

## QUIERO SER PILOTO

17/04/2018



Probablemente, si estás leyendo estas líneas, ser piloto sea tu deseo y meta profesional pero no sabes que hay que hacer para llegar a ello. Llegar a poder ejercer profesionalmente desde en la cabina de un avión es un camino largoy enrevesado. Por ello vamos a intentar resolver todas las posibles dudas que te puedan surgir.

**Miguel Ángel Zapata - Coordinador asociados alumnos piloto**

Encontrar un trabajo de piloto es difícil, muy difícil para pilotos sin experiencia.

Conseguir el primer trabajo es el desafío más difícil para todos los nuevos pilotos recién salidos de la escuela. La "escasez de pilotos", felizmente anunciada por las escuelas de vuelo y los expertos en aviación, es en realidad un mito conveniente. De hecho, el desempleo entre los pilotos es aproximadamente del 15%. Y hay que tener en cuenta, que si estás leyendo estas líneas y vayas a empezar ahora tu carrera en aviación, tardarás como mínimo 2 años en sacarte la licencia. Esto, unido al gran anuncio "Pilot shortage", ha hecho que mucha gente se haya apuntado a las escuelas de vuelo en busca de su sueño por lo que en dos años la competencia entre nuevos pilotos será aún mayor. No va a ser un camino fácil y es algo que consideramos que hay que tener muy en cuenta. Para nada pretendemos ser pesimistas ni negativos. Queremos darte una visión realista del panorama ya que tendrás que desembolsar una cantidad importante de dinero para llegar a obtener tu licencia.

**En primer lugar vamos a analizar las cualidades que ha de tener un piloto.**

### **Fortaleza y determinación**

Desde el entrenamiento inicial de vuelo hasta la jubilación, una carrera de vuelo estará marcada por altos y bajos significativos. Exámenes de vuelo, suspensos, la búsqueda del primer empleo probablemente será el más desafiante parte de su carrera y requerirá considerable tenacidad y determinación, posibles despidos, dificultades financieras personales, a veces bancarrotas de empresas, cambios de flota, reubicación: la realidad es que la mayoría de los pilotos pueden experimentar algunas de estas dificultades durante sus carreras. Un piloto debe estar preparado y ser capaz de enfrentar tales desafíos y ser ambicioso con sus objetivos. La licencia no es garantía de trabajo, ni mucho menos. El rechazo es muy común en esta profesión la cual se desarrolla en un entorno muy competitivo, así que tendrás que estar preparado para esto.

### **Personalidad**

Ciertos tipos de personalidad son más adecuados para esta profesión que otros. Las habilidades de las personas son un requisito clave, y mucho depende de cómo interactuar con otros socialmente o como tratar con los compañeros en el ambiente de trabajo. En la cabina de vuelo trabajarás al lado de un equipo diferente cada día y por largos períodos de tiempo.

Por lo tanto, deberías ser capaz de sentirte a gusto trabajando con gente diferente y en un entorno basado en reglas, donde los procedimientos y rutinas son vitales y contantes a cada momento. No hace falta decir que la apariencia personal debe ser cuidada rigurosamente. Ser respetuoso, cordial, responsable y profesional es muy importante. También deberá estar libre de cualquier responsabilidad penal en los últimos 5 años para superar la verificación de seguridad del Departamento de Transporte para obtener la tarjeta de compañía que te permitirá el acceso a áreas críticas de un aeropuerto. Para hacer esto necesitarás aprobar una verificación de antecedentes de cinco años y se deberá proporcionar detalles de su historial laboral anterior.

## **Flexibilidad**

Ser flexible es imprescindible en la industria aeronáutica. A lo largo de tu carrera te enfrentarás a cambios constantemente, ya sea cambios de base, tráfico aéreo, retrasos o cambios en los procedimientos. Tu capacidad para hacer frente a cambios constantes y estilo de vida será probado constantemente por lo que hace muy difícil tener una rutina establecida. Si hoy en día encontrar el primer trabajo será una tarea ardua y difícil, encontrarlo en España lo será aún más por lo que prepárate para aceptar una base fuera España, incluso fuera de Europa. Si no estás preparado para trasladarse y dejar todo atrás, con la posibilidad de pasar muchos años en un país extranjero, las perspectivas de alcanzar su primer puesto profesional se verán reducidas drásticamente. Es vital tener este escenario en mente y deberás intentar prepararte para hacer frente a cualquier eventualidad.

## **Calificaciones académicas**

Las calificaciones académicas son súper importantes. Los programas de cadetes a la hora de la selección son muy exigentes y unas notas excelentes serán las que te hagan pasar el primer filtro a la hora de aplicar a estos programas. También has de tener en cuentas que la carrera de piloto exige una actualización y estudios constantes. Por lo que cuanto antes empieces a sentar una buena base y hábitos de estudios, más fácil y con mejores resultados llevarás a cabo tu carrera. Otro aspecto super importante es el inglés. El inglés es el idioma de la aviación. Un 25% de pilotos que se presentaron a las pruebas de Ryanair este año no fueron seleccionados porque su inglés no era suficiente como para llevar a cabo una operación segura. Por ello hay que tomarse este aspecto tan, o incluso más en serio que el resto. Por otro lado sería aconsejable obtener un conocimiento práctico de un segundo idioma, preferiblemente el del país en el que aerolínea en la que te gustaría trabajar emplee. Aunque esto no es esencial, sería una ventaja distintiva y te facilitaría encontrar trabajo fuera de nuestras fronteras. Además es más que recomendable tener un plan B, es decir, estudiar otra carrera que nos permita desarrollarnos profesionalmente en otro sector hasta que podamos llegar a encontrar nuestro primer empleo en una cabina y como póliza de seguro en caso de despido o pérdida de licencia por razones médicas. La aviación es históricamente volátil, y hay mucha tranquilidad al tener opciones alternativas, especialmente cuando las deudas importantes en las que se ha incurrido durante la formación.

## **Opciones de formación**

Existen **tres tipos de formación** que pasaremos a analizar detalladamente una por una. Estas son:

## **Multi-Crew Pilot License (MPL)**

Es la nueva licencia de la tripulación de vuelo creada por el Grupo de Licencias de Vuelo y el Panel de Entrenamiento de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Esta nueva licencia se ha adoptado como parte de la revisión de las normas actuales de licencias (Anexo I de la OACI) y de capacitación (Anexo 6). Esta implementación se lleva a cabo para garantizar que los estándares permanezcan continuamente "relevantes para satisfacer las necesidades actuales mientras se preservan y mejoran los niveles de seguridad de vuelo existentes" (ATW, 2005, p.51). El MPL está diseñado para desarrollar las habilidades necesarias para volar aviones de aerolíneas. En comparación con las vías de capacitación tradicionales, hace un mayor uso de los simuladores, adopta métodos de capacitación basados en la competencia y aplica aún más los factores humanos y la gestión de amenazas y errores en todas las fases de la capacitación.

Los métodos de entrenamiento tradicionales enfatizan la independencia y las habilidades individuales. Si bien es apropiado para operaciones con un solo piloto, pueden impedir la transferencia a operaciones de tripulación múltiple. Los pilotos que se trasladan para trabajar en aerolíneas han necesitado capacitación de puente. Los procedimientos ponen más énfasis en la capacitación de simuladores, incluido el uso de control de tráfico aéreo simulado. En el pasado, la mayoría de los pilotos tenían antecedentes militares y el sistema de licencia de piloto privado (PPL) y licencia de piloto comercial (CPL) ha existido durante las últimas décadas. El MPL se implementa para omitir el entrenamiento de la Licencia de Piloto Comercial actual con calificación de instrumento y permitir que el piloto trabaje hacia la licencia de piloto de transporte de línea aérea "Frozen" (ATPL).

Los requisitos de entrada para esta vía son: Ser mayor de 18 años, estar en posesión del título de bachillerato y tener muy buenas calificaciones, ya que las aerolíneas tienen en cuenta tus notas como referencia de la performance que darás en el curso y haber superado el reconocimiento médico de clase 1. Esta vía es normal en los programas de cadetes, los cuales, la mayoría de ellos, son patrocinados por las aerolíneas, asegurándote un empleo en ella al acabar el entrenamiento. Es la opción más barata y más segura ya que la aerolínea costeará tu entrenamiento y te asegurará un empleo con ellos una vez formado. Los programas de cadetes hoy en día son escasos pero las aerolíneas están empezando a lanzarlos como forma de retener también pilotos en sus filas. Las aerolíneas asiáticas y de oriente medio, muy proteccionistas antaño con sus programas de cadetes haciéndolos disponibles solo para locales, están abriéndolos a todo el mundo independientemente de la nacionalidad. Por ello, si tu situación financiera no es lo suficientemente cómoda como para poderte costear el curso por tu cuenta, recomendamos que apliques a todos los programas de cadetes en los que puedas para así poder llevar a cabo tu sueño.

## **Curso integrado de ATPL**

En ella empezarás una formación con la escuela que te llevará de la mano desde el momento de matriculación hasta la obtención de tu licencia de piloto comercial. La ruta integrada implica un curso de estudio a tiempo completo, que generalmente dura entre 14 y 18 meses. Esto lleva a un estudiante desde principiante hasta un puesto en el que está listo para asumir el rol de piloto listo para trabajar para las aerolíneas. La principal ventaja es que un estudiante ingresa a un intenso curso de estudio dentro de un centro de capacitación dedicado y bien equipado, rodeado de estudiantes de ideas afines y, a veces, con enlaces a aerolíneas líderes. Los requisitos para poder acceder a este curso son estar en posesión del título de bachillerato, así como del certificado médico de clase 1.

Ser un estudiante de tiempo completo significa que su progreso puede ser monitoreado en cada

etapa de la formación, brindándole todas las oportunidades para aprovechar al máximo su inversión. Si bien muchos de estos aspectos de su formación se completan como parte de un plan de estudios que ha establecido EASA, es el carácter específico, la ubicación, el precio y la presentación de cada ATO lo que te ayudará a decidir cuál es el más adecuado para usted.

La formación en sí se puede dividir en módulos específicos, que generalmente se ejecutan así:

**Fase teórica (ATPL):** para muchos, la parte más exigente de la capacitación. Consta de 750 horas de formación teórica. Tendrás que aprobar 14 exámenes que cubren temas como la navegación, principios de vuelo, etc. Estos exámenes se realizarán en Inglés.

**Fase de vuelo:** Esta es la parte divertida. Depende mucho de la escuela en la que se lleve a cabo pero principalmente se divide así. En ella se empezará por la fase básica de vuelo donde aprenderás a operar el avión con seguridad hasta el momento de tu suelta. El tiempo que tardarás en volar solo dependerá de tu pericia a los mandos del avión; en ella se incluyen viajes y navegaciones visuales. En la fase de vuelo instrumental y nocturna aprenderás a manejar el avión mediante instrumentos para cuando las condiciones de vuelo sean IMC y nocturnas. Parte de esta formación puede ser llevada a cabo en simulador. Posteriormente se concluirá con la fase de vuelo Multimotor en la cual se llevará a cabo el vuelo visual e instrumental en un avión Multimotor. Tras toda esta formación se habrá de superar exámenes de pericia que garanticen que se puede operar el avión en base a unos mínimos.

**MCC Multi Crew Co-operation:** El propósito del curso MCC es formar pilotos que trabajen como parte de una tripulación de vuelo de múltiples miembros. Aprender a trabajar en equipo, es un requisito para la mayoría de los pilotos profesionales ya que cada día volaras con un compañero distinto en la cabina, haciendo de los procedimientos estándar y de la comunicación unos de los elementos más importantes en materia de seguridad en aviación. Es un entrenamiento adicional en la licencia de piloto comercial requerido para volar dentro de una tripulación, es decir, en un avión multipiloto con la tripulación de vuelo compuesta por al menos dos miembros.

Con todo esto completado con éxito, tendrá lo que se conoce como ATPL congelado. La parte 'congelada' se refiere al hecho de que ha pasado la parte de la teoría requerida de la licencia de piloto de transporte de línea aérea; para 'descongelarlo' necesitarás tener un total de 1.500 horas de tiempo de vuelo registrado. Esto te permitirá actuar como copiloto en cualquier aerolínea.

## Curso modular (ATPL)

De esta forma, en vez de realizar todo el entrenamiento en la misma escuela, irás desarrollando cada etapa anterior que hemos visto en el curso integrado, en la escuela que más creas que se adapta a tus necesidades en cada momento, o en la misma si así lo deseas, pudiendo de esta forma ir costearo tu formación poco a poco.

El primer paso consistirá en obtener la licencia de piloto privado (PPL). Los requisitos para poder acceder a ella son tener más de 16 años y estar en posesión del certificado médico de clase 2. En esta etapa no se recomienda aún tener el clase 1, ya que este solo tiene validez de un año mientras que el clase 2 tiene una validez de hasta 2 años dependiendo de la edad. El curso consiste en 120 horas de enseñanza teórica tras las cuales se han de superar los 9 exámenes oficiales de aviación civil. La fase de vuelo consta 45 horas de vuelo mínimas marcado por EASA (35 horas de vuelo en doble mando y 10 horas de vuelo SOLO incluyendo un viaje triangular con aterrizaje en 2 aeropuertos distintos al de salida. Posteriormente se habrá de realizar un examen de pericia para

acreditar que se cumple con los mínimos requeridos por la autoridad competente. Esto te habilitará para poder actuar sin remuneración, como piloto al mando o copiloto de cualquier avión empleado en vuelos no remunerados.

Fase teórica (ATPL): para muchos, la parte más exigente de la formación. Consta de 750 horas de formación teórica. Tendrás que aprobar 14 exámenes que cubren temas como la navegación, principios de vuelo, etc. Estos exámenes se realizarán en Inglés. Estas asignaturas son: Legislación Aérea/Célula/ Sistemas/ Planta de potencia, Instrumentos y Electrónica, Carga y Centrado, Performance, Planificación y Supervisión del vuelo, Actuaciones y Limitaciones humanas, Meteorología, Navegación general, Radio-navegación, Procedimientos Operacionales, Principios de Vuelo, Comunicaciones VFR, Comunicaciones IFR.

**Time building:** Para poder acceder a los siguientes cursos se necesitan, dependiendo del curso, unas ciertas horas mínimas de experiencia en vuelo. Uno de los requisitos para la licencia CPL son 200 horas totales, de las cuales 100 han de ser como piloto al mando. Habrás de buscar una escuela o club de vuelo en la que poder volar estas horas para así poder seguir progresando como piloto. La ventaja de esta fase respecto al curso integrado, es que podrás disfrutar volando con amigos o familiares y en el país que quieras, teniendo que planificar tu todo el vuelo y siendo el responsable legal de la aeronave en todo momento, llevándote a una toma de decisiones constantes que te harán crecer como piloto. El mejor país para realizar esta fase es Estado Unidos (Land of freedom), ya que nos llevan siglos de ventaja; alquileres baratos, un aeropuerto cada 20 millas, control de vuelo en VFR y una cultura de vuelo envidiable que harían de esta la fase más bonita de la formación.

**Curso visual nocturno:** anotación que es obligatoria en la licencia antes de poder empezar un curso instrumental, en ella habrás de realizar 5 horas de vuelo nocturno, 4 acompañado con un instructor y 1 de vuelo solo incluyendo 5 tomas y despegues en el avión.

**Curso de vuelo instrumental:** se refiere a la habilitación que un piloto debe tener para volar bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR). Requiere capacitación e instrucción adicional más allá de lo requerido para una licencia de piloto, incluyendo reglas y procedimientos específicos para vuelo por instrumentos, instrucción adicional en meteorología y entrenamiento más intensivo en vuelo únicamente por referencia a los instrumentos. Los requisitos necesarios para poder empezar este curso son: Edad mínima de 18 años, certificado médico de clase 1 o certificado médico de Clase 2 con extensión de audio. Ser titular de una licencia PPL (A) con Calificación Nocturna, Certificado de Inglés en base a la norma FCL.055, haber superado los exámenes según la normativa JAR y tener al menos 50 horas de vuelo como piloto al mando en travesía.

**Curso de vuelo Multimotor:** La habilitación multimotor (MEP) te permitirá volar aviones de pistón Multi Engine de piloto único con los mismos privilegios que tu licencia SEP. Se requieren 6 horas de entrenamiento con un avión multimotor y se puede realizar en 3 a 4 días. El solicitante deberá haber completado no menos de 2 horas 30 min de entrenamiento de vuelo dual de en condiciones normales de operación de avión multimotor, y no menos de 3 horas de entrenamiento de vuelo procedimientos de fallo de motor y técnicas de vuelo asimétricas. Al final se habrá de realizar un examen de pericia. Los requisitos serán Titular de una Licencia de Piloto Privado (PPL)

Mínimo 70 horas de vuelo como piloto al mando (PIC)

**Curso de vuelo Multimotor Instrumental:** En este curso se complementa el vuelo en aviones multimotor con el vuelo instrumental. El requisito para poder acceder a este curso será tener una habilitación de vuelo por instrumentos y la habilitación multimotor. El curso constará de un mínimo de 5 horas.

**Curso Licencia de Piloto Comercial:** El curso de Licencia de Piloto Comercial Modular (CPL)

permitirá obtener la licencia requerida para actuar como PIC en vuelo comercial, realizar trabajos aéreos en aviones de uno o varios motores y volar como copiloto en un avión de transporte. Los requisitos para poder empezar son: tener una licencia de piloto privado PPL (A). 150 horas de tiempo total como piloto de las cuales 100 como piloto al mando antes del comienzo del curso. 200 horas de tiempo total en el momento de realizar el examen final. Esto significa que, en caso de que tu fin fuesen trabajos aéreos como la fumigación o el remolque de veleros, no necesitarías las licencias habilitaciones anteriores. Por ello te dejamos los dos tipos de curso que podrías realizar:

Si no se tiene una habilitación (IR) el curso consistirá en 25 horas de vuelo dual de la siguiente manera:

10 horas de vuelo dual instrumental

15 horas de vuelo visual dual

Si tiene una habilitación (IR) el curso consistirá en 15 horas de vuelo dual de la siguiente manera:

5 horas de vuelo doble en un avión avanzado de un solo motor

10 horas de vuelo doble en un avión básico de un solo motor