones) y el reconocido premio internacional Britannia del Reino Unido. En 2018, recibió el más alto honor hasta la fecha al ser incluido en el Aviation Hall of Fame por los logros de toda una vida.

IWC SCHAFFHAUSEN

En 1868, el relojero y emprendedor norteamericano Florentine Ariosto Jones viajó desde Boston hasta Suiza y fundó la «International Watch Company» en Schaffhausen. Su visionario sueño era combinar los avanzados métodos de fabricación estadounidenses con la artesanía de los relojeros suizos para conseguir los mejores relojes de bolsillo de la época. Al hacerlo, no solo sentó los cimientos del exclusivo enfoque de la ingeniería aplicado por IWC, sino que también estableció la producción centralizada de relojes mecánicos en Suiza.

A lo largo de sus 150 años de historia, IWC Schaffhausen ha afianzado una reputación basada en la creación de complicaciones funcionales —especialmente cronógrafos y calendarios— ingeniosas, resistentes y de fácil uso. IWC, que fue empresa pionera en el uso del titanio y la cerámica, se especializa actualmente en cajas de reloj de avanzada ingeniería fabricadas con los materiales más innovadores, como el aluminuro de titanio y el Ceratanium®. Dando prioridad al principio de «la forma sigue a la función» por delante de la decoración, las atemporales creaciones de la firma relojera suiza plasman los sueños y ambiciones de sus propietarios a lo largo de su viaje por la vida.

IWC obtiene los materiales de forma responsable y toma medidas para minimizar su impacto en el medio ambiente, creando relojes intrínsecamente sostenibles que están diseñados para durar generaciones. La compañía se enorgullece de formar a sus futuros relojeros e ingenieros, así como de facilitar un excelente ambiente de trabajo a todos los empleados. IWC también colabora con organizaciones que trabajan a nivel mundial para apoyar a niños y jóvenes.

DESCARGAS

Las imágenes de la colección TOP GUN pueden descargarse de press.iwc.com

MÁS INFORMACIÓN

IWC Schaffhausen
Departamento de Relaciones Públicas
Correo electrónico press-iwc@iwc.com
Website press.iwc.com

INTERNET Y REDES SOCIALES

Website iwc.com
Facebook facebook.com/IWCWatches
YouTube youtube.com/iwcwatches
Twitter twitter.com/iwc
LinkedIn linkedin.com/company/iwc-schaffhausen
Instagram instagram.com/iwcwatches
Pinterest pinterest.com/iwcwatches