

Instructor asegura que esta especialidad puede ser mucho más rentable que una carrera universitaria

Cuánto cuesta estudiar y cuánto pueden ganar los pilotos de helicóptero



Un piloto ecuatoriano en el simulador del AS350 B3, el tipo de helicóptero más usado del mundo, en EcoTraining. Se puede ver una luz encendida en el panel de alarmas.

CEBIDA

OSCAR VALENZUELA

Lo primero que debe hacer alguien que nunca ha volado y quiere convertirse en piloto de helicóptero es obtener la licencia de piloto privado. Para ello la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) pide como mínimo 40 horas de vuelo.

"Tiene que hacer el examen médico, el curso -los más cortos son de 3 a 6 meses, dependiendo de la dedicación de la persona- y rendir el examen de licencia", detalla Carlos López, instructor y fundador de GoFly, escuela de vuelo para helicópteros ubicada en el aeródromo Los Lirios, en Requínoa, Región de O'Higgins.

"El piloto privado puede hacer uso de la aeronave, no trabajar", aclara el instructor. Si la idea es transformar el helicóptero en una fuente de empleo se requiere la licencia siguiente, de piloto comercial, para la que la DGAC pide un mínimo de 150 horas de vuelo.

"Con licencia de piloto comercial puedes crecer en el mercado, trabajar en el combate de incendios forestales,

Según cálculos de expertos, un piloto comercial gana de \$2.000.000 a \$4.000.000 mensuales.

minería, publicidad, vigilancia de torres de alta tensión", ejemplifica. "Un piloto comercial gana de \$2.000.000 a \$4.000.000 mensuales, dependiendo del tipo de helicóptero y la experiencia".

En GoFly el curso de piloto privado cuesta aproximadamente 35.000 dólares (unos \$25.000.000); en ese valor están incluidas las horas de vuelo.

El instructor calcula que, una vez que ya se cuenta con esa licencia, más o menos en un año se puede llegar a ser piloto comercial y empezar a rentabilizar la inversión. "Estudiar cinco años en una universidad cuesta el mismo valor que hacer el curso de piloto comercial en un año. Pero a los cinco años, en vez de ser un universitario recién salido, vas a ser un piloto experimentado y vas a estar ganando 3 millones mensuales", asegura López.

Ellos tienen cursos abiertos para piloto privado, con preparación teórica presencial y online, además de práctica en el helicóptero francés Cabri G2. Próximamente van a comenzar con cursos para piloto comercial (información en gofly.cl, <https://bit.ly/3dnqvN6>).

La especialización

Una vez que ya se es piloto viene la especialización. "Nos dedicamos al entrenamiento de pilotos de helicópteros ya formados", explica Julio Pérez, jefe de EcoTraining, centro de entrenamien-

to de Ecopter. Su fuerte es prepararlos para enfrentar situaciones de emergencia, utilizando modernos simuladores de vuelo (ver recuadro).

"Puedes especializarte en operar con carga externa, en altura, apagar incendios. Todo ese tipo de operaciones se pueden obtener en nuestro centro de entrenamiento", destaca.

Por ejemplo, el curso de emergencia -el más requerido- consta de una etapa teórica, que dura dos días, más tres días de simulador. Su valor aproximado es de 3.000 dólares. Hay otros cursos que incluyen teoría, simulador y vuelo real, que suben a cerca de 10.000 dólares.

Un piloto especializado puede entrar a trabajar contratado a una empresa. "Por ejemplo, realiza trabajos de telecomunicaciones, llevando personal o armando torres de alta tensión", dice Pérez, quien concuerda con que estos especialistas pueden ganar entre \$2.000.000 a \$4.000.000 mensuales.

Además, especializarse tiene un plus. "Las compañías de seguro bajan la prima en la medida que las tripulaciones están entrenadas y consta algún certificado de eso. En una emergencia un piloto bien entrenado puede salvar a las personas que van en la aeronave y al helicóptero", afirma.

Información de los cursos en ecotraining.cl, <https://bit.ly/2NykGik>

Simulador de emergencias

Una cabina llena de humo y los instrumentos de temperatura del panel disparados a su máxima medición. Así de realista es el simulador de EcoTraining para imitar un incendio en pleno vuelo. "Todo lo que no es posible hacer en un helicóptero real lo hacemos en el simulador", explica Julio Pérez, quien destaca que gracias a su moderno equipamiento están certificados en Argentina, Ecuador y Perú para entrenar a pilotos de esos países.

Otra ventaja es que pueden armar escenarios realistas. "Antes teníamos que ir a Brasil y nos hacían entrenamiento en simuladores parecidos, pero nos decían vamos a practicar en Río de Janeiro o en una pista al nivel de mar. Y no es lo mismo una emergencia en la cordillera, a 12 mil pies de altura, donde las revoluciones del motor son distintas, la densidad del aire es menor y el peso de la aeronave se comporta diferente", señala.