



Montañas, desiertos, altiplano, campos de hielo, altos vientos de la patagonia austral, entre otros, preparan a los pilotos formados en Chile para volar en cualquier lugar.



MERCADO DE AVIACIÓN:

CHILE ES RECONOCIDO MUNDIALMENTE POR LA FORMACIÓN DE PILOTOS TODO TERRENO

Según los expertos, el escenario que ofrece nuestro país requiere y demanda eficiencia en el uso de aeronaves, por lo que los pilotos formados en Chile están preparados para la ejecución de tareas en distintas áreas.

ROSA MARTÍNEZ

Volar ha sido uno de los más antiguos sueños de la humanidad. Desde el mítológico vuelo de Ícaro y Dédalo, hasta las grandes aeronaves e ingenios espaciales que existen hoy, el hecho de poder vencer a la fuerza de gravedad tiene algo de mágico que ha atraído, desde tiempos remotos, a miles y miles de aviadores: a las tripulaciones, que les permite conocer distintos lugares y personas, y operar lo más avanzado de la tecnología; a los técnicos en mantenimiento, que mantienen y reparan estas formidables máquinas y sistemas para emprender un vuelo seguro y tranquilo; a los ingenieros aeronáuticos, que diseñan las aeronaves; y a los ingenieros en aviación comercial, que gestionan las empresas aeronáuticas e instituciones reguladoras para hacerlas exitosas y eficientes". Así explica Osvaldo Bahamondes, jefe de Capacitación, Extensión y Postgrados de la Academia de Ciencias Aeronáuticas de la Universidad Fernando Santa María (USM), las razones del creciente interés en el país por las carreras aeronáuticas.

Según el académico, nuestro país es reconocido mundialmente por la excelencia en la ejecución en distintas áreas, como las ayudas a la navegación, aeropuertos y formación, entre otras, gracias a la supervisión permanente de la Dirección General de Aeronáutica Civil

(DGAC) y su regulación.

Son muchos los pilotos chilenos y extranjeros que se han formado en el país y que han estado o están operando en el extranjero, sobre todo, porque el escenario que ofrece Chile requiere y demanda eficiencia en el uso de aeronaves. "Montañas, desiertos, altiplano, campos de hielo, altos vientos de la patagonia austral, entre otros, preparan a los pilotos formados en Chile para operar en cualquier lugar. Si a lo anterior le sumamos las crecientes exigencias en el combate de incendios forestales (comparables con los sectores más críticos del mundo, como California o diversas zonas de Europa) y el apoyo a rubros como la minería de alta montaña y las labores agrícolas, nos encontramos frente a pilotos todo terreno", apunta Carlos López van der Valk, director de Explorair.

INTERÉS EN LA FORMACIÓN

López van der Valk señala que el creciente interés en el país por formarse como piloto se debe a diversos factores, entre los que destaca la valoración al tiempo útil motivada por los colapsos en la infraestructura terrestre, lo que ha motivado el crecimiento del mercado privado. Aunado a lo anterior, está el aumento de ofertas para aeronaves de bajo costo y las capacidades de soporte para el mantenimiento y la operación en el país.

El tiempo de formación de un piloto varía dependiendo del tipo

de aeronave, del tipo de licencia, de las horas de vuelo y de la entidad formadora. Por ejemplo, en el caso de Explorair, la formación de un piloto privado de helicóptero dura entre tres y cuatro meses, y la de un piloto comercial un año, mientras que en la Academia de Ciencias Aeronáuticas de la USM, la formación de piloto comercial de avión dura entre dos años y medio a tres años. Ahora bien, lo anterior depende mucho de cada alumno, ya que la fase práctica, que consiste en varias horas de vuelo, se hace con un piloto por cada alumno, por lo que la disponibilidad para volar de cada estudiante hace la diferencia. Además, es importante tener en cuenta que hay días en los que la instrucción puede ser suspendida por mal tiempo o por situaciones particulares, como el año pasado, debido a las cuarentenas establecidas a causa de la crisis sanitaria.

Tanto las clases teóricas como las fases prácticas están reguladas por las autoridades aeronáuticas y son muy similares entre los clubes y escuelas; sin embargo, los expertos apuntan que la diferencia está en la cada vez mayor tecnología que están usando las aeronaves en sus sistemas de propulsión, estructura e informática.

Osvaldo Bahamondes sostiene que un factor no menor a tomar en cuenta a la hora de la formación es el foco que se pone en las habilidades blandas, pues la conducción de las aeronaves

comerciales se hace en equipo y este debe estar muy coordinado, sin hablar mucho y en poco tiempo, lo que requiere de habilidades como empatía, comprensión rápida de una situación imprevista para tomar una correcta decisión y el manejo de crisis, por mencionar algunas. También destaca el cumplimiento de los requerimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para el dominio del idioma inglés y el manejo de distintas y complejas situaciones que aquejan a los pasajeros y que puede provocar que los estudios vayan más allá de solo las técnicas de vuelo.

SALARIOS Y MERCADO LABORAL

La profesión de piloto comercial y, en general, las carreras aeronáuticas son bastante rentables. Bahamondes indica que si bien desconoce la situación de salarios durante la recuperación de la pandemia, hasta antes de la crisis sanitaria, en Chile, un piloto comercial de avión recién egresado podía acceder a un salario que fluctuaba entre \$850.000 y \$1.200.000.

"En otros países el salario es bastante superior y existen buenas posibilidades de trabajo en el extranjero", apunta. En el caso de un piloto de helicóptero, el salario de un recién egresado ronda entre \$1 y \$1,5 millones. Una vez insertado en el mercado, este podría bordear los \$2,5 a \$4,5 millones. En lo que respecta a la empleabilidad, López van der Valk

PILOTOS EN PROCESO DE FORMACIÓN

Datos de la DGAC indican que el año pasado, sin considerar la formación en las Fuerzas Armadas, en Chile, el número de estudiantes para convertirse en pilotos era:

- Piloto de avión: 662 hombres y 68 mujeres (730 en total).
- Piloto de helicópteros: 53 hombres y 4 mujeres (57 en total).
- Piloto de planeador: 20 hombres y 2 mujeres (22 en total).
- Piloto de ultra light: 48 hombres y 8 mujeres (56 en total).

lo resume de la siguiente forma: "En nuestra empresa hoy operamos cuatro helicópteros medianos en incendios forestales, para lo cual contratamos 11 pilotos y ninguno de ellos es chileno. Hay muy pocos y una de las razones es que nuestra normativa no facilita la acumulación de horas para pilotos que vuelan acompañando a otro que se desempeña como piloto al mando si la aeronave no requiere co-piloto, impidiendo que estos sumen experiencia

calificable para validar su crecimiento profesional. La destreza obtenida al mando es una cosa y la experiencia en el trabajo es otra. A mi juicio es más importante la madurez del piloto para tomar buenas decisiones, por ello, escalar a aeronaves superiores es muy difícil en Chile, no así en España, donde existen formas de reconocerla en el combate de incendios forestales. En Chile, actualmente sobre el 60% o más de los pilotos son extranjeros, situación que se repite en países como Estados Unidos y Canadá, donde esta situación se debe a un envejecimiento de los pilotos que, después de la guerra de Vietnam, inundaron el mercado de profesionales". El ejecutivo dice que, por otro lado, el costo de la preparación y las exigencias de requisitos mínimos por parte de los seguros hacen muy difícil el crecimiento profesional, pero, aun así, sostiene que la carrera es muy rentable, el tema es enfrentarla con otra comparada en costos y forma de pago.

"¿Qué quiero decir? Que, si un interesado pone en una balanza lo que gastará en cinco, seis o siete años de universidad, posgrados y especializaciones, distribuyendo el costo en ese periodo, tendrá un costo similar, pero luego de tres o cuatro años de suma experiencia, estará plenamente insertado en el mercado. Si habla inglés o se tiene doble nacionalidad de algún país europeo, probablemente antes", apunta.