

Entrevista a Enrique Paredes, Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

BIODATOS



Nombre: Enrique Paredes Gacimartín

Edad: 40 años

Formación: Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

Empresa: Swiftair, por cuenta ajena, y Escuela de Paisajismo “Castillo de Batres”, por cuenta propia.

Experiencia previa: (de más reciente a menos reciente) Air Comet, Coyotair, Líneas Aéreas Alaire, Flywings, EADS-CASA

Le gusta: La buena conversación, y si puede ser, regada con cerveza. También, que gane el Madrid.... siempre, en cualquier circunstancia, y como sea.

Una frase: Trabajar en aviación tiene la ventaja de que no te da tiempo a darte cuenta de que envejeces.

1.- Enrique, empezamos por la pregunta habitual, ¿por qué estudiaste ingeniería aeronáutica?

Mi padre era ingeniero. De los de antes. De cuando un título universitario era algo “realmente importante”, porque había pocos. Para mí, de pequeño, ser ingeniero era la aspiración máxima a la que se podía llegar. Y sin embargo, a mí lo que me gustaba era la medicina. Cuando yo tenía 16 años, un examen de matemáticas vino a cambiarme los planes. Antes de ese, había hecho muchos exámenes de matemáticas, y muchos me habían salido muy bien, pero aquel día, por algún motivo que desconozco, pensé que lo de la medicina estaba muy bien, pero que yo debía intentar llegar a ese “máximo” ideal de ser Ingeniero.

A partir de ahí, dos años de no saber qué ingeniería estudiar.

La decisión final la tomé el último día del plazo para presentar el formulario con las opciones: Escribí todas las ingenierías disponibles en aquel entonces en Madrid, las ordené según lo que me inspiraba el nombre, y al final quedaron Teleco (muy de moda en ese momento), Navales y Aeronáuticos. Teleco fue descartada, porque no me llamaba la atención, a pesar de estar de moda. Navales, cayó porque la posibilidad de desarrollar mi carrera profesional en Madrid era escasa, así que quedó, como vencedora de este particular proceso de selección, la Ingeniería Aeronáutica.

2.- ¿Nos podrías contar más detalladamente tu experiencia profesional?

He dado varios saltos en todos estos años:

Mi primer trabajo como ingeniero fue, después de pasar dos años como becario en la Dirección de Calidad de la antigua CASA, en una empresa con aspiraciones a convertirse en compañía aérea, cosa que nunca consiguió. Fueron solo tres meses, uno de ellos como representante de la empresa en una revisión mayor de un B727... ¡¡sin tener ni idea de lo que era una revisión mayor, ni un B727!!!... Por supuesto, de todo se aprende, y la experiencia fue positiva para mí, pero en resumen, esos pocos meses se me hicieron muy largos, ya que al poco dejaron de pagar, y no había trabajo.

De ahí pasé, al inicio de 2003, a *Líneas Aéreas Alaire*, una pequeña línea aérea de carga (que esta sí era “de verdad”, aunque hoy ha desaparecido) que llegó a operar dos aviones Cessna Caravan. Fueron dos años en los que hacía un poco de todo: Oficialmente era Responsable de Calidad, pero en realidad actuaba como “el” ingeniero, “el” auditor, “el” comprador de repuestos, “el” encargado de logística... en fin, todo lo técnico. Aprendí un poquito de todo, aunque con poco nivel de especialización, como es lógico. Eran los tiempos en los que EASA echaba a andar, y las exigencias regulatorias no eran tan severas como ahora en lo que respecta al mantenimiento.

2005 se inició con otro cambio. No lo busqué yo, pero surgió de una inesperada llamada de teléfono: Entré a trabajar en *Coyotair*, un operador de helicópteros que tenía su propio mantenimiento, como Director Técnico. Esa compañía tenía un tamaño ya respetable (12 helicópteros en ese año), y una operación muy variada; nada que ver con el tipo de compañías en las que había estado hasta ese momento. Además, abandonaba la Calidad, que era el área a la que más me había dedicado hasta entonces. El cambio no fue bien, aunque se consiguió la aprobación Parte M, que según creo, fue la primera concedida a un operador de helicópteros en España. Al cabo de un año decidimos que cada parte siguiera su camino.

Y de nuevo cambié de compañía, coincidiendo con el cambio de año. En 2006 empecé a trabajar en *Air Plus Comet* como Responsable de Calidad del área de Mantenimiento. Volví a los orígenes, con más años, más experiencia, y mucha más ilusión después del nefasto año anterior. Cuatro años estuve allí, hasta su cierre. Dio tiempo a cumplir algunos proyectos de envergadura, entre los que destacó la certificación IOSA.

Ante los problemas económicos de la empresa que debería estar pagándome todos los meses, decidí establecerme como consultor independiente, por supuesto en temas de calidad y formación, actividad que continúo hasta hoy, en paralelo a mi trabajo por cuenta ajena.

Un último salto, de momento, me llevó a *Swiftair*, donde empecé en Septiembre de 2009, y donde sigo a día de hoy, siempre como Responsable de Calidad, aunque ahora lo llamen "Control de la Conformidad"

3.- ¿Cómo resumirías la evolución de Swiftair en los últimos años, tu empresa actual?

En estos últimos años, *Swiftair* ha crecido mucho. Ha pasado de 30 aviones a 43, y de 400 empleados a más de 700. El crecimiento ha significado que la competencia se fije más en *Swiftair*, y se ha apostado de forma clara por la calidad y la mejora continua. Antes, quizás, se pretendía ser "los únicos" mientras que ahora la filosofía ha cambiado a intentar ser "los mejores", teniendo en cuenta que esa calificación te la tiene que dar el cliente.

4.- ¿Cómo os habéis recuperado del accidente sufrido en 2014?

Para muchos de nosotros fue sin duda el peor día de nuestra vida profesional. En general, las personas, hoy, lo han interiorizado bien, aunque es algo de lo que nunca te recuperas del todo. Fue el primer accidente de un avión de *Swiftair* en sus 30 años de vida y para algunas personas en *Swiftair*, el primer accidente de "sus" vidas. Un suceso así te hace comprender muchas cosas sobre la importancia de tu trabajo, y en ese sentido se puede decir que ahora valoras mucho más lo que haces, y ves que todo puede tener una implicación en la seguridad. Una lección muy dura, y que una vez que la has pasado, se te queda grabada en la memoria.

5.- ¿Cuáles que son las cualidades principales que tiene que tener un director de calidad de una compañía aérea?

Lo primero, tener un criterio claro en cuanto al nivel de calidad que vas a exigir. Siempre tiene que haber coherencia en tus planteamientos. Si pides un cierto nivel de calidad, debes mantenerlo, tanto hacia arriba como hacia abajo. El único "arma" con que cuentas es tu propia credibilidad, por lo que si no eres coherente con tus propios principios, la perderás. Nunca hay que olvidar que aunque el nivel de calidad lo "pide" la compañía, son las personas las que "dan" el nivel de calidad.

Por lo tanto, es fundamental tener habilidad para negociar. Se trata de decirle a alguien que algo no está bien, y que tiene que arreglarlo en un determinado plazo. Eso no gusta ni a los de arriba ni a los de abajo, y tienes que saber moverte entre esas dos aguas con cuidado suficiente de no caerle demasiado mal a ninguna de las dos partes. Aunque creas tener razón.

Y por último, por no extenderme, hay que ser resolutivo. De la misma manera que le pides a alguien dentro de la empresa que arregle algo que se puede mejorar, tienes que decidir de forma argumentada, rápida y precisa si las soluciones propuestas valen o no. Si tardas, te perderán el respeto, unos y otros.

6.- ¿Cuáles son las principales business lines de Swiftair para los próximos cinco años?

El proyecto más importante es la construcción de un nuevo hangar para el mantenimiento de base en Madrid que posibilite la ampliación de las capacidades de mantenimiento a todas las flotas de *Swiftair*.

7.- ¿Qué crees que se debería mejorar en la norma Parte 145 y Parte M?

Sobre todo, la claridad. Con el último cambio, y en especial en la Parte M, es complicado saber cuándo algo aplica al tipo de aviones que operas y cuándo no. Es evidente que se debe gestionar la aeronavegabilidad de todos los aviones, pero al no ser los requisitos iguales, no tiene sentido que todos estén en el mismo texto.

Por otro lado, se debería integrar ya a la Parte M y a la Parte 145 el concepto de SMS para la gestión. No puede ser que el modelo de gestión exigido por AIR OPS para los operadores no sea exactamente igual que el exigido por la Parte M a las CAMO, siendo éstas parte integrante del operador. De la misma manera, las organizaciones de mantenimiento deberían empezar a gestionarse de igual modo.

8.- ¿Cuáles crees que son las mayores demandas de los ingenieros aeronáuticos en la actualidad?

Hablar por todos ellos es imposible. Muchos me han trasladado su pesar por el hecho de que la profesión, a día de hoy, no esté tan valorada como antes, y que a los efectos de comenzar a trabajar sea lo mismo un graduado en cualquier cosa que lleve un “aeronáutico” o “aeroespacial” en el nombre que un ingeniero.

9.- ¿Qué crees que podría aportar el Colegio como valor añadido a su trabajo profesional?

En mi modesta opinión, el Colegio debería ser el primer foro en el que los profesionales nos juntáramos a exponer nuestras experiencias y nuestras dudas. Por ello, echo de menos seminarios, reuniones, charlas, coloquios o debates en los que se expongan temas de interés inmediato. Sobre cosas que están pasando “ahora” y sobre las que todos podemos tener dudas, o simplemente, queremos aprender. Eso permitiría conocernos, y saber en qué áreas trabajan los demás compañeros. No somos tantos, y es una pena que no nos conozcamos, ni sepamos en qué trabaja cada uno, o cuáles son las áreas de conocimiento que domina, porque al final acabamos acudiendo a las “redes sociales” a obtener las respuestas que buscamos, no siempre de fuentes cualificadas.

10.- Por último, y como colegiado ¿qué servicio te gustaría que diera el Colegio que ahora no esté dando?

Aparte de lo mencionado anteriormente, no sabría qué decir...