

Una visión realista para el futuro piloto

CUALIDADES, FORMACIÓN Y
OPCIONES PROFESIONALES



COPAC

COLEGIO OFICIAL DE PILOTOS
DE LA AVIACIÓN COMERCIAL

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	1
CUALIDADES PERSONALES	2
REQUISITOS MÉDICOS AERONÁUTICOS	5
TIPO DE FORMACIÓN	6
NIVEL DE INGLÉS	10
HABILITACIÓN DE CLASE Y DE TIPO	11
OPCIONES PROFESIONALES Y REQUISITOS DE ACCESO	12
OBTENER UN TRABAJO	15
¿PAGAR POR VOLAR?	16
DEONTOLOGÍA PROFESIONAL	18
ANEXOS	19

Esta guía se ha elaborado en base al conocimiento y experiencia del Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial y a testimonios de pilotos de distintas generaciones. Así mismo, documentos de otras organizaciones como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), British Airline Pilots Association (BALPA), International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) y European Cockpit Association (ECA) han servido de referencia al resultado final.

Este documento tiene
licencia Creative
Commons



Esta licencia permite
compartir la obra con
fines no comerciales,
reconociendo su autoría

PRESENTACIÓN

Cada año, muchos jóvenes eligen los estudios que marcarán su futuro profesional. Movidos por la vocación de ser pilotos, algunos optan por ese camino, en ocasiones con poca información respecto a las alternativas de formación existentes o el contexto profesional actual. De hecho, aún persisten algunos estereotipos o imágenes sobre esta profesión que no se ajustan a la realidad del Siglo XXI.

Los valores esenciales del piloto profesional no han cambiado; es una profesión con vocación de servicio, que implica gran responsabilidad, que requiere una formación constante y altas dosis de entrega profesional en cada vuelo. Sin embargo, otros factores que rodean al piloto se han transformado notablemente, en buena medida por los cambios que se han ido produciendo en el sector aéreo: los salarios y condiciones laborales se han reducido de forma considerable; en ocasiones el piloto aspirante a un puesto de trabajo tiene que asumir el coste del entrenamiento antes de ingresar en una compañía y es una de las profesiones más estresantes que existen.

La formación del piloto implica un gran esfuerzo económico que en algunos casos puede generar importantes compromisos financieros, que difícilmente se podrán amortizar. Una vez obtenida la licencia de vuelo, el acceso a la profesión es difícil y algunos pilotos noveles se han encontrado con esquemas de contratación que de nuevo requieren el pago de altas cantidades para ser contratados.

Desde el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC), guiados por el conocimiento de nuestra profesión y gracias a los testimonios y experiencias de jóvenes aspirantes y pilotos que buscan su primera oportunidad, queremos ofrecer unas pautas orientativas básicas que aporten una visión realista a los aspirantes y a sus familias, sin generar falsas expectativas y tratando de evitar frustraciones futuras sobre una profesión vocacional y apasionante, pero sin garantías de éxito e ingrata en ocasiones.

Esperamos que esta guía ayude a tomar una decisión suficientemente meditada y realista, antes de comprometer importantes cantidades de recursos en tiempo, energía y dinero, sobre las cualidades que debe reunir un futuro piloto, el proceso de formación y la posterior incorporación al mercado de trabajo, en una industria extremadamente sensible a cualquier cambio social, político, económico o geoestratégico.

Carlos Salas Ortiz de Villajos
Decano del COPAC

CUALIDADES PERSONALES

Antes de comprometer tiempo, dinero y esfuerzo, es necesario conocer qué habilidades, cualidades personales y conocimientos académicos debe reunir el futuro piloto a la hora de iniciar un camino profesional en el que deberá hacer frente a muchos obstáculos. Compromiso y disposición personal son dos elementos que te ayudarán enormemente a alcanzar tus objetivos.

El piloto no deja de aprender . La responsabilidad y el entorno profesional exigen la continua actualización de los conocimientos y la práctica de las habilidades

FORMACIÓN PREVIA

Para iniciar el proceso de entrenamiento en vuelo es necesaria una buena base de conocimientos técnicos y teóricos que ayudarán a comprender el funcionamiento de la ingeniería, los sistemas de la aeronave y la física del vuelo. Son recomendables buenas calificaciones de bachillerato en matemáticas, física y química y un alto nivel de inglés, el idioma aeronáutico por excelencia.

El conocimiento de otros idiomas es también recomendable, sobre todo teniendo en cuenta que cada vez es más habitual que el piloto se mueva de una base a otra, en ocasiones en diferentes países. Una mentalidad abierta a otras culturas y el conocimiento de otras lenguas serán necesarios para desenvolverse social y profesionalmente.

DISCIPLINA Y CAPACIDAD DE APRENDIZAJE

El piloto no deja de aprender nunca. La gran responsabilidad que implica la profesión, la constante evolución de los entornos operacionales, de la legislación y del entorno tecnológico con el que el piloto interactúa, y en general la rápida y dinámica evolución de la industria del transporte, exigen la continua actualización de los conocimientos y la práctica de las habilidades.

Académicamente hablando, la formación y el entrenamiento profesional requieren una capacidad mental adecuada para adquirir un importante volumen de conocimientos y materias de forma intensiva, en un periodo de tiempo relativamente corto. Esta capacidad mental es imprescindible, por ejemplo, durante la obtención de una habilitación de tipo, período especialmente intenso desde una perspectiva intelectual y psicológica.

El piloto ha de ser capaz de tomar la decisión correcta, precisa y de forma rápida, comunicarla y ejecutarla de forma lógica. Esa es la clave de una operación segura y eficiente

CARACTERÍSTICAS PERSONALES

Hay determinados rasgos de personalidad idóneos para el rol de piloto, entre ellos las habilidades de relación y comunicación, que permiten interactuar con el entorno de una manera más precisa y eficiente. En la cabina de vuelo, un entorno cerrado y pequeño, se trabaja siempre junto a otra/s persona/s durante largos periodos de tiempo; es necesario encontrar la manera de interactuar de forma correcta y profesional para facilitar el trabajo en equipo.

Hay que saber desenvolverse con soltura con personas y culturas diferentes en un entorno muy reglamentado, donde la adherencia a los procedimientos y a las rutinas es vital. La disciplina en el piloto es necesaria tanto en los periodos de formación como durante el ejercicio profesional.

Se debe cuidar la apariencia personal. La responsabilidad del piloto exige un respeto que incluye también una adecuada y cuidada presencia.

FLEXIBILIDAD

Ser flexible y tener adaptabilidad es un imperativo en la actual industria del transporte aéreo. El piloto se enfrenta a muchos factores impredecibles en la operación diaria y en el devenir de su carrera.

La habilidad para gestionar continuos cambios en rutinas y modos de vida será puesta a prueba, incluyendo la posibilidad de pasar varios años en otro país, sobre todo como forma de obtener un puesto de trabajo.

La flexibilidad también es necesaria para afrontar una constante puesta al día y adaptación desde el punto de vista profesional. En este sentido, la adaptación a la tecnología es indispensable, ya que los automatismos están cada vez más presentes en las cabinas y hay que conocer su funcionamiento en profundidad.

TOMA DE DECISIONES Y HABILIDADES DE GESTIÓN

La operación aérea implica gestionar personas, recursos y sistemas y a su vez tomar decisiones constantemente con importantes implicaciones.

Hay una serie de cualidades no técnicas imprescindibles para el piloto. La madurez para tomar decisiones, las habilidades de comunicación y gestión y el sentido común son vitales. El piloto ha de ser capaz de tomar la decisión correcta, precisa y de forma rápida, comunicarla y ejecutarla de forma lógica. Esa es la clave de una operación segura y eficiente.

Los atajos para ejercer sin la preparación necesaria, terminan por convertirse en un desgaste económico y personal, del que solo se benefician terceros



RESILIENCIA

Desde el entrenamiento inicial hasta el último vuelo, la carrera de un piloto estará marcada por múltiples circunstancias y altibajos. Es necesario tener resistencia a la adversidad y capacidad para sobreponerse.

Conseguir el primer puesto de trabajo será quizás el reto más importante y requiere grandes dosis de tenacidad y determinación. Obtener la licencia no es una garantía de trabajo. Nada más alejado de la realidad. El rechazo es habitual en un entorno tan competitivo, así que hay que estar preparado para gestionarlo y sobreponerse.

Ya en el ejercicio profesional, el piloto ha de esperar lo inesperado y reaccionar adecuadamente ante cualquier problema sobrevenido durante la operación aérea. La resiliencia será un factor a su favor.

OTROS REQUISITOS

El piloto ha de superar los criterios de seguridad civil de los proveedores de servicios aeroportuarios y de los cuerpos y fuerzas de seguridad, ya que la identificación que recibe permite acceder a áreas restringidas y críticas de los aeropuertos. Por este motivo, hay que tener un historial penal limpio al menos en los cinco años anteriores a la solicitud, y proporcionar detalles contrastados de trabajos anteriores.

Para ejercer la profesión de piloto en España es requisito indispensable estar colegiado, tal y como establece la [Ley 35/1998, de 27 de octubre, por la que se crea el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial](#) y el [Real Decreto 1378/2002, de 20 de diciembre, por el que se aprueban los Estatutos generales del Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial](#).

En definitiva, una sólida formación inicial y una mejora continua de las habilidades son la base para el correcto ejercicio profesional. Los atajos para ejercer sin la preparación necesaria, terminan por convertirse en un desgaste económico y personal, del que solo se benefician terceros.

REQUISITOS MÉDICOS AERONÁUTICOS

Determinadas patologías son incompatibles con el ejercicio de la profesión. Daltonismo, algunos tipos de diabetes, epilepsia o enfermedades cardiovasculares, entre otras, se consideran no aptas para la actividad de vuelo

El futuro piloto debe pasar un reconocimiento médico aeronáutico inicial con un médico especialista en medicina aeronáutica y examinador aéreo aprobado por la autoridad. Este proceso permitirá obtener el certificado médico de Clase 1 o el certificado requerido. Se trata de un requisito indispensable para la obtención de la licencia y el título de piloto profesional. Posteriormente y dependiendo de la edad, hay que renovar dicho certificado con carácter periódico.

El reconocimiento médico inicial incluye pruebas oftalmológicas y de agudeza auditiva, electrocardiograma, analítica de sangre para controlar varios parámetros. El reconocimiento es exhaustivo, puede durar toda una jornada y su coste asciende a unos 500 euros aproximadamente.

Determinadas patologías son incompatibles con el ejercicio de la profesión. Daltonismo, algunos tipos de diabetes, epilepsia o enfermedades cardiovasculares, entre otras, se consideran no aptas para la actividad de vuelo. Si el aspirante al certificado médico padece alguna enfermedad debe informarse previamente de su compatibilidad o incompatibilidad para obtener el certificado médico aeronáutico.

En cualquier caso, aunque no haya antecedentes previos, el piloto ha de cuidar su salud para estar en buenas condiciones y pasar adecuadamente los controles médicos desde el inicio y hasta el final de su carrera, ya que un problema de salud puede suponer la pérdida de la licencia.

Los requisitos establecidos por la autoridad en referencia a los certificados médicos de clase 1 se pueden consultar en el Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, Anexo IV (PARTE-MED), Subparte B, Sección 2, emitido por un centro médico aeronáutico o un médico examinador aéreo autorizado.



La relación de [médicos examinadores aéreos aprobados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea \(AESA\)](#) se puede consultar en su página web.

TIPO DE FORMACIÓN

¿QUÉ OPCIONES DE FORMACIÓN EXISTEN?

GRADO EN PILOTO DE AVIACIÓN COMERCIAL Y OPERACIONES AÉREAS

El Grado en piloto de aviación comercial y operaciones aéreas permite al alumno obtener una Licencia de Piloto Comercial de acuerdo a los parámetros del Curso Integrado (ATPL) y un Título de *Grado en Piloto de Aviación Comercial y Operaciones Aéreas*. Es la opción más recomendable y la que el COPAC invita a seguir, ya que aporta una mayor preparación al futuro piloto, una ventaja adicional de cara a procesos de selección y un valor añadido como piloto.

Además, un Título de Grado aporta un conocimiento más profundo de las materias, imprime madurez y abre otras oportunidades profesionales más allá de la cabina de vuelo, en caso de sufrir algún problema o afrontar una suspensión o pérdida de la licencia por causas médicas o de otro tipo.

Así, es indispensable una titulación universitaria, además de la experiencia profesional como piloto comercial, para desarrollar determinadas actividades en otros ámbitos de la industria aeronáutica: en la propia estructura corporativa de las compañías, en labores de instrucción y certificación o en funciones de inspección, tanto en compañía como en la autoridad aeronáutica estatal.



CURSO INTEGRADO (ATPL)

El curso integrado (ATPL) -la opción más corta en términos de tiempo (12-36 meses)- exige haber cumplido 16 años y tener el Graduado Escolar, si bien es recomendable haber superado el Bachillerato y la prueba de acceso a la universidad, o equivalente, para, una vez obtenida la licencia ATPL, optar a la convalidación académica del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Una vez terminada la formación del curso integrado, no se podrá solicitar la licencia ATPL hasta haber cumplido los 21 años

Este curso se divide en tres fases:

FASE TEÓRICA. Se adquieren conocimientos generales de aviación, distribuidos en 14 asignaturas, de las que el alumno deberá examinarse:

Derecho y legislación aérea, Reglamento de Circulación aérea, Conocimiento general de Aeronaves: Estructuras y Sistemas / Propulsión, Instrumentos, Carga y Centrado, Performance, Planificación de Vuelo, Medicina Aeronáutica, Meteorología, Navegación General y Radionavegación, Procedimientos Operacionales, Principios de Vuelo y Comunicaciones.

FASE DE VUELOS. La práctica de vuelo incluye horas de simulador (SIM), horas de vuelo real y pruebas de pericia. En España las ATOs (Approved Training Organization) ofrecen cursos que incluyen al menos 195 horas de vuelo, variando el precio en función de las horas de vuelo contratadas. El tiempo necesario para realizar estas horas de vuelo depende de la meteorología del lugar donde esté ubicada la ATO y la relación entre aeronaves disponibles y número de alumnos.

FASE MCC. El curso MCC (Multi Crew Cooperation) es un entrenamiento para aeronaves de más de un piloto, que incide en aspectos como coordinación en cabina, toma de decisiones y reparto de tareas.

El JOC (Jet Orientation Course) es un curso de familiarización con los reactores avanzados dirigido a futuros pilotos de aerolínea o aviación corporativa que no tengan experiencia en reactores. El MCC es un requisito para la obtención de la primera habilitación de tipo y en muchos casos para la presentación a convocatorias de empleo en aerolíneas.

CURSO MODULAR

El curso modular es la opción más flexible, que permite al estudiante piloto organizarse según su situación económica y/o personal y combinar el curso con un empleo o con otros estudios.

Por esta vía, primero hay que obtener la Licencia de Piloto Privado (Private Pilot Licence, PPL). Posteriormente, empezará la formación como Piloto Comercial, cursando y examinándose de las mismas asignaturas que en el curso integrado y pudiendo realizar la fase de vuelos y pruebas de pericia en vuelo según sus necesidades y disponibilidad, dentro del periodo máximo de tiempo establecido.

Esta vía también permite realizar el curso MCC cuando el aspirante lo crea oportuno, si bien ha de tenerlo a la hora de optar a procesos de selección en compañías.

CURSO DE FORMACIÓN INTEGRADO PARA MPL

El curso de formación integrado para MPL es similar al integrado (ATPL), pero cuenta con menos horas de vuelo y más horas de simulador, donde se hace especial hincapié en los procedimientos operativos de una compañía y de una determinada aeronave, incluyendo la habilitación de tipo. Esta opción no permite obtener el CPL, pero sí el ATPL, después de acumular más de 1500 horas de vuelo.

Normalmente se accede a esta formación en una ATO especialmente aprobada para ello, que puede formar parte del operador o al menos tener un acuerdo con éste, por lo que al finalizar el periodo de formación se puede acceder a las pruebas de la compañía.



La elección no debe basarse en la imagen o apariencia de la escuela. Hay que valorar el tipo de curso ofrecido o la experiencia de los instructores de vuelo

¿QUÉ ATO ESCOGER?

La elección de la ATO dependerá en buena medida del tipo de formación que se vaya a realizar. Pero hay que tener en cuenta muchos factores y la elección no debe basarse en la imagen o apariencia de la escuela. Hay que valorar el tipo de curso ofrecido, la experiencia de los instructores de vuelo y sus condiciones profesionales, los tipos y cantidad de aeronaves disponibles, su antigüedad y mantenimiento o la ubicación de la escuela. También es recomendable buscar opiniones y comentarios de alumnos que estén ya en esa ATO, bien a través de Internet o incluso preguntando a los propios alumnos en la escuela.

Otros factores a tener en cuenta son:

LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS de la zona donde esté ubicada la ATO, ya que en los días de meteorología adversa no se podrá realizar el entrenamiento. Existen unos mínimos meteorológicos requeridos por la autoridad para que las escuelas puedan realizar operaciones de vuelo; los días que no se cumplan esos mínimos los aviones permanecerán en tierra y se cancelarán los vuelos programados.

EL PERFIL de la persona que supervisará el entrenamiento y progreso del alumno de acuerdo al programa de entrenamiento de la ATO, y la posibilidad, en cualquier momento del curso, de hablar con dicha persona sobre la evolución del entrenamiento.

EL AMBIENTE que se percibe al visitar la escuela entre alumnos e instructores.

LAS CONDICIONES DE PAGO que ofrece la escuela.

EL DESEMBOLSO que se va a realizar. Por su impacto económico, hay que valorar la decisión y el retorno futuro durante la carrera profesional.

LOS PRECIOS DESGLOSADOS por parte de la ATO, tanto los gastos incluidos como los no incluidos, como por ejemplo tasas de exámenes, tasas de aeropuertos, coste extra por suspender algún examen, etc.

EL PORCENTAJE DE ALUMNOS APROBADOS de la escuela en los exámenes teóricos.

LOS ACUERDOS con operadores que tenga la escuela para la incorporación de pilotos recién titulados.



La relación de todas las [ATOs aprobadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea](#) (AESA) se puede consultar en su página web.

NIVEL DE INGLÉS

El piloto necesita tener un nivel de inglés que le permita desenvolverse en la operación diaria, y especialmente en las situaciones de estrés o emergencia. Es necesario desde el inicio de la formación hablar inglés con fluidez y soltura.

En algunas ATOs las clases teóricas se imparten en inglés, y los exámenes teóricos se realizan en dicho idioma.

Hay que acreditar un nivel de conocimiento realizando un examen de inglés en un centro de competencia lingüística autorizado por AESA. Así, se obtendrá la competencia lingüística que irá adjunta a la licencia. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha establecido seis niveles de competencia lingüística; el nivel mínimo que debe acreditar un piloto es el nivel operacional (4), que deberá renovarse cada cuatro años. El nivel avanzado (5) deberá reevaluarse cada seis años y los pilotos que demuestren un nivel experto (6) no tienen que volver a examinarse.



La relación de [centros autorizados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea \(AESA\) para realizar pruebas de competencia lingüística a pilotos](#) se puede consultar en su página web.



El COPAC dispone del [Centro Evaluador COPAC \(CEC\)](#) donde se puede realizar la prueba de competencia lingüística y el curso preparatorio.

HABILITACIÓN DE CLASE Y DE TIPO

El piloto ha de obtener la **habilitación de clase** que le autoriza a volar una clase genérica de aeronave, entre las que hay múltiples modelos de aeronaves con la misma habilitación.

Por otro lado, para volar una aeronave multimotor y multipiloto, el piloto debe obtener la **habilitación de tipo** para cada modelo específico, que una vez conseguida se anotará en la licencia de vuelo.

Se trata de un curso específico del avión, que se compone de tres fases.

FASE TEÓRICA, en la que se imparten conocimientos sobre el funcionamiento de los sistemas y actuaciones de la aeronave y procedimientos operativos del operador.

FASE DE SIMULADOR, en la que se aprende a operar el avión junto a otro piloto que esté obteniendo la habilitación. La duración de esta fase depende de la complejidad de la aeronave, pero al menos se deben programar 32 horas de entrenamiento, en las que se sigue el *syllabus* del operador y se realiza una prueba de pericia (skill test) con un examinador aprobado por la autoridad.

FASE DE TOMAS Y DESPEGUE, indispensable para que el aspirante complete su habilitación de tipo y la anote en su licencia.

Los cursos de habilitación de tipo para helicóptero también constan de una fase teórica y una fase de vuelo. Las horas de vuelo varían en función de la experiencia; para helicópteros multimotores se realizan generalmente en simulador, mientras que para los monomotores se realizan en el propio helicóptero.

OPCIONES PROFESIONALES Y REQUISITOS DE ACCESO

TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA AÉREA

Normalmente el acceso a compañía aérea suele consistir en diferentes pruebas: Examen sobre conocimientos aeronáuticos generales, examen de inglés, pruebas psicotécnicas, pruebas en simulador y entrevista personal.

Cada compañía establece los requisitos mínimos para acceder a las pruebas iniciales. Algunas piden habilitación de tipo de un avión concreto y otras valoran más la experiencia de vuelo.

Si la compañía proporciona la habilitación de tipo del avión, durante ese periodo, de un mes aproximadamente, el piloto también aprende los procedimientos concretos de la compañía. Tras obtener la habilitación de tipo, comienza el curso de conversión al operador (Operator Conversion Course, OCC) con materias comunes para todas las compañías (Low Visibility Operations, Dangerous Goods, CRM, etc.). El OCC tiene una duración de entre 10 y 15 días y es un proceso eliminatorio y muy exigente.

Tras el OCC, y con la licencia de vuelo emitida, el piloto puede empezar a volar. La compañía, con la aprobación de AESA, pondrá una serie de restricciones a los pilotos de nuevo ingreso, como:

- Un número de horas como radio operador en el avión, en las que además de ver la operación en línea, el piloto se familiariza con las diferentes comunicaciones por radio.
- Un número de horas con un instructor y con otro copiloto más antiguo, hasta que comandante e instructor verifiquen que el nuevo piloto es capaz de operar de forma segura en caso de quedarse solo en cabina (por ejemplo, ante una inhabilitación del comandante).

El resto de las horas en instrucción las hará el copiloto con un comandante instructor, en las que se completará un syllabus con todos los puntos necesarios para la operación, contenidos en el manual de instrucción de la compañía (Manual de Operaciones, Parte D).

Cuando el alumno piloto ha completado las restricciones y el syllabus del manual de instrucción y tiene un informe favorable por parte de los instructores, se presenta a la denominada inspección en línea. La inspección en línea, o “suelta en flota”, es un vuelo en el que la tripulación está compuesta por un comandante supervisor, un inspector de la compañía y el copiloto inspeccionado. Durante el vuelo se verifica que el nuevo piloto realiza los procedimientos de la compañía de forma correcta y que su comportamiento, uniformidad y otros factores cumplen con el Manual de Operaciones de la compañía.

Una vez superada la “suelta en flota” el copiloto podrá volar con comandantes no instructores y dejará de pasar de copiloto en instrucción a copiloto de la flota.

Tras la formación inicial, se pasa por el simulador cada seis meses, en el que se verifica al piloto una vez al año de cara a la renovación de la licencia. También se pasa un curso anual (Curso de Refresco) en el que se repasan distintos sistemas del avión, procedimientos, legislación, CRM y material y procedimientos de emergencia.

TRABAJOS AÉREOS

Otra opción profesional son los Trabajos Aéreos, que incluye actividades como publicidad, fotografía, tratamientos agrícolas o servicios de emergencias, como lucha contra incendios (LCI), búsqueda y salvamento (SAR) o vuelos medicalizados (EMS).

En España la operación de lucha contra incendios con aviones de plano fijo o helicópteros es una alternativa profesional para muchos pilotos. Se trata de actividades que requieren una alta especialización y un entrenamiento específico para cada una de las disciplinas. El mantenimiento de las habilidades y destrezas del piloto son factores fundamentales.

Al igual que en líneas aéreas, el piloto necesita obtener la habilitación de tipo correspondiente al modelo de aeronave –avión o helicóptero- que vaya a operar.

En este sector profesional, el denominado proceso de “suelta” no está tan definido como en transporte de pasajeros o carga aérea, y la política de cada operador puede ser distinta. Muchas operaciones se realizan con un solo piloto, con lo que la adquisición de experiencia en vuelo es diferente.

En cualquier caso, cuando el piloto se incorpora a un operador de trabajos aéreos, ha de hacer un curso teórico de conversión específico de dicho operador y una serie de vuelos de verificación de competencia y entrenamiento. Aquellos pilotos que realicen operaciones de extinción de incendios, deberán obtener el certificado de aptitud para lucha contra incendios que da cada compañía.

INSTRUCCIÓN DE VUELO

Sobre todo en el inicio de la carrera profesional, muchos pilotos optan a un puesto de instructor de vuelo. Para ellos es imprescindible realizar un curso de FI (Flight Instructor), que consta de dos semanas de instrucción teórica, donde el alumno aprenderá a formar a futuros aspirantes a pilotos con briefings y de-briefings, y 25 horas de vuelo efectivo en su faceta de instrucción de vuelo.

Una vez obtenida la habilitación de FI, inicialmente el instructor tendrá ciertas limitaciones y solo podrá impartir instrucción visual en avión monomotor. A medida que cumpla requisitos de horas de instrucción podrá ampliar sus atribuciones como instructor a aviones multimotor, instrucción instrumental, etc.



OBTENER UN TRABAJO

A la hora de entrar en un proceso de selección hay que asegurarse de reunir todos los criterios exigidos, tanto habilidades de vuelo como habilidades no técnicas

Después de superar los procesos de instrucción y certificación, el objetivo del piloto es conseguir su primer trabajo, uno de los principales retos en la trayectoria profesional de un piloto, debido a la gran competitividad con otros aspirantes y a la volatilidad del sector.

A la hora de entrar en un proceso de selección hay que asegurarse de reunir todos los criterios exigidos, tanto habilidades de vuelo como habilidades no técnicas.

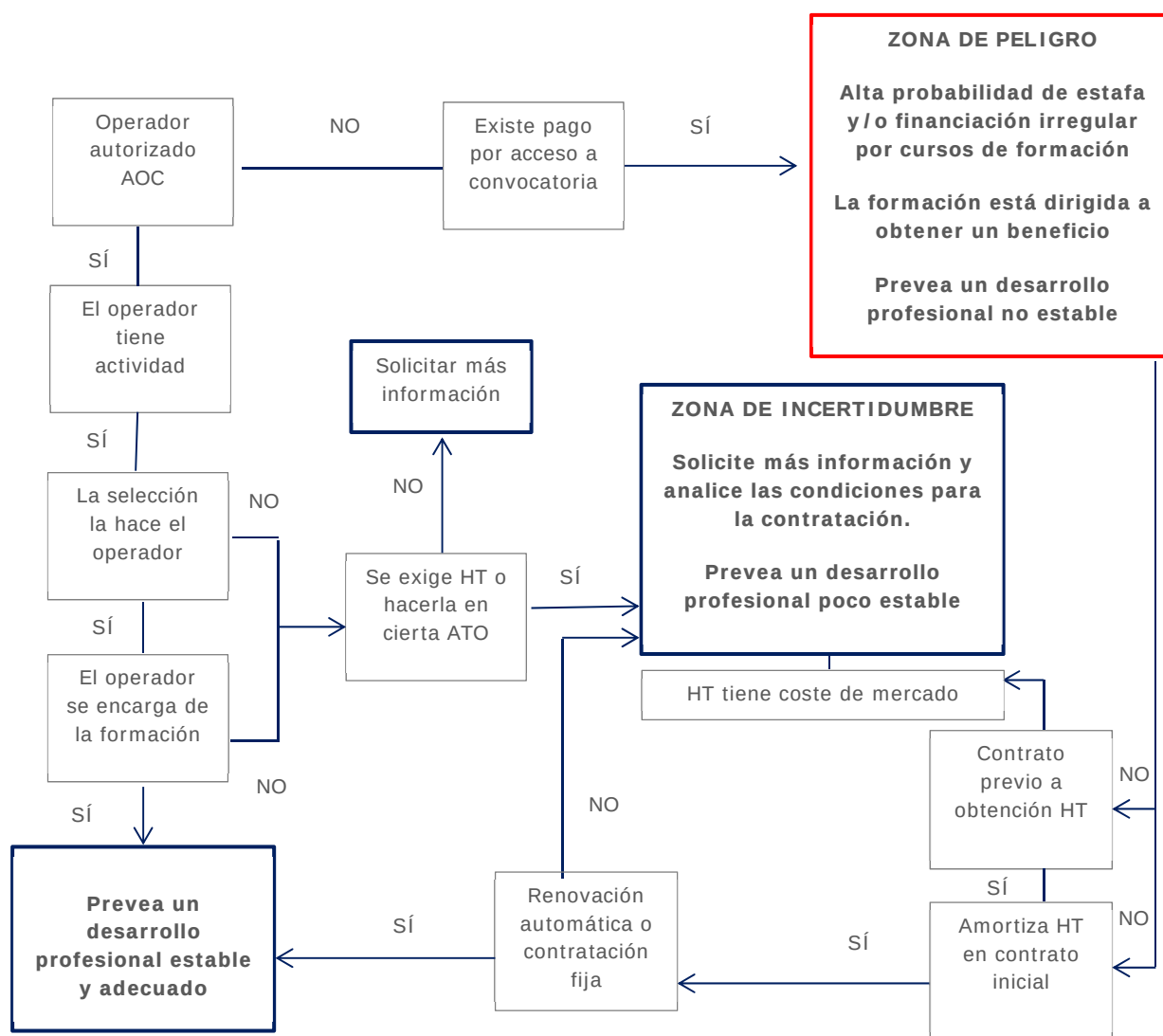
La perseverancia es un factor clave. La industria del transporte aéreo es cíclica y en ocasiones se puede tardar años en conseguir la primera oportunidad.

Por otro lado, los procesos para acceder a la profesión y la forma de contratación de pilotos por parte de los operadores han cambiado de manera significativa, en buena medida por la aparición de nuevos modelos empresariales y por la necesidad de la industria de disponer de pilotos. Si bien la experiencia en vuelo es un factor que se sigue valorando por parte de las compañías, ahora se puede contratar pilotos sin ninguna experiencia previa en operaciones de transporte comercial.

Esta posibilidad –legal- se ha pervertido por parte de algunos operadores, que bajo el concepto de formación continua, han trasladado el coste de la especialización al piloto, y han convertido esta práctica en un negocio y una fuente de ingresos paralelos.

¿PAGAR POR VOLAR?

Es preciso advertir al futuro piloto de las consecuencias negativas de una práctica denominada "pagar por volar", según la cual el piloto ha de pagarse el curso de habilitación en una organización de formación que en ocasiones determina la compañía, generalmente por encima del precio de mercado, para ser contratado posteriormente, pero bajo unas condiciones y por un periodo de tiempo que no permiten en ningún caso cubrir el coste de la formación realizada. La consecuencia, son pilotos jóvenes que tras unos meses se quedan sin trabajo y con una situación económica complicada. La verdadera finalidad de estas prácticas no es otra que obtener una fuente alternativa de financiación por parte del operador. En ocasiones incluso se han producido presuntamente casos de estafa. Para evitar nuevos casos, el siguiente diagrama aporta claves e indicios para no caer en malas prácticas abusivas.



Existe otra vía utilizada por algunas compañías denominadas Low Cost, en la que el piloto paga una cifra muy elevada por la habilitación tipo, su curso OCC y el entrenamiento en línea, pero la compañía no le ofrece un contrato directo de trabajo. En su lugar, ofrece la posibilidad de acceder a volar en la compañía como "autónomo" a través de un contrato con empresas de trabajo temporal (conocidos como Brokers en el sector aéreo), y obligando a que el piloto cree su propia sociedad mercantil para firmar entre ambas el contrato de servicios.

Esta práctica tiene consecuencias (y no buenas) en muchos ámbitos, no solo profesionales sino también laborales, sociales y fiscales, que dejan al piloto expuesto a un entorno de incertidumbres con resultados impredecibles.

Adicionalmente la práctica de pagar por volar es contraria a los principios esenciales de la cultura de seguridad y es perjudicial para la profesión de piloto, para los propios profesionales y para el sector aéreo, ya que degrada el acceso a una profesión muy exigente, dada su vinculación con la seguridad de las operaciones y de los pasajeros.

DEONTOLOGÍA PROFESIONAL



Los pilotos en España disponen de un [Código Deontológico](#) elaborado por el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC) que recoge los deberes y la ética exigibles a los profesionales en el ejercicio de su actividad profesional. Se trata de una serie de normas que orientan y guían a los pilotos y que, junto al resto de normas que regulan la profesión, suponen un compromiso con sus compañías, con la Administración, con el resto de profesionales, con la sociedad y con los usuarios del transporte aéreo a los que presta servicio.

Las buenas prácticas que deben aplicarse en todos los niveles y ámbitos de la actividad del piloto, desde que inicia su formación hasta que se retira, son fundamentales para mantener y reforzar los pilares que sustentan la profesión: responsabilidad, profesionalidad, formación y servicio.

Si bien el sector aéreo ha experimentado en las últimas décadas una profunda transformación empresarial y económica que ha influido en la profesión de piloto, los valores que caracterizan la actividad deben preservarse y respetarse.

Dada su relevancia para el conjunto de la profesión, el Código Deontológico debe ser asumido y respetado por todos los pilotos desde el comienzo de su carrera profesional.

DECÁLOGO DE BUENAS PRÁCTICAS PARA EL FOMENTO DE LA EXCELENCIA FORMATIVA EN LA AVIACIÓN COMERCIAL

- 1.** Compromiso con la formación integral del alumno, tanto desde el punto de vista teórico/práctico como humano. Se garantizará el cumplimiento de los planes de formación, la adecuación de los estudios a la realidad profesional y el control de calidad de los métodos y medios empleados para la enseñanza teórica y práctica.
- 2.** Compromiso para la supervisión y estandarización de los procedimientos de enseñanza en vuelo, así como, la organización de cursos para la formación continua de los instructores en materia de seguridad operacional.
- 3.** Compromiso con la integración y aplicación en la formación del concepto de "cultura justa" en el que el reporte de incidencias no punitivo es una pieza clave.
- 4.** Compromiso para la profesionalización de los responsables de formación, disponiendo de unos niveles de formación adecuados a sus cargos, así como compromiso con el respeto y reconocimiento de los instructores de vuelo como pieza clave del proceso de formación.
- 5.** Compromiso con la adaptación y aplicación de la normativa nacional vigente respecto a la colegiación de los instructores de vuelo y de los responsables de operaciones, en virtud de la Ley 35/1998, de 27 de octubre, por la que se crea el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial.
- 6.** Compromiso de la organización de formación de respetar el criterio o autoridad del responsable de instrucción a la hora de evaluar los expedientes académicos y su decisión sobre quiénes han alcanzado los objetivos.
- 7.** Compromiso para facilitar a los instructores los medios necesarios para mantener actualizadas las licencias, habilitaciones, reconocimientos médicos aeronáuticos y demás documentos necesarios para el normal desempeño de sus funciones como instructor, así como compromiso de mantener una imagen apropiada de las actividades de instrucción mediante una adecuada política de uniformidad.
- 8.** Compromiso para que las aeronaves dispongan de todos los seguros exigibles legalmente, incluyendo el de accidentes para el instructor y alumno.
- 9.** Compromiso para garantizar que el proceso de evaluación de los alumnos es objetivo y de acuerdo con los estándares aprobados por los responsables de formación.
- 10.** El COPAC, mediante el personal cualificado que seleccione, tendrá acceso para verificar los medios empleados para la instrucción, entrenamientos en vuelo, formación y pruebas teóricas, así como los sistemas de puntuación y selección de aptos de las organizaciones adheridas a este código.

ACRÓNIMOS

AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
AOC	Air Operator's Certificate
ATO	Approved Training Organization
ATPL	Airline Transport Pilot Licence
CEC	Centro Evaluador COPAC
CPL	Commercial Pilot Licence
COPAC	Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial
CRM	Crew Resource Management
EMS	Emergency Medical Services
FI	Flight Instructor
HT	Habilitación de Tipo
JOC	Jet Orientation Course
LCI	Lucha contra incendios
MCC	Multi Crew Cooperation
MPL	Multicrew Pilot Licence
OCC	Operator Conversion Course
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
PICUS	Pilot in Command Under Supervision
PF	Pilot Flying
PM	Pilot Monitoring
PPL	Private Pilot Licence
SAR	Search and rescue
TRI	Type Rating Instructor



El Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC) es una Corporación de Derecho Público adscrita al Ministerio de Fomento que integra a más de 6500 colegiados, pilotos profesionales tanto de aviación comercial como de Trabajos Aéreos.

Se rige por sus Estatutos y normas legales de aplicación. Las principales funciones y objetivos del COPAC son:

Atender, vigilar, contribuir y colaborar para alcanzar un correcto desarrollo normativo de la profesión.

Ser el canal de comunicación adecuado de los pilotos con la Administración y la sociedad en general.

Conseguir una formación reglada completa y de calidad que garantice la profesionalidad de los pilotos españoles.

Estudiar los incidentes profesionales.

Velar por la seguridad y la legalidad de las operaciones de vuelo para garantizar los derechos fundamentales de los ciudadanos como usuarios del transporte aéreo y la aviación comercial.

Realizar estudios técnicos y dictámenes profesionales.

Representar y defender todos los aspectos de carácter puramente profesional que afecten a los colegiados, obviando los temas laborales o sindicales.

Colegio Oficial de Pilotos de
la Aviación Comercial
(COPAC)

www.copac.es

91 590 02 10

copac@copac.es