

MPL: la nueva forma de hacer Pilotos

Francisco José Hoyas
Vocalía Relaciones Internacionales SEPLA



La industria no descansa. Cuando parecía que ya no se nos podía presionar más a los pilotos, nos dan en la línea de flotación de nuestra querida profesión, la formación, al crear una nueva licencia: MPL (Multi-crew Pilot License). La novedad responde únicamente al requerimiento de las empresas y ha sido diseñada desde un principio para cubrir lo que la industria demanda en el puesto del segundo: un piloto con nula experiencia, poca formación y barato, muy barato.

Desde hace un par de años, las asociaciones de pilotos venimos reiterando nuestro desacuerdo con esta nueva licencia en todos los foros y reuniones en los que tenemos representación. Desde SEPLA y a través de ECA e IFALPA, nos hemos negado sistemáticamente a que se implante esta nueva forma de entrenamiento de los pilotos, fundamentalmente

La licencia MPL no tiene en cuenta la posibilidad de que el piloto esté algún día al mando de la aeronave: el entrenamiento y volar siempre como segundo hace que pueda no estar preparado para asumir el mando del avión eventualmente

por la manera en que se pretende hacer: sin el consenso del colectivo, sin la verificación previa de que el tipo de entrenamiento es adecuado y suficiente y, sobre todo, por la situación que genera en el mercado actual de pilotos y la posición de éstos ante las empresas.

¿Qué es la MPL?

La **licencia MPL** (Multi-crew Pilot License) es una licencia de piloto de avión que habilita al sujeto que la posee a (**JAR-FCL 1.510**):

- ejercer todos los privilegios de la licencia PPL(A), incluida la calificación nocturna.
- ejercer los privilegios de la habilitación instrumental IR en aviones en los que sea requiera un copiloto.
- actuar como copiloto en aviones en los que se requieran dos pilotos.

Es decir, está diseñada para que sólo se pueda actuar comercialmente como copiloto en aviones multi-piloto. Para ello, se diseña un curso con la vieja premisa de formar al alumno, desde un inicio, en un ambiente muti-piloto. En él, se incluyen unas mínimas horas de vuelo reales y se incrementan las horas de simulador, para finalizar con la parte correspondiente a la habilitación de tipo del avión en el que se realiza la prueba de pericia. Aunque se le proporciona la licencia de piloto privado, la habilitación instrumental no puede ser usada en aviones de un solo piloto. Del mismo modo, no se puede actuar comercialmente al mando ni en aviones de un solo piloto, ni en aviones multi-piloto para trabajos aéreos, como sí se puede hacer con la actual licencia CPL.

MPL es la respuesta a la pregunta que se hace la industria: ¿qué queremos a la derecha en un avión comercial? Desde esa perspectiva, no se tiene en cuenta la posibilidad de que ese profesional esté algún día al mando de la aeronave, pues el entrenamiento que se le da y el hecho de volar siempre como segundo hace que, en su día, pueda no estar preparado para asumir la responsabilidad y el mando del avión.

¹Las referencias al JAR-FCL no son legislación actual, sino la propuesta para su inclusión.

Aunque se contemplan cursos puente para que el poseedor de una licencia MPL pueda ejercer los privilegios de una CPL restringida a los aviones de un solo piloto y a la habilitación de vuelo instrumental, estos cursos son insuficientes para poder considerar el producto final siquiera al nivel que se alcanza con los actuales cursos de formación. Además, dado que sus costes correrán a cargo del propio profesional, la vinculación con el operador que le proporciona la licencia MPL se hace aún mayor de lo que de por sí constituirá el hecho de ingresar en una Compañía a través de un curso MPL. Esta dependencia de la propia Compañía puede poner en peligro la independencia profesional a la hora de tomar determinadas decisiones.

Historia de la MPL

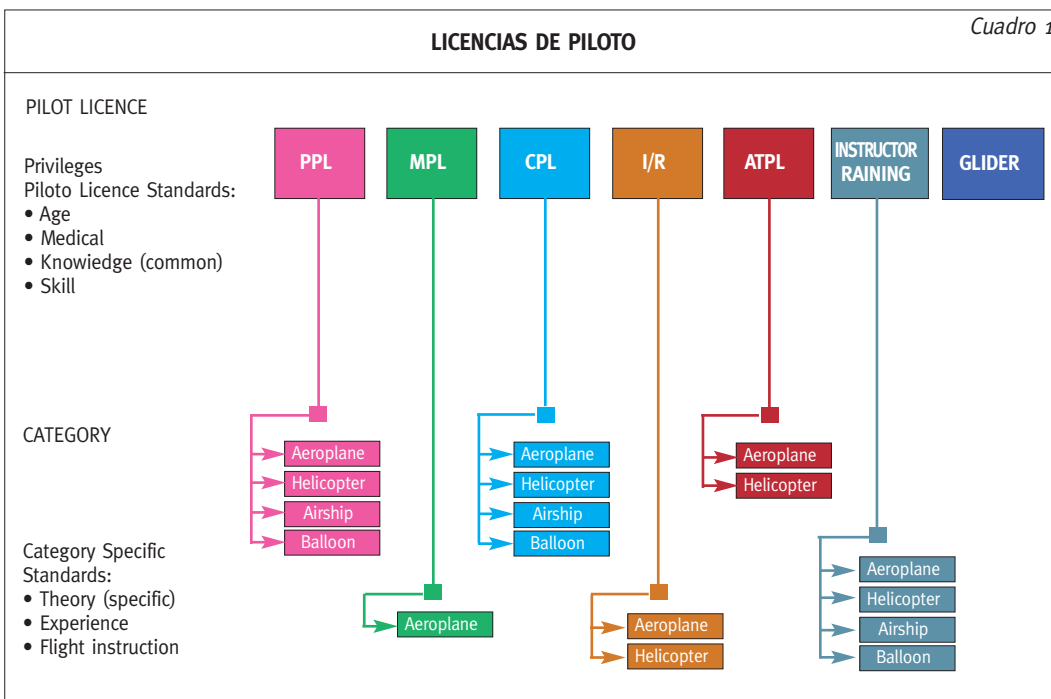
Fue precisamente en nuestro país, durante una reunión de **IATA** en Madrid en el año 2000, donde se empezó a gestar el desarrollo de esta licencia. La industria aeronáutica reclamó un cambio en los modos de entrenamiento de los TTP (tripulantes técnicos pilotos). El resultado fue que, en Octubre del año 2001, la Comisión de Navegación Aérea de OACI creara el **FCLTP** (Flight Crew Licensing Training Panel) con el objetivo de revisar los estándares de licencias y entrenamiento, por primera vez en 26 años. La conclusión a la que se llegó es que era necesario actualizar dichos procedimientos, con objeto de adecuarlos a los des-

El grupo de trabajo se reunió en Montreal, en los años 2002 y 2003, con el objetivo de generar propuestas para la MPL

arrollos en la operación de las aeronaves, los métodos de entrenamiento y la nueva tecnología. Todas las propuestas que surgieron se encaminaron al tipo de entrenamiento basado en **“competency-based training”** para la nueva licencia MPL, de tal manera que complemente a las licencias existentes. Desde entonces, se han hecho pocos cambios a las actuales licencias, lo cual lleva a pensar que podrían no estar tan desfasadas o, simplemente, que no se les ha prestado atención, al contar con un nuevo camino que eliminará a las actuales con el tiempo.

El **grupo de trabajo** creado al efecto se reunió en Montreal, en los años 2002 y 2003, con el objetivo de generar propuestas para la MPL, herramientas de instrucción necesarias para su desarrollo, crear los requisitos puente entre CPL/ATPL y MPL, y los documentos de entrenamiento imprescindibles para su puesta en servicio.

Después de un largo camino de tiras y aflojas, en el que las presiones por parte de la principal aerolínea interesada en esta nueva licencia (Lufthansa) no han cesado, a finales del año pasado OACI publicó un borrador con los cambios propuestos para recibir comentarios de las partes interesadas, si-



MPL CALENDARIO DE ENTRENAMIENTO – 240 HOURS		
Dispositivo	HOURS	PHASE
Avión o Simulador tipo D o C con visual mejorada	Habilitación de Tipo Prueba de Competencia 30 PF/30 PNF	Nivel 3. Nivel de Competencia Avanzado Se imparte el curso de Habilitación de Tipo
Simulador tipo A, B o superior	30 PF/30 PNF	Nivel 2. Nivel de Competencia Intermedio Aplicación de las operaciones multi-piloto en avión de altas prestaciones multimotor de turbina
FNPT II MCC	30 PF/30 PNF	Nivel 1. Nivel de Competencia Básico Introducción a la operación multi-piloto y entrenamiento instrumental
Avión Entrenadores sintéticos y ayudas como FMS keyboards.	Minimo de 60 (opción de más horas)	Core Flying Skills Entrenamiento básico específico en aviones de un piloto. Entrenamiento a nivel Piloto Privado Vuelo nocturno
Core Flying Skills puede ser integrado junto con la fase Básica		

Cuadro 2

guiendo el procedimiento establecido por la propia organización para introducir modificaciones en sus anexos. Finalizado el plazo de comentarios en Octubre y, revisados los mismos, el FCLTP ha remitido un documento a la ANC (Air Navigation Commission) para la aprobación del texto definitivo. Los textos que cambian o se crean son el Anexo I, referente a Licencias y el Anexo 6, Parte I y Parte III, en cuanto a las “Recomendaciones de Requisitos de entrenamiento para la certificación de las organizaciones de entrenamiento”. Además, se crea un **nuevo Manual OACI** denominado “PANS-TRG” (PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES-TRAINING). Este último documento es el que desarrolla con mayor profundidad en lo que debe consistir el entrenamiento, la aprobación de cursos, de organizaciones de entrenamiento, calificación y experiencia de instructores, así como una explicación teórica de los principios del denominado “Competency-Based Training”. La entrada en vigor de la nueva reglamentación en OACI está prevista para el 23 de **Noviembre de 2006**. Hay que señalar que IFALPA ha trabajado enormemente para evitar que esto sucediese y, aunque no ha sido capaz de parar el proceso, sí ha logrado introducir cambios de gran importancia a los primeros borradores. Así, la normativa finalmente aprobada

es sensiblemente más razonable que lo inicialmente propuesto por las aerolíneas.

Las **JAA**, por su parte, no se han quedado fuera de la presión ejercida por la industria; rompiendo con la tradición de ir siempre un paso por detrás de OACI, esta vez han querido ser las primeras. En septiembre del pasado año, un grupo de expertos en formación aeronáutica se reunió para generar una NPA (Notice of Proposed Amendment) a las JAR-FCL, que contemplaran los cambios previstos en OACI. Sin la normativa definitiva encima de la mesa, se pretendía que el cambio estuviese aprobado y fuese efectivo en junio de este año (antes incluso de la aprobación final por OACI, dada la prisa de algunas aerolíneas por iniciar este tipo de entrenamiento). El trabajo en base a normas no aprobadas ha provocado que el calendario se retrase algo. A primeros de febrero, el LST (License Sectorial Team) de las JAA debatió el texto final de la NPA, que será publicada no más tarde de junio, mes en que se abrirá el periodo de alegaciones y comentarios del texto por parte de todas las organizaciones interesadas. En este Comité del LST, IFALPA y ECA lograron más avances para aumentar la calidad del entrenamiento, el número de horas de vuelo reales y, lo que es más importante, que los pilotos formemos parte de un grupo de monitorización de todos los cursos que se impartan en el entorno JAA. La normativa entrará en vigor, si todo avanza según lo previsto, al mismo tiempo que la de OACI, en noviembre de este año.

El pasado año, un grupo de expertos en formación aeronáutica se reunió para generar una NPA (Notice of Proposed Amendment) a las JAR-FCL, que contemplaran los cambios previstos en OACI

Licencias de OACI

El texto de la NPA genera cambios menores en las partes ya existentes, añadiendo una Subparte K,

que queda reservada específicamente a desarrollar la licencia MPL.

Entrenamiento MPL

Uno de los avances conseguidos en el LST de JAA es el hecho de que sólo organizaciones de entrenamiento (FTO's) que formen parte de un operador, o tengan un acuerdo sólido con alguno de ellos, sean autorizadas a impartir este tipo de entrenamiento. De hecho, las previsiones contemplan que, inicialmente, un número no mayor de 6 o 7 organizaciones en toda la zona JAA sean aprobadas para impartir los cursos MPL. Esto es importante, pues hablamos de un instrumento **innovador**, que no se ha probado anteriormente y, dada la inquietud suscitada entre los profesionales, las propias aerolíneas que han presionado para que salga adelante no pueden permitirse el lujo de que resulte ineficaz. Las Autoridades Aeronáuticas, por su parte, se saben (y les recordaremos) responsables de esta posible **nueva causa de inseguridad** en la Aviación. Otra razón fundamental para que esto sea así es la necesidad de obtener una retroalimentación con la que analizar y, en su caso corregir, deficiencias en el piloto final que se obtiene. Y esa información solo se puede obtener de las aerolíneas que realicen este tipo de formación. Finalmente, los instructores deberán ser formados en "Competency-Based Training" (el curso a recibir está pobremente desarrollado en la norma) y tener experiencia multi-piloto, por lo que deben ser SFI o TRI. Los FI sólo podrán dar instrucción en la fase de vuelo real en aviones ligeros.

Los **principios generales** en los que se basa el entrenamiento MPL son:

- Entrenamiento y evaluación basado en la Competencia (Competency based training & assessment).
- Mayor énfasis en sistemas de entrenamiento sintéticos. Inicialmente se pretendían dar 70 horas de vuelo reales y el resto simulador. La norma final probablemente se adopte sin referencia a horas reales de vuelo mínimas.
- Entrenamiento basado en ambiente multi-piloto desde el inicio de la formación.
- Factores Humanos (CRM).
- Threat & Error Management (TEM)
- Requisitos médicos iguales a las licencias existentes (certificado Médico Clase I)
- Las habilidades de vuelo básicas (core flying skills) incluyen obligatoriamente "upset training"
- Vuelo de aviones solo en la primera fase de entrenamiento, de las 4 en las que se divide.

El curso se contempla como un curso integrado:

NAUTICA SANIBASA



Islamonde 32



MAXUM



Maxum 2400 SR



BAYLINER



Bayliner 249



MERCURY
QUICKSILVER

- Islas Morucas 4 (junto a Isla de Java 1)
Fuencarral - 28034 Madrid
- Tels.: 91 729 34 37 - 91 729 14 78
Fax.: 91 358 55 69 - 91729 38 83
- e-mail: info@nauticasanibasa.com

Las asociaciones de pilotos comparten que la propuesta actual representa un riesgo real para la Seguridad, pues rebaja la calidad del entrenamiento y sólo responde a intereses económicos de ciertas empresas

los alumnos se consideran “ab-initio” y no se les reconoce experiencia alguna anterior, si la tienen. Asimismo, al ser un curso integrado, solo se contempla que el alumno que no consiga pasar alguna fase tenga reconocimiento aeronáutico alguno si la Autoridad Aeronáutica lo considera conveniente, sin dar siquiera la norma unas guías para que se armonice en todos los estados los criterios de validación.

La **formación aeronáutica teórica** queda según los mínimos de los cursos integrados actuales para el ATPL, esto es, 750 horas de enseñanza totales, las cuales pueden ser en ordenador, propio estudio... A estas horas, hay que añadirles las necesarias para la Habilitación de tipo (actualmente la DGAC requiere 108 horas para un curso de avión multi-piloto).

La formación de vuelo queda dividida en 4 fases según cuadro 2 (las horas de vuelo asignadas a cada fase son la propuesta inicial):

El número de aterrizajes reales deben ser de 12, reducibles a 6 en determinadas circunstancias.

Conclusiones

Como se puede apreciar, el tipo de entrenamiento que se nos plantea para acceder a la profesión no tiene ninguna propuesta que vaya encaminada a incrementar la calidad de la enseñanza, sino todo lo contrario. Se permite que, en un periodo no mayor de 45 semanas, una persona con conocimientos aeronáuticos nulos obtenga una licencia que le permita sentarse en una cabina de cristal de alta tecnología.

La opinión general de todas las asociaciones de pilotos, no solo de Europa, sino del mundo entero, es que la propuesta actual representa un **riesgo real** para la Seguridad, dado que rebaja los estándares de calidad de entrenamiento y sólo responde a los intereses económicos de ciertas

empresas. En realidad, consiste en un tipo de entrenamiento que no ha sido probado, que contiene muchas filosofías de entrenamiento controvertidas, con implicaciones que necesitan ser discutidas en profundidad y con una reducción drástica en las horas de vuelo reales (en un 50%). La responsabilidad de regular debe pasar, sin duda, por un análisis mucho más profundo de los resultados globales de la introducción de este tipo de licencias en el mercado actual, de su repercusión en la Seguridad global, y no solo tener en cuenta los resultados económicos de las compañías. Cualquier cambio en la normativa de licencias de vuelo debe responder a necesidades reales de mejorar la formación del piloto, siempre basado en evaluaciones científicas del impacto del mismo y con el aval de informes sobre el análisis de riesgos.

Nos sorprende enormemente la **urgencia** con que se quiere introducir la licencia. **SEPLA**, a través de ECA, apoya la idea de que la inclusión de la licencia MPL se haga después de que un programa de evaluación y validación adecuado confirme que, efectivamente, los cambios propuestos son beneficiosos y, de afectar a la Seguridad, no hagan sino incrementarla. Asimismo, apostamos por un **programa de seguimiento** bien definido, en el que se establezcan la creación de un organismo que valide, monitorice y controle el desarrollo de los cursos aprobados inicialmente y en el que los pilotos, como mayores conocedores de nuestra profesión, seamos parte activa y con voto para modificar aquellas partes de la normativa que regule estos cursos, siempre que se demuestre que no contribuyen a mejorar la Seguridad de las operaciones. Cualquier cambio propuesto debe seguir un proceso en el que se asegure que, paso a paso, se van alcanzando los objetivos. Pero nunca, y menos en la formación, tirarnos al vacío como parece que se pretende.

La Autoridad Aeronáutica, reguladora de la formación de los pilotos y del control de acceso a la profesión, debería tener claro que cualquier disminución de la Seguridad debida a falta de formación adecuada es responsabilidad suya y, antes de implementar un cambio de este calibre, debería consensuar el mismo con los profesionales. La colaboración anterior a la emisión de las normas será siempre más eficaz que el enfrentamiento posterior por querer depurar responsabilidades ❖

FE DE ERRATAS

En el anterior número de Mach82, en el artículo titulado “Torrejón versus Barajas” (pag. 54), el nombre correcto de uno de los autores era J. A. Chinarro Casado y no J. A. Chamorro, tal y como se publicó.