LITORALPRESS

Fecha: 19-05-2026
Medio: Las Últimas Noticias
Supl. : Las Últimas Noticias
Tipo: Noticia general
Título: Sicóloga se reconvirtió y hoy es capitana de avión: "Antes era impensable ser piloto"

Pág. : 13
Cm2: 602,0
VPE: $ 3.310.573

Tiraje: 91.144
Lectoría: 224.906
Favorabilidad: No Definida

Vanessa Teperman es un ejemplo de cómo entrar al cotizado mundo aeronáutico: ¿qué caminos existen?

Sicóloga se reconvirtió y hoy es capitana de avión: "Antes era impensable ser piloto"

ÓSCAR VALENZUELA

Hasta los 32 años Vanesa Teperman se desempeñaba como sicóloga, realizando investigación en desarrollo sicosocial y estudios de mercado. Fue una conversación informal la que cambió su vida por completo.

"Me enteré de que existían convenios o alianzas con líneas aéreas, e incluso había accesos a crédito si uno no contaba con la posibilidad de pagarlo en efectivo. En ese momento se me abrió la mente y me di cuenta de que era una realidad, que uno podía ser piloto, algo que yo veía muy, muy lejano" recuerda.

La idea le daba vueltas desde hacía tiempo. "Cuando salí de cuarto medio había muchas menos opciones que ahora. Uno tenía que ir a la universidad y era lo que todos esperaban: médico, abogado o arquitecto. Era impensable ser piloto, orfebre o instructor de yoga; no eran cosas que uno tuviese en la cabeza porque no se hablaba de eso", comenta.

No lo pensó mucho -"si lo pensaba, no había tiempo"- y decidió apostar por cumplir su meta. Aprovechó que podía seguir trabajando como sicóloga mientras se formaba en la aviación.

Voló como primer oficial, también conocido como copiloto, durante cuatro años hasta que fue desvinculada durante la pandemia. Al año retornó al rubro y fue contratada por Sky, donde hoy es una de sus 44 mujeres piloto, de un total de 379 tripulantes. Cerca del 11% de su dotación son mujeres, cifra que supera ampliamente el promedio mundial estimado en 6,2%, según datos de IATA.

Es una figura que, de a poco, se está volviendo habitual. "Uno en el aeropuerto no veía a mujeres pilotos caminando. Hoy día se ven más. Todavía a la gente le llama la atención, pero cada vez se ve más a la mujer inserta en el mundo aeronáutico, tanto en mecánica como de piloto y en distintas áreas", destaca.

La capitana Teperman tiene grabada a una madre que entró con su hija de cinco años a la cabina, después del aterrizaje. "'Pase, yo le saco la foto', le dije, pero la mamá me contestó 'No, la verdad es que ella se quiere sacar la foto contigo'. Fue súper emocionante", relata.

En otra ocasión recibió a una mujer de unos 80 años que también le pidió una foto: "Me dijo 'no sabe lo que esto significa para nosotras lo que ustedes están haciendo, cómo le están abriendo el camino a las mujeres que vienen, esto era impensable para nuestra generación'".

La piloto contó su testimonio durante la ceremonia de renovación del compromiso entre Sky y el Ministerio de la Mujer para aumentar la participación femenina en la aviación comercial. Entre las medidas que implementa la compañía esta el ascenso de primeras oficiales a capitanas y fortalecer el vínculo con escuelas de vuelo. El objetivo es que en 2027 más mujeres asuman el mando de aeronaves.

CEDIDA

La ministra de la Mujer, Judith Marín, conversando en la cabina con la capitana Vanessa Teperman.

Convenio entre Sky y el Ministerio de la Mujer busca aumentar la cantidad de tripulantes femeninas en 2027.

Los caminos

¿Cuáles son las vías para llegar a comandar una aeronave con 180 pasajeros a bordo? Una opción es el curso de formación de piloto comercial en la Universidad Técnica Federico Santa María, que dura tres años. También se pueden tomar los cursos que ofrecen los centros de instrucción de aeronáutica civil (CIAC), certificados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC): ahí la carrera completa toma alrededor de dos años, calcula Carolina Novoa, de la escuela de vuelo Fly With Us. Ellos tienen hoy 55 alumnas.

El primer requisito es la certificación médica aeronáutica clase 1, que se cumple en dos centros médicos especializados. "Básicamente te revisan el corazón, también audio y visual. Por ejemplo, las personas que son daltónicas no pueden estudiar esto, todos los botones son de colores", explica Novoa.

Luego viene una serie de cursos que van entregando sus respectivas licencias o habilitaciones. Primero el curso de piloto privado, que requiere la teoría, simulador y luego 40 horas de vuelo, con instructor y en solitario.

Con esa licencia ya se pueden acumular horas, volar rutas más largas y operar en distintos aeródromos. "Luego entras a vuelo por instrumentos, porque los aviones grandes no te guías por la visual: vas entre nubes, todo lo van diciendo los medidores", comenta.

La fase siguiente es el curso de piloto comercial; una vez obtenida esa licencia el alumno ya puede cobrar por hacer vuelos. Además, las aerolíneas están pidiendo capacitaciones específicas para el Airbus 320, el aparato más usado en el continente, aclara.

"¿Qué pasa cuando llegas a la línea aérea? Te tienen tres meses como alumno piloto, donde tienes que ir pasando etapas con ellos. Si las superas, quedas contratado como primer oficial. El tiempo para llegar a capitán depende de cada aerolínea: en algunas son cuatro años, en otras, si ven que eres bueno, con dos años como primer oficial ya puedes ser capitán", asegura.

En el caso de personal de la Fach que pasa a la aviación comercial, sus pilotos y mecánicos firman una caución. Este documento, que está detallado en el DFL 1, artículos 157 al 166, que establece el estatuto de las Fuerzas Armadas, indica que deben permanecer en la institución una cierta cantidad de años. De lo contrario, tienen que pagar un monto proporcional, para recuperar el dinero invertido en su formación.

Área mecánica

El Liceo Alberto Widmer, de Maipú, fue el primer establecimiento escolar que ofreció la especialidad de mecánica en mantenimiento de aeronaves, en 1987. "Hoy tenemos ex alumnos que están trabajando en Estados Unidos y Europa, es una carrera donde se necesita gente", dice su director, Manuel Núñez Godoy.

De sus 950 matriculados, en tres especialidades, solo 120 son mujeres. "Todavía falta un poco que entren más alumnas al área, son bastante buenas, bastante requeridas. Son mucho más minuciosas que los varones en términos de su trabajo y hay muchas que ya son jefas", afirma.