

Verdades sobre una profesión. Piloto de Avión

Pedro P. Gómez-Bernal. Col. 5269

La profesión de piloto es una gran desconocida para la mayoría y alguna que otra vez odiada, debido a las repercusiones que han tenido las reivindicaciones sindicales en el pasado en las vacaciones o necesidades de transporte de los españoles.

¿ Se ha preguntado la sociedad alguna vez cómo se forma un piloto ? La mayoría de las personas ajenas a la aviación piensan que primero se forma en el Ejército y después pasan a las líneas aéreas; no les falta razón porque así fue durante muchos años, durante el “boom” del turismo y de las nuevas compañías charter, donde por falta de pilotos, estas ofrecían sueldos calificados de “primera división” a esos militares, que por otro lado veían como sus vuelos en el Ejército estaban llegando a su fin, debido a ascensos, edad, graduación, etc., por lo que la vía civil era una muy buena elección en ese momento de sus vidas profesionales.

Pero hoy, la realidad es muy distinta y la formación de los pilotos y el camino para llegar a pilotar un avión de línea aérea, puede ser algo muy difícil de conseguir y directamente proporcional a las posibilidades económicas del candidato, dejando en un segundo plano la calidad en la formación y por ende el resultado de nuevo aspirante a piloto de una línea aérea.

He querido plasmar en este artículo, las historias de tres españoles que en su día decidieron hacer de la aviación su medio de ganarse la vida.....¡Decidieron hacerse Pilotos!

Juan Antonio, natural de Sevilla, 32 años. 342 Horas de vuelo. Inversión; 48.000 euros.

Tuvo que esperar a tener un trabajo estable a los 24 años para empezar a volar. Primero se hizo piloto de avionetas en un aeroclub cercano a su casa, lo cual le llevó casi un año y unos 6000 euros. Después, con su licencia de piloto privado (la que permite volar avionetas), se dedicó a alquilar horas de vuelo a un coste de entre 100 y 200 euros la hora, hasta tener unas 180, suficientes para acudir a una

Según las previsiones de crecimiento de los próximos años, las compañías aéreas sólo pedirán pilotos cualificados con alta experiencia, muchos de ellos ahora en el paro o volando en países muy lejanos

FTO donde empezar su formación como piloto profesional.

Un año y medio de estudio de la parte teórica para superar los exámenes oficiales y después empezar la formación en los diferentes cursos de vuelo. Realizó unas 80 horas de vuelo, preparándose incluso en aviones de dos motores, para volar en condiciones atmosféricas adversas, de noche, etc.

Todo esto, al cabo de cinco años, le supuso unos gastos de 48.000 euros aproximadamente, que pidió a una entidad financiera, a la cual le paga actualmente 671 euros mensuales para devolver el préstamo. Sólo ha trabajado “profesionalmente” arrastrando carteles publicitarios dos veranos sin cobrar nada a cambio. El dinero sale de su sueldo en Mercadona y de la ayuda que hasta ahora le ha prestado su familia, avalista del préstamo. Aun disponiendo de una licencia profesional de piloto, no está calificado para volar en línea aérea, para lo cual, tendría que perfeccionar su nivel de inglés, con una estancia en un país de habla inglesa de al menos seis meses, cosa muy difícil de realizar para una persona que necesita un trabajo estable para subsistir, como es el caso de Juan Antonio.

Pero lo que es que las compañías ya no hacen convocatorias de puestos de piloto y suelen coger a los que tienen la habilitación de tipo del avión específico que vuelan, para lo

cual hace falta desembolsar (agárrense) otros 46.000 euros, lo cual es imposible para Juan Antonio, dadas sus circunstancias. Ya no ve ninguna posibilidad real de volar en una compañía aérea, por lo que pasa a engrosar la lista de unos 5000 pilotos en paro en España.

José María, Madrid, 25 años, 988 horas de vuelo. Inversión; 180.000 Euros.

Un tío de su madre, piloto de Iberia ya retirado, fue su icono para meterse en esto. Dadas las posibilidades económicas de su familia y la ilusión que les hacía tener un piloto en la familia (tomando como referencia el nivel de vida de su pariente), sus padres le apoyaron y comenzó sus estudios de piloto en una academia de Madrid, en el aeródromo de Cuatro Vientos. José María eligió el camino más corto, el llamado "integrado", que empezando desde cero y en aproximadamente 18 meses te permite obtener 180 horas de vuelo y la licencia de piloto profesional. Una vez concluido este curso a cambio de unos 67.000 euros, decidió irse a ganar experiencia de vuelo y perfeccionar su inglés a Florida (USA), donde estuvo seis meses, lo que le

supuso otros 20000 euros. De regreso a España y después de un año sin encontrar trabajo, decidió sacarse la habilitación tipo del Airbus 320 en Inglaterra, lo que le supuso un desembolso de 33.000 euros. Mandó su currículum vitae a casi todas partes del mundo, recibiendo sólo tres respuestas, en las cuales le decían claramente que necesitaban pilotos con experiencia, esto quiere decir, no sólo con habilitación Tipo, sino con experiencia real en operaciones aéreas de pasajeros.

Entró en contacto con una academia inglesa que le ofrecía hacer 500 horas en una compañía aérea de un país asiático que utiliza el Airbus 320, pero pagando 24.000 euros, a los que hay que sumar estancia, manutención y traslados durante los dos años que ha estado volando para ellos (y nunca mejor dicho).

Ahora lleva 5 meses en casa, enviando currícula a todas las compañías que vuelan "su tipo de avión", pero casi nunca le contestan y las que lo hacen le dicen que tiene poca experiencia. Normalmente las compañías aéreas piden un mínimo de 1500 horas totales de vuelo, de las cuales 500 horas han de ser en el tipo de avión de la oferta, pero en la



TRIBUNA ABIERTA

situación actual, con muchos pilotos de alta experiencia en paro, las compañías contratan a pilotos con 3000 horas en adelante.

Mandó su currículum vitae a casi todas partes del mundo, recibiendo sólo tres respuestas, en las cuales le decían claramente que necesitaban pilotos con experiencia

Finalmente, con los ánimos por los suelos, está preparando el acceso a la universidad para comenzar el próximo año Empresariales. Su licencia de vuelo está a punto de caducar y se niega a seguir pidiendo dinero a sus padres para renovarla.

José María ha invertido en su carrera unos 144.000 euros, sin contar viajes, manutención, hoteles, pisos alquilados, etc. sumando todo la cifra se acerca a los 180.000 euros. ¡Treinta millones de las antiguas pesetas! y todavía la aviación no le ha reportado ni un solo euro de beneficio.

Andrés, Madrid, 38 años. 3200 horas de vuelo. Inversión; 78.000 Euros.

Siempre le apasionó el mundo de la aviación, pero empezó tarde en este mundillo, ya con 28 años. Se gastó en su formación como piloto unos 10 millones de pesetas, de los cuales una parte tenía ahorrados y la otra ha terminado de pagárselos al banco recientemente con mucho esfuerzo y gracias a su trabajo como administrativo en la Comunidad de Madrid.

Cuando Andrés terminó su formación en una academia de Madrid se produjeron los atentados del 11-S, lo que provocó una caída en picado de las compañías aéreas de todo el mundo y el despido masivo de pilotos, por lo que estuvo prácticamente dos años sin poder volar. En 2003 consiguió hacerse instructor de vuelo y empezó a colaborar con la escuela donde realizó el curso, primero como administrativo y después como instructor supervisado, llegando a ocupar en los últimos años un puesto de instructor titular, hasta que el año pasado le rebajaron la remuneración de 25 euros por hora de vuelo a 10 euros, y haciéndole un

favor, por que los nuevos instructores ¡no cobraban nada! En ese momento decidió dejar la escuela, que al final ha cerrado sus puertas, dejando a alumnos e instructores tirados en la calle.

Ahora no encuentra trabajo como instructor en ningún sitio, a pesar de que cuenta con gran experiencia en este medio. También ha mandado su currículum a todas partes del mundo, pero nada.

Hace dos años se sacó la licencia Agroforestal, por la que tuvo que desembolsar otros 9000 euros. Sin embargo, en el área agrícola no hay trabajo, por la prohibición de la Unión Europea para fumigar productos químicos con aviones y por las dificultades del sector agrario, que ha llevado a la ruina a muchos operadores de este tipo de aviones. Por otro lado, hacer alguna campaña de extinción de incendios es muy difícil, ya que se necesita mucha experiencia para llevar los mandos de un avión en un incendio y las plantillas están completas de un año para otro.

Para Andrés las cosas no están mal ahora por la crisis, sino porque el sector aéreo desde hace diez años está saturado de pilotos, superando desmesuradamente las necesidades que en los momentos de bonanza tienen las compañías aéreas

Sobreoferta y escasa formación

De estos tres pilotos, sólo Andrés ha recuperado parte de la inversión realizada. Los tres coinciden en que el sector no necesitará pilotos en muchos años por la gran cantidad de pilotos que hay en el paro, muchos altamente cualificados, como los de las compañías que han cerrado en los últimos tiempos: LTE, AirComet, Futura, expedientes de regulación de empleo en Spanair, Vueling, Airnostrum... Y esto sin salir de nuestras fronteras, porque el mercado europeo esta quizás peor.

Según Damián, director de operaciones de una de las grandes compañías aéreas de este país, los requisitos para acceder a la profesión de piloto son mínimos. "Han tirado el listón al suelo" y los chavales salen de las escuelas con 170 horas de vuelo (que son las que marca la ley para ejercer como piloto profesional), con unos conocimientos aeronáuticos calificados de "desconocimientos" por el bajo nivel de formación recibida.

Damián afirma que hoy por hoy no se necesitan pilotos. Según las previsiones de crecimiento de los próximos años



una vez se recuperada la estabilidad económica, las compañías aéreas solo pedirán pilotos cualificados con alta experiencia, muchos de ellos ahora en el paro o volando en países muy lejanos, desde donde estarían dispuestos a volver de inmediato para volar en España.

Como colofón a este artículo, me he hecho pasar por un aspirante a piloto. Me puse en contacto con una academia

Es necesario que se sepa que con los “cursillos” o “titulín” que venden las escuelas por una “millonada”, no se está ni mucho menos preparado para volar un avión de Línea Aérea

de vuelo de Madrid, en la cual nos llenaron de optimismo con comentarios como “en 2012 van a hacer falta sólo en Europa 20000 pilotos”, “esto de la crisis pasará”, “es el ciclo bajo de la aviación”...También me aseguraron que con las 180 horas de vuelo estaré calificado para volar de copiloto en cualquier compañía aérea del mundo. Respecto a la

necesidad de tener una habilitación de tipo, me respondieron que ellos mismos me facilitarían el curso al terminar y que con una habilitación las posibilidades de encontrar trabajo son muy grandes, ya que todos los alumnos que la sacaron estaban trabajando. Casos como el de José María y otros muchos nos demuestran que no es cierto.

La industria aeronáutica tiene muchos problemas, pero personal cualificado sobra. Se ha pasado de los sueldos de “primera división” de los años 70 y 80 a los sueldos de “milleuristas” (quien puede volar).

Es necesario que la sociedad sepa cuál es la realidad actual de nuestra profesión, la sobreoferta de pilotos que hay en España y la precariedad laboral de muchos de nosotros. También es necesario que se sepa que con los “cursillos” o “titulín” que venden las escuelas por una “millonada”, no se está ni mucho menos preparado para volar un avión de Línea Aérea con tecnología punta, por culpa de una normativa de formación muy por debajo de las necesidades de la industria. ■

NOTA DEL AUTOR: *las personas citadas en el artículo son amigos o conocidos míos. Los nombres se han cambiado para mantener su anonimato.*