

Entrevista a Diego Alborch, Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Valencia.

Diego Alborch es Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Valencia. Por el momento, su corta carrera centra su experiencia en el mantenimiento aeronáutico, habiendo desarrollado la profesión tanto en el ámbito civil como, actualmente, en el militar.

### **BIODATOS**



Nombre: Diego Alborch

Edad: 27 años

Formación: Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Valencia

Empresa: UTE Airbus DS-AHE

Experiencia previa: 4 años en mantenimiento

Le gusta: El deporte, aeromodelismo y la electrónica aplicada.

Una frase: Mejor en tierra deseando volar, que en el aire deseando estar en tierra.

## **1.- Diego, empezamos por la pregunta habitual, ¿por qué estudiaste ingeniería aeronáutica?**

Desde bien pequeño me fascinaban aquellos “cacharros” que surcaban los cielos. Solía quedarme embobado mirándolos, imaginando que viajaba dentro de ellos. Sólo había un problema: en el mundo real, me aterraba la idea de volar.

Fue entonces, con unos 7 años, cuando decidí que tenía que hacer algo para cumplir mis sueños y, según cuenta mi madre, es cuando le dije por primera vez que de mayor quería hacer aviones, que quería inventar uno que jamás se pudiese caer...

Así fue como todo comenzó. Empecé a construir mis propios modelos que, aunque de papel, pasaban unas exigentes pruebas desde el balcón de casa, empecé a esforzarme en los estudios a medida que fui creciendo y... hasta el día de hoy.

Como dato curioso, mi pánico a volar desapareció dos semanas después de obtener el título de ingeniero, cuando cogí mi primer avión por orgullo propio y vi que la cosa no era para tanto. Desde entonces, cada vuelo lo disfruto igual o más que como imaginaba cuando era pequeño.

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

Como la mayoría de los ingenieros de las últimas generaciones, empecé con una beca. En mi caso, tuve la suerte de aterrizar en la factoría de Airbus Military de Tablada en Sevilla. El año que pasé allí fue realmente enriquecedor tanto personal como profesionalmente, ya que al ser una fábrica relativamente pequeña, comparada con el resto de las del grupo, me permitió implicarme en varios programas y adquirir una visión más amplia. Recuerdo además, que era como una pequeña familia donde todo el mundo se conocía y de donde me llevé muy buenos amigos.

Compaginaba tareas propias de POA en el departamento de Calidad de Mecanizado y de Subconjuntos de Eurofighter, con tareas de mantenimiento que llevábamos a cabo para los slats de los Eurofighter que venían de las diversas fuerzas aéreas de Europa.

Tras ese año, aumenté un poco de latitud y me fui a Madrid a seguir en el mundo del mantenimiento, donde, gracias a QuEST Global entré a trabajar como subcontratado en La Muñoz, en el Taller de Motores de Iberia. Estuve en ingeniería de producción, dando soporte principalmente en V2500 y RB211-535.

Cuando ya llevaba casi dos años, contactaron conmigo a través del colegio para ver si me podría interesar una vacante en la Base Naval de Rota y muy a mi pesar, decidí aceptar el cambio. El trabajo en Iberia me encantaba y el ambiente era inmejorable tanto con mis compañeros de QuEST como con los de plantilla, de hecho, estaré eternamente agradecido a los jefes que tuve porque, funcionalmente, fui como uno más sin importar que no fuese de la misma empresa. Sin embargo, en cierta manera, veía que mi proyección tarde o temprano se cortaría por la barrera de la subcontratación. Es por eso que decidí volver al sur.

Desde octubre de 2015 sigo en Rota, donde mi actual empresa UTE Airbus DS-AHE da soporte y realiza mantenimiento a la Flotilla de Aeronaves de La Armada Española. Lo que me gusta de mi nuevo puesto es que al ser un pequeño equipo desplazado, tarde o temprano tienes que desempeñar gran parte de todas las facetas que tiene una empresa de las grandes: logística, producción, calidad, aeronavegabilidad... La gente sabe hacer un poco de todo y esto te permite tener un constante margen de mejora al conocer mejor todo el flujo de trabajo.

La verdad es que hasta el momento siempre he sido afortunado, porque por las distintas empresas que he ido pasando el ambiente ha sido siempre muy sano y nunca han faltado voluntarios cuando necesitabas que te echaran una mano. Trabajar así es un placer.

### **3.- ¿Cuáles crees que son los sectores más atractivos para los ingenieros aeronáuticos?**

Hablando desde mi propia experiencia, uno de los más atractivos es el mantenimiento. Creo que cuando esta profesión es algo vocacional, es porque realmente te gustan los aviones. Partiendo de esa base, no hay nada más bonito que trabajar para volver a poner en vuelo una máquina ya viva. Además, y como se suele decir, el mantenimiento es algo necesario, por lo que si mañana mismo se dejasen de vender aviones en el mundo, los centros de mantenimiento seguirían existiendo durante muchos años más.

Otro sector también atractivo y estrechamente relacionado con el anterior es el de las aerolíneas. Toda la parte de las CAMO la encuentro muy interesante por motivos similares a los del mantenimiento.

Por último, y totalmente diferente, el que me resulta atractivo por sus aplicaciones fuera de la industria aeronáutica es el sector del desarrollo de materiales. Pienso que los avances que se hacen en nuestro campo son realmente útiles si se extrapolan correctamente, sobre todo en campos como el de la medicina. Y es que, aunque no he tenido el placer, la gratificación personal que debe de dar el trabajar en algo que sirva para mejorar mínimamente la calidad de vida de cualquier persona, no debe tener precio.

### **4.- ¿Cómo crees que se podría fomentar la colegiación entre los más jóvenes?**

Cuando eres joven tienes esa energía que te impulsa a querer comerte el mundo, pero entonces te das cuenta de que todavía estás en pañales.

Por este motivo creo que, bajo mi punto de vista, podría ser una buena idea seguir apostando por la formación, y ya no tanto teórica, sino por la formación práctica.

Crear una pequeña bolsa de empresas que aceptara tener colegiados para llevar a cabo algún programa de prácticas, animaría sin duda a los ingenieros más jóvenes. Hablo por supuesto desde el desconocimiento, ya que no sé si sería factible llegar a algún tipo de acuerdo con las empresas.

Otra opción interesante sería crear un programa con tutores de orientación. La idea básicamente sería contar con la colaboración de ingenieros con experiencia en varios campos: diseño,

producción, mantenimiento, aeropuertos, aviación civil, renovables, competición, docencia... Ahora estoy yo, que por ejemplo me gusta la docencia, el mantenimiento y los aeropuertos y voy a empezar mi andadura profesional, o la acabo de empezar, y tengo esa incertidumbre de no saber por qué camino enfocar mi carrera. Es entonces cuando podría contactar con los tutores de docencia, mantenimiento y aeropuertos y ver de primera mano en 2 o 3 días el abanico de posibilidades que me ofrece cada uno de estos sectores... Por supuesto la impresión que me lleve dependerá de muchos factores, pero al menos tendré una referencia propia en lugar de la que otros me puedan contar de palabra.

#### **5.- ¿Qué opinas sobre los cambios más recientes en el Reglamento de la Aeronavegabilidad Continuada?**

Aunque he de reconocer que no estoy del todo contento, porque en según qué puntos se nos quitan ciertas atribuciones a los ingenieros aeronáuticos y queda todo el reglamento un poco abierto, supongo que es el camino natural para adaptarnos a las nuevas normativas militares.

#### **6.- ¿Qué opinas sobre las nuevas normas militares, las EMAR y las PERAM? ¿Consideras positiva su implementación?**

Sí, definitivamente considero más que positiva su implementación, creo que es un hecho necesario y del que echo en falta una incorporación más temprana.

El tener una adaptación de las normas EASA del mundo civil como estándar normativo militar, propiciaría una mejora notable tanto a nivel de industria, pues facilitaría la certificación de los proyectos europeos, como a nivel de operatividad de los propios ejércitos, ya que agilizaría y permitiría cosas tan sencillas como intercambios de flotas y la posibilidad mantener los aparatos en cualquier lugar del mundo.

Soy consciente de que de que surgirán ciertas dificultades al tener en cuenta que las misiones civiles no son como las misiones militares, pero a cambio creo, que a los ingenieros nos aportaría un plus de versatilidad al no obligarnos a cambiar el chip cuando cambiamos del ámbito civil al militar o viceversa.

#### **7.- ¿A qué retos crees que se enfrenta nuestra profesión en el futuro?**

Bajo mi punto de vista, los principales retos van a seguir estando relacionados con las medidas para mitigar el impacto ambiental del transporte aéreo.

Actualmente se invierte muchísimo dinero en desarrollar motores y aeronaves cada vez más y más eficientes, que contaminen menos y que sean más respetuosas con el medio ambiente. Pero sin embargo, todas las previsiones indican que en los próximos años el número de operaciones aumentará notablemente con lo que, a nivel global, lo que mejoremos por un lado lo perderemos al aumentar el total de aviones en vuelo.

Por esta razón, creo que es especialmente importante atacar al problema por varios frentes y uno de ellos es la navegación aérea. Si consiguiésemos optimizar los procedimientos de vuelo y las rutas, creo que podríamos darle un buen mordisco al tema medioambiental, así que creo que por ahí irán los tiros.

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

Por lo que he podido ver a través de ofertas de los portales de trabajo y, sobre todo, por la gente que trabaja en el sector, las mayores demandas se encuentran en aeropuertos, mantenimiento aeronáutico y seguridad aérea.

Puntualmente, también he observado que en los últimos años, aunque ahora ya en menor medida, debido a la transición al grado, una considerable cantidad de ingenieros han sido requeridos como docentes para satisfacer las necesidades de todas las nuevas escuelas.

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

A parte de aportar beneficios de carácter más personal pero que repercuten indirectamente en mi trabajo profesional como puedan ser seguro de responsabilidad y formación, si nos ceñimos al enunciado, el de asesoramiento técnico es el que mayor valor añadido podría aportar. Siento que tendría que ser uno de los pilares fundamentales de todos los Colegios Profesionales ya que el tener al alcance de la mano un colectivo con el que compartes inquietudes, ofrece un cierto nivel de tranquilidad en lo que se refiere a la posibilidad de ser asesorado en cuestiones que muchas veces por falta de experiencia o por otro motivo no somos capaces de resolver por nosotros mismos.

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

Me gusta que esta pregunta sea parte de la entrevista porque hay algo que me encantaría y creo que sería muy útil para muchos de mis compañeros: formación e interacción online.

Una parte importante de los colegiados estamos desplazados fuera de Madrid e incluso fuera de los núcleos aeronáuticos más importantes a nivel nacional. Cuando hay ponencias, coloquios, se imparten cursos o incluso eventos sociales, nos es muy difícil poder asistir.

Soy consciente de que es muy complicado pero por ejemplo, cuando el Colegio está presente en algún acto del sector donde se tratan temas interesantes, se podría buscar la manera de que todos estuviésemos presentes a través de una retransmisión en directo.

También me gustaría que se pudiese impartir la formación online y que para aquellos casos que se requiera una parte presencial, se pudiesen cuadrar esas horas para poder desplazarnos donde fuera menester el fin de semana.

En definitiva lo que me gustaría es que la ubicación geográfica de todos los ingenieros aeronáuticos del Colegio no fuera una barrera para integrarnos sino una más bien un medio para mostrar más unidad.