

SE BUSCAN NUEVOS PILOTOS DE HELICÓPTERO

POR ALBA BRUALLA

El sector necesita, por lo menos, una nueva hornada de 100 profesionales para cubrir la demanda y las bajas que se producirán en los próximos años

E

El sector de los helicópteros en España ha logrado sobrevolar la crisis económica y viajar a contracorriente de la tendencia de desempleo que se ha implantado en el país. Tanto es así, que la asociación que representa al sector de los trabajos aéreos, Aeca-Helicópteros, solicita más de 100 pilotos para cubrir la demanda que se producirá en los próximos años. Así lo explica Dámaso Castejón, portavoz de Aeca, que asegura que esta necesidad surge porque la mayoría de los pilotos con los que están trabajando hasta ahora provenían del ejército. "Son pilotos mayores y que a partir de los 60 ó 65 años de edad, por normativa aeronáutica y por jubilaciones, tienen que dejar de volar", explica.

Desde hace algunos años no se produce un relevo generacional y el problema de fondo se encuentra en el alto coste de los cursos de formación para pilotos, que según Castejón, rondan entre los 60.000 y 100.000 euros. "Es cierto que son cursos muy caros, pero también es verdad que en España hay trabajo para la gente que se vaya a formar. De hecho, aunque las empresas que representamos tienen contratos con la Administración muy estacionales, por lo que se conoce como la campaña de verano, ellas ocupan a los pilotos todo el año y en el 80 por ciento de los casos se trata de contratos fijos".

Como explica Castejón, las empresas de este sector se ocupan de realizar en la mayor parte de su tiempo,

EE



servicios de carácter público, como es la extinción de incendios o traslados sanitarios. Así, este área supone entre un 80 u 85 por ciento de su negocio, sin embargo su relación laboral con la Administración se limita a unos cinco meses, por lo que estas compañías tienen que hacer grandes esfuerzos para mantener activos a sus pilotos todo el año y darles la formación y experiencia necesaria que requieren.

La formación de un piloto no termina cuando éste finaliza el curso anual, ya que según marca la normativa fijada por la Unión Europea, para poder participar en la extinción de incendios estos profesionales necesitan acumular 300 horas de vuelo como piloto al mando. Sin embargo, el curso de transporte de línea aérea, que es el más completo, sólo ofrece 200 horas. El resto tiene que correr a cargo del propio piloto o de la empresa, que es quien generalmente termina haciéndose cargo. "Dar la formación necesaria a un piloto supone una gran inversión para estas empresas", asegura Castejón, que indica que la hora de vuelo en helicóptero puede rondar entre los 1.500 y 3.000 euros.

Al elevado volumen de estas cifras hay que sumarle que la normativa europea ha ido reduciendo los tiempos de vuelo y de trabajo por piloto, por lo que estas empresas se ven obligadas a aumentar sus plantillas. Así, en los últimos diez años todas ellas han estado creciendo, por lo que cada vez el esfuerzo es mayor, y más si tenemos en cuenta que desde la Administración se producen recortes".

Desde el sector reclaman que los contratos de prevención y extinción de incendios se amplíen, al menos hasta los ocho meses, aunque son conscientes de que la situación



LAS EMPRESAS DEL SECTOR INVIERTEN UNOS 50 MILLONES DE EUROS CADA AÑO

El sector de trabajos aéreos cuenta con un equipo de alrededor de 1.000 pilotos formados para participar en las labores de extinción. Según indica Aeca, la asociación que agrupa al 90 por ciento de las empresas, éstas invierten cada año una media de 50 millones de euros en la adquisición de flota, mantenimiento y la formación.

El sector demanda una mayor accesibilidad a los aeropuertos y ciudades para potenciar el transporte ejecutivo en helicóptero

actual no les permite exigir grandes inversiones, que ni siquiera estaban previstas anteriormente. "Ampliar la campaña nos permitiría dar formación a los nuevos pilotos, al mismo tiempo que los antiguos ganan experiencia; estaríamos optimizando los recursos", asegura Castejón.

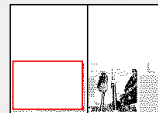
300

Son las horas de vuelo que debe acumular un piloto de helicóptero para extinción de incendios

Según explica el portavoz de Aeca, las empresas a las que representan, invierten cada año alrededor de 50 millones de euros en formación, mantenimiento y compra de aparatos, y hacen frente a estos pagos incluso cuando "la Administración les adeuda otros 50 millones". "El año pasado nos pagaron todo el 2011, que serían unos 80 millones de euros. Somos

conscientes de que están haciendo grandes esfuerzos para pagarnos, pero también es cierto que nosotros no dejamos de ser un proveedor más de la Administración que estamos sufriendo los recortes". Castejón resalta que algunas comunidades ya están a corriente de pago, pero otras, aunque hacen esfuerzos, todavía no les han pagado sus servicios.

Estos retrasos inevitablemente se dejarán notar en la facturación de estas empresas, que además, hacen frente a algunos recortes. "Es cierto que quizás no nos afecten tanto como a otras actividades, pero es normal, porque los servicios que damos son muy prioritarios". En 2011 las empresas asociadas en Aeca alcanzaron una facturación de 285 millones de euros, lo que supuso una baja del 15 por ciento respecto a años anteriores. "Sin embargo, este año lo que se prevé, proveniente de las administraciones



públicas, es una baja de entre el 5 y 10 por ciento como mucho".

La situación para el sector en España no es tan crítica como para otros, pero aún así es cierto que las condiciones en otros países son mejores. "Tanto es así que algunos pilotos deciden trasladarse a sitios tan exóticos como Nigeria. En los países que están en desarrollo les pagan mejor, nosotros no podemos competir con eso, porque desde hace unos cinco años nuestro principal cliente nos ha recortado los presupuestos".

Para poder ofrecer a los pilotos contratos anuales, lo que hacen las empresas españolas de trabajos aéreos es "trabajar en la extinción de incendios en el otro hemisferio, en países como Chile o Argentina. De esta forma, no sólo les ofrecemos contratos fijos, sino que además conseguimos que los nuevos puedan seguir su formación y que los antiguos acumulen experiencia", indica Castejón. Pero las empresas españolas, que según subraya Aeca, son un referente a nivel mundial, también trabajan en países de Europa, como Francia, Portugal, Italia o Grecia. El 80 por ciento de la actividad depende de las administraciones públicas, pero el 20 por ciento restante se reparte entre el *offshore*, que consiste en el transporte a plataformas petrolíferas y aporta un 10 por ciento, y otras actividades, como son la vigilancia de redes eléctricas, la fumigación, el seguimiento de la Vuelta Ciclista a España o trabajos de fotografía aérea.

Con el objetivo de ampliar su actividad fuera de las administraciones, la Asociación Española de Helicópteros

285

Millones de euros, es la facturación que alcanzaron las empresas del sector durante el año 2012

apuesta firmemente por el transporte de pasajeros con helicóptero, un sector que, según Dámaso Castejón, es bastante residual en España. "Tenemos muchos problemas para desarrollar este mercado, ya que hay muchos aeropuertos que no dejan operar a los helicópteros y además la accesibilidad a las ciudades es muy mala".

Para mejorar esta situación, la Asociación ha creado un grupo de trabajo con la dirección general de la Aviación Civil, Agencia Estatal de Seguridad Aérea y Aena para que se produzca la apertura de los aeropuertos, y se establezcan varios helipuertos en las ciudades accesibles al transporte ejecutivo o VIP.

234 MEDIOS AÉREOS PARTICIPARON EN LA EXTINCIÓN DE INCENDIOS DURANTE 2012

Durante el ejercicio 2012 el negocio contó con un total de 234 medios aéreos, aportados por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y las comunidades autónomas. "La mayoría de las CCAA mantuvieron el mismo esfuerzo inversor que años anteriores en la época de mayor riesgo, sin embargo, otras realizaron un ajuste que supuso una atención más tardía a diversas zonas del país". Según Aeca, este ajuste fue muy considerable en precampaña y provocó un mayor trabajo de los escasos recursos con los que se contaban. A finales del mes de octubre y desde los inicios de la precampaña del ejercicio anterior, las aeronaves tuvieron un aumento considerable de su actividad llegando incluso a cifras sin precedentes, con más de 22.000 horas de vuelo realizadas.

