

ENTREVISTA A PILOTO DE AEROLÍNEA, PILOTO COMERCIAL

Edad: 36 años

Lugares de estudio: Escuela aeronáutica de Melilla

Título obtenido: Piloto comercial

¿Cómo fue el proceso por el cual te decidiste a ser piloto de aviones?

A mí siempre me gusto volar, viajar y desde chico siempre me gustaron los aviones. Mi padre es técnico aeronáutico y siempre me llevaba y yo veía a los aviones y me encantaban. Una vez volviendo de un viaje el comandante nos invitó a pasar a la cabina y salí de ahí y dije, “esto es lo que quiero hacer”

¿Qué edad tenías?

Tenía 7 u 8 años

¿En el liceo para estudiar esa carrera, que orientación elegiste?

Termine el preparatorio de ingeniería, que es mejor para entender un poco más de física para aerodinámica y después empecé a volar en un aeroclub. En el mismo ofrecían unas becas por oposición y mérito. Sobre el manual de piloto privado te tomaban un examen y a los mejores les pagaban el resto del curso para completar las 40 horas de vuelo. Con las primeras diez horas te toman un examen de vuelo y saque la licencia de piloto amateur. Después para piloto comercial tienes que hacer 200 horas de vuelo y una serie de materias teóricas que hay que aprobar. En este momento, hay institutos que dictan los cursos necesarios para luego presentarse a los exámenes. A las 150 horas también hubo una beca de oposición y méritos para aprender a volar por instrumentos. Después en una escuela de vuelo en Melilla tome el curso de bimotor para volar aviones de dos motores y así empecé a hacer la carrera. Empecé a volar aviones pequeños, primero volaba con carteles de publicidad, para una radio haciendo el informe de tránsito todas las mañanas, en un taxi aéreo, una empresa de cargas.

¿Cuáles crees fueron los factores que te influyeron en la elección de tu carrera?

El volar es vocacional. Te puede gustar hacerlo como algo recreativo pero otra cosa muy distinta es hacerlo como algo profesional. Implica muchos sacrificios, muchas veces no dormís en tu casa, si el tiempo esta feo te tenes que quedar en otro lugar, afecta tu estilo de vida, te tiene que gustar mucho. A mí me gusta, me gusta viajar, conocer otra gente, otras culturas, no tener la rutina que tiene la mayoría de la gente.

¿En el liceo, cuáles eran las materias en las que te iba mejor o que mas te gustaban?

Física

¿La que menos te gustaba?

Literatura

¿Que debería tener en cuenta alguien para saber si seguir esta profesión?

Lo primero que tiene que hacer es experimentar la sensación de volar. Subirse a un avión, ir a Melilla, y probar. También se debe tener un certificado de aptitud física bastante restrictivo, se debe gozar de una buena salud, buena visión, puedes usar lentes, pero con un ajuste apropiado para poder volar. Esta profesión es algo que te tiene que gustar mucho, a veces esta feo, nublado, hay rayos, mala meteorología, y tenes que salir igual, te tiene que gustar.

¿Una vez trabajando, el certificado de aptitud física, cada cuanto se hace y que implica?

El certificado de alumno piloto se hace cada año. El certificado de piloto amateur, es válido por dos años El de piloto comercial es valido por un año y el de transporte de línea aérea es valido por 6 meses.

El control incluye un chequeo del corazón, sangre completo, orina completo, placa de tórax y un test psicológico para ver si estas apto para volar. También una entrevista con un psicólogo y un test de reacción que evalúa los reflejos.

¿Cuántos años, horas de vuelo te lleva para llegar a ser piloto?

La experiencia se mide en horas de vuelo. Hay cursos que ahora son curriculares que te llevan más o menos un año cada uno. Primero se aprende a volar como piloto

amateur. Significa que puede volar socialmente, significa que si esta lindo el tiempo, se puede ir a dar una vuelta.

Después se tiene que aprender a volar cuando las condiciones son marginales o es de noche, o sea volar por instrumentos. Después aviones de mayor porte, como dos motores o más. Dependiendo del dinero que se pueda invertir, más o menos te lleva 4 años.

¿Es una preparación bastante cara no?

Si, volar es bastante caro. Si tienes la suerte, puedes acceder a las becas y se hace más fácil.

¿Hoy en día hay manera de acceder a becas o a alguna facilidad para poder aprender?

Para iniciarse no, pero para aprender a volar por instrumentos si, se requieren un mínimo de 150 horas para presentarse. Lo que se puede hacer para acumular horas de vuelo es lo que yo hacía al principio. Iba todas las mañanas al aeroclub de Melilla y esperaba que la gente que iba a usar sus aviones privados, gente a la cual le debo mucho, me permitiese ir volando con ellos como segundo piloto. De esa manera iba adquiriendo experiencia. Después te van tomando confianza y saben que estás ahí y te piden o te llaman para volar.

¿Cómo le dirías a alguien que no conoce de tu profesión que es lo que haces, como es tu rutina?

Bueno, cambia dependiendo en que momento de tu carrera estés. Ahora estoy volando en una línea aérea y es un poco más organizado. Tengo una lista de vuelo, con todos los viajes planificados, a donde, horas de vuelo, donde me quedo, a que hora vuelvo, entonces es un poco más fácil. Hay otros días que estoy de guardia y si llaman tengo que estar a las órdenes en menos de 45 minutos al aeropuerto.

¿Cuándo llegas al aeropuerto, como es tu rutina?

Para que un vuelo salga es un trabajo de equipo. La información del vuelo es recogida y procesada por el despachante de vuelo y en base a todos esos datos nos da un

informe, nos pone al tanto de todas las cosas que pueden afectar el vuelo, la cantidad de pasajeros, el peso, el combustible, las mercancías peligrosas que puedan estar transportándose, la pista a utilizar, las condiciones meteorológicas, los posibles aeropuertos de alternativa y las condiciones de los mismos. Luego los pilotos nos juntamos con la tripulación de cabina, les pasamos parte de esa información. Después vamos al avión y realizamos los chequeos en tierra. Una vez que estamos listos y la tripulación está lista, damos el ok para el embarque. Embarcan, cerramos la puerta y nos vamos.

¿Qué es lo que más te gusta de tu profesión?

Lo que más me gusta es volar, estar en la cabecera de pista, dar potencia, sentir que empuja y salir como un cohete. También me gusta el aterrizaje. El estilo de vida te cansa, pero me gusta vivir así, no trabajar de 9 a 5 como la mayoría de la gente, me gusta. No saber si estoy acá, si estoy allá. Uno vive un poco más rápido de lo normal. Para mi sábado y domingo es como todos los días.

¿Te da miedo volar, el que pueda pasar algún accidente?

No, no me da miedo. Mucho pasa a través tuyo tenés que estar bien informado y preparado. A volar se aprende todos los días, no todos los aterrizajes son iguales, no todos los despegues, no todos los vuelos son iguales. La misma ruta hecha en un mismo día, puede cambiar totalmente según las distintas variables que lo afectan. Se aprende día a día, además tenemos un muy buen entrenamiento que es fundamental, dos simuladores por año los cuales te dan la posibilidad de experimentar las posibles fallas que puedan ocurrir. Cuando experimentas las fallas y estas preparado para resolverlas, les perdés el miedo. También en la cabina se trabaja muy organizadamente, tratamos de estandarizar los procedimientos y la comunicación entre los tripulantes es muy importante.

¿Qué percepción tienes acerca del mercado de trabajo en Uruguay en la que se encuentra tu profesión?

A nivel mundial es uno de los mejores momentos, la aviación esta creciendo explosivamente. En Asia hay trabajo asegurado para cualquiera que quiera volar y que

este calificado. Te pueden llegar a pagar hasta cuatro o seis veces mas de lo que podes ganar aquí.

A nivel regional es bueno. A nivel nacional es muy malo por que como todos sabemos hoy en día tenemos solo una línea aérea, somos un país con poca población para mover, entonces no tenes un crecimiento asegurado. De hecho hoy en día esta LAN buscando pilotos acá en Uruguay, Copa Airlines también, te vienen a hacer la entrevista acá. Otras aerolíneas también. O sea que en el mundo se necesitan pilotos.

¿Los requerimientos que se necesitan acá para ser piloto, sirven en otros países?

Las licencias que otorga el gobierno uruguayo están de acuerdo a OACI que es una agencia reguladora que regula a casi todos los países del mundo. Además muchas veces hay acuerdos, mas en los lugares que faltan pilotos como Asia y Africa. Claro que en cada país hay leyes distintas, que deben ser estudiadas.

¿Cómo conseguiste tu primera experiencia laboral?

Cuando saque mi licencia, iba todas las mañanas a Melilla. El ex banco Comercial tenía un avión para volar y los pilotos que ya me conocían me preguntaron si ya tenía la licencia y me ofrecieron para volar con ellos. Ahí me contrataron y esa fue mi primera experiencia como profesional.

¿Qué le dirías a un joven que esta pensando en dedicarse a ser piloto?

Que primero tenga la experiencia de volar. Después que haga su carrera que le va a gustar seguro. También es importante que estudie y maneje fluidamente el idioma ingles.

¿Hay alguna lectura que puedas recomendar para aproximarse a la disciplina?

Para aproximarse a la aviación no se, pero podría leer Meteorología de Carmona, que es una autor español muy claro. El libro esta muy detallado y entretenido para cualquiera que quiera saber algo de meteorología.

¿Hoy volverías a elegir lo mismo?

Si, no me cabe ninguna duda.