

GUÍA PARA LA OBTENCIÓN DE LA CONDICIÓN DE PILOTO DE RPAS

I. DISTINCIÓN ENTRE OPERADOR Y PILOTO

Debemos distinguir, ante todo, entre piloto y operador de RPAS. Si bien esta distinción está muy definida en la aviación civil tradicional, no es tan clara en el sector de estas novedosas aeronaves.

En primer lugar, es operador de RPAS aquella persona física o jurídica a la que mediante un procedimiento administrativo reglado basado en una declaración responsable, se le concede la capacidad de llevar a cabo trabajos aéreos de carácter comercial, científico o técnico. La principal característica del operador se basa en la responsabilidad sobre la operación u operaciones a desempeñar, no solo en caso de daños causados a terceros sino también por lo que respecta al correcto cumplimiento de los requisitos documentales, administrativos y de seguridad que envuelven a la misma operación aérea. El operador podrá ser persona jurídica, si se trata de una sociedad, fundación u otro tipo de entidad, o física, y en todo caso deberá estar dado de alta en el censo de empresarios, profesionales y retenedores de la Agencia Tributaria.

Por su parte, el piloto es aquella persona física que habiendo superado la formación impartida por una organización autorizada por AESA para el manejo de RPAS o aeronaves superiores, puede dirigir el dispositivo durante una operación aérea. El piloto puede desarrollar su actividad dentro de una empresa o por cuenta propia. Si se da el primer caso, es condición indispensable que la sociedad tenga condición de operadora, sin necesidad de que el piloto también solicite su habilitación como operador. Sin embargo, puede ocurrir que la figura del piloto y el operador converjan en la misma persona física. En dicho caso su trabajo es doble, dado que deberá tener los conocimientos y acreditaciones necesarias inherentes al título de piloto antes de ser operador, puesto que para cada operación son necesarios vuelos de prueba para la seguridad.

II. REQUISITOS

AESA pone a disposición de aquellos que deseen adquirir la condición de piloto de RPAS el Apéndice I de *“Medios aceptables para acreditar el cumplimiento de los requisitos para la formación y certificación de los pilotos que operen aeronaves pilotadas por control remoto”*. Según el mencionado Apéndice todo aspirante a piloto que desee llevar a cabo trabajos aéreos con RPAS deberá reunir una serie de requisitos. Los requisitos se dividen entre conocimientos teóricos y conocimientos prácticos. Además, para la habilitación como piloto de RPAS el aspirante deberá tener, al menos, 18 años de edad, así como obtener el certificado médico pertinente indicado en la normativa que regula las operaciones de RPAS.

III. LOS CONOCIMIENTOS TEÓRICOS

Para probar la tenencia de conocimientos teóricos necesarios para la obtención del título de piloto de RPAS será necesario aportar alguno de los siguientes documentos:

- a) Licencia de piloto de acuerdo con el Reglamento UE nº 1178/2011, de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011 o JAR FCL-1 o 2, 5 años antes de su presentación; o

- b) Licencia de piloto de ULM (avión ultraligero) expedido por AESA; o
- c) Certificado de haber superado los exámenes de los conocimientos teóricos requeridos para la obtención de una licencia de piloto en un Estado extranjero miembro de la OACI; o
- d) Licencias militares de pilotos al servicio de las Fuerzas Armadas (españolas) y Guardia Civil.
- e) Certificado de haber superado los exámenes de los conocimientos teóricos requeridos para la obtención de una licencia, expedido por una organización de formación o “ATO” aprobada por AESA o EASA; o

Por lo que se refiere a los cursos impartidos por una ATO, el interesado deberá superar un dicho curso de formación, impartido por aquellas ATO aprobadas por AESA, a fin de obtener el certificado que acredite la obtención de dichos conocimientos teóricos. Es importante recalcar que tras este tipo de formación no se otorga licencia alguna sino una mera certificación. Existen diferentes tipos de cursos de formación, diferenciados entre cursos básicos y cursos avanzados. La diferencia principal entre ambos, es que el curso básico sólo permitirá volar RPAS de hasta 25 Kg de MTOW para vuelos dentro del alcance visual del piloto (o VLOS). El curso avanzado permite pilotar RPAS de hasta 25 Kg de MTOW para operaciones de más allá del alcance visual del piloto (o B-VLOS), con la restricción de que actualmente nuestro ordenamiento solo permite este tipo de vuelos para RPAS inferiores a los 2 Kg de MTOW.

Una novedad referente a estos cursos de formación es la posibilidad de cursar la formación básica o avanzada a distancia. A partir de la Decisión del Director Ejecutivo de EASA 2012/007/R se desarrollaron los medios aceptables para este tipo de impartición de cursos. En dichos cursos, se establece a que la asistencia presencial no podrá ser inferior al 10% de la duración del curso. En el otro 90% la ATO, en cumplimiento con las disposiciones que establezca AESA, deberá suministrar y cumplir con todos los requisitos para acreditar un progreso académico satisfactorio, así como unas pautas de planificación del curso determinadas.

Una vez adquiridos los conocimientos el interesado deberá aprobar un examen final que constará, como mínimo, de 90 preguntas aprobándolo con un 75% de aciertos. Aprobado el examen, la ATO expedirá el correspondiente certificado firmado por el personal a cargo del curso de formación.

IV. LOS CONOCIMIENTOS PRÁCTICOS

Una vez adquiridos los conocimientos teóricos acreditados de alguna de las formas anteriormente mencionadas, el interesado deberá cursar una formación práctica según lo dispuesto en el artículo 50.5.e) de la Ley 18/2014. Esta práctica es obligatoria incluso para aquellos que ya tengan en su poder una licencia de piloto o de ultraligero.

De forma parecida a las licencias aeronáuticas comerciales (ATPL), y dada la existencia de diferentes categorías, variedad de modelos y riesgos que puede entrañar en cada trabajo aéreo, AESA prevé que si un piloto realiza su formación práctica con modelos diferentes, la posterior acreditación le permita pilotar RPAS que cuenten con las mismas especificaciones. Por otro lado, el piloto no estará autorizado a realizar operaciones con aeronaves que no

cuenten con características similares a aquellas con las que se ha examinado. Por ejemplo, si un curso práctico se imparte con un RPAS tipo “*multirrotor*”, el piloto no podrá realizar un trabajo aéreo con un RPAS tipo “*ala fija*”. Esto ocurre debido a la posible diferencia de peso y manejo de ambas configuraciones.

AESA indica que tendrán la consideración de similares aquellas aeronaves que tengan características parecidas en base a los siguientes parámetros:

- a) Configuración de la aeronave: Si es ala fija, helicóptero, multirrotor o dirigible.
- b) Según el peso: aeronaves de 0 a 5 Kg; de 5 a 15 Kg y de 15 a 25 Kg.
- c) Sistemas de control: sistemas automáticos de control de vuelo o estabilización similares.
- d) Según especificaciones técnicas: velocidad punta y mínima, velocidad ascensional, despegue vertical y todo lo concerniente al desarrollo de la aeronave en vuelo.

Una vez cursadas las correspondientes clases prácticas, se realizará un examen basado en una prueba de vuelo, presencial, supervisada por el instructor de la ATO. Asimismo, se instruirá al piloto para que en el momento de finalización del curso, sea capaz de realizar las maniobras especificadas en el Anexo I del Apéndice de “*Medios aceptables para acreditar el cumplimiento de los requisitos para la formación y certificación de los pilotos que operen aeronaves pilotadas por control remoto*”.

Tras realizar satisfactoriamente el examen y la prueba de vuelo, se expedirá certificado de conclusión satisfactoria, especificando el tipo y modelo de aeronave por el cual se ha impartido el curso.

Toda la documentación relativa a las certificaciones del piloto debe ser conservada por un periodo no inferior a cinco años en previsión de una posible investigación de AESA.

V. DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA

Además de la certificación de conocimientos teóricos de vuelo y la certificación de adquisición de los conocimientos prácticos, el piloto deberá obtener un certificado médico válido para el vuelo de estas aeronaves. Estos certificados solo podrán otorgarse por aquellos centros médicos aeronáuticos autorizados por AESA.

En síntesis, a continuación se detallan los certificados legalmente establecidos para el vuelo de estas aeronaves:

- a. Certificado médico LAPL, para aquellos pilotos que deseen operar RPAS con una MTOW de hasta 25 Kg, o
- b. Certificado médico de Clase 2, para aquellos pilotos que operen RPAS con una MTOW superior a 25 Kg.