

Entrevista a José Miguel de la Viuda, Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

José Miguel de la Viuda es Ingeniero Aeronáutico por la UPM y diplomado en ciencias empresariales. Su experiencia es desarrollo de métodos de cálculo semi-empíricos para estimar la resistencia de misiles y de útiles de mallado para Computational Fluid Dynamics. Diseño de "nacelles" y carenas para los proyectos C-295 y CASA-3000. Gestión del diseño de la aerodinámica del Airbus A380. Coordinador de entregas de aviones de la familia A320 en el centro de entregas de Airbus. Responsable de la implementación de útiles de gestión de proyecto en el programa A380 y responsable de las operaciones del equipo del ingeniero en Jefe del programa A380.

BIODATOS



Nombre: José Miguel de la Viuda

Formación: Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

Empresa: Airbus

Experiencia previa: Aerospatiale, CASA

Le gusta: Viajar, el cine, la historia, compartir buena mesa con los amigos

Una frase: ¡Qué buen vasallo si hubiese buen señor!

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

Porque siempre me ha maravillado que un artefacto más pesado que el aire pudiera volar

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

Mi experiencia profesional se ha desarrollado sobre todo en Francia, inicialmente en las afueras de Paris, trabajando en la aerodinámica de misiles, y después, desde hace 19 años en Toulouse, trabajando fundamentalmente en el programa A380, donde he ocupado diversas responsabilidades, casi siempre en el equipo del ingeniero jefe. En los últimos años he sido el responsable, entre otras cosas, de dimensionar y controlar la ejecución del presupuesto de ingeniería del programa. Trabaje durante seis años en el departamento de Aerodinámica de CASA, poniendo a punto los útiles de "Computational Fluid Dynamics" y participando en el diseño de carenas y góndolas de motor del proyecto CASA-3000 y del avión C-295.

3.- ¿Cuáles son los mayores retos a los que se enfrenta Airbus Group en los próximos 20 años?

En mi opinión el principal reto a corto plazo es saber gestionar nuestro crecimiento y asegurarnos que el sistema industrial responde a nuestros compromisos. Después profundizar en la transformación digital que hemos lanzado convirtiéndonos en un ejemplo a seguir por otras empresas del sector y de otros sectores. Por ultimo, decidir adecuadamente los próximos pasos a dar en el desarrollo de la gama de productos

4.- ¿Cómo ve el futuro de la industria china?

Como una fuente de oportunidades. Por un lado espero que desarrollen un tejido industrial que permita bajar los costes de nuestra cadena de proveedores, manteniendo la calidad, por supuesto. Y por otro lado, la competencia siempre es buena, te obliga a superarte.

5.- Pocos colegiados conocen su faceta como escritor, ¿nos podría contar algo más sobre ello?

Comencé a escribir novelas en 2008 como una manera de liberarme del estrés del trabajo. He escrito tres y he publicado una "Los Ojos del Búho". Después, en 2012 la editorial Moulinsart me encargó escribir 50 fascículos sobre Tintín y Los aviones, fascículos que salieron al mercado en Francia en 2014 y 2015. Espero que se traduzcan algún día al castellano, porque de momento solo se pueden comprar en España las maquetas que se vendían con los fascículos. Ahora estoy terminando mi cuarta novela.

6.- ¿Qué actividades se realizan en la delegación de Toulouse? ¿Cuáles son los mayores retos?

La delegación de Toulouse se encuentra en un periodo de reflexión sobre su futuro ya que el número de colegiados disminuye, mientras que el número de ingenieros españoles en Toulouse aumenta. Nuestro reto es de abrirnos a ese colectivo y para ello debemos de encontrar propuestas atractivas que les motiven a participar en los actos que organicemos.

7.- ¿Qué diferencias hay entre trabajar en España y trabajar en Francia?

Hace diecinueve años que me marché de España y los métodos, útiles y procesos de finales de los noventa han cambiado. Airbus es ahora una empresa multinacional y las diferencias entre trabajar en un país u otro, dependen más del contexto de cada país: horarios, vacaciones, clima, vida fuera del trabajo, que del trabajo en sí mismo.

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

Desde Francia es difícil captar la situación del colectivo en España. Supongo que los jóvenes quieren trabajo y los no tan jóvenes mantener en España la capacidad de diseñar, fabricar y poner en vuelo un avión

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

A lo largo de mi carrera profesional no he ejercido nunca funciones en las que mi firma conllevara responsabilidad civil o penal. La defensa del colegiado en estos casos es para mí el interés principal del colegio. Más concretamente el hecho de que el Colegio sea un punto de encuentro entre profesionales de los diferentes campos del sector aeroespacial (fabricantes, compañías aéreas, empresas de servicios y mantenimientos, aviación civil, aeropuertos...) permite un trasvase de información y de inquietudes que es difícil de encontrar por sí mismo.

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

La supresión del seguro de vida de AMIC ha sido una decisión que no he compartido. A parte de eso y, desde la distancia, no se me ocurre nada concreto, pero por pedir que no quede: que se apliquen en Francia las reducciones de las que gozan los colegiados en España, por ejemplo.