

Entrevista a Manuel Cruz, Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

Manuel Cruz es Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

Conocedor del sector y de los procesos de producción, Calidad, I+D e Ingeniería ha trabajado desde 1972 en la Industria Aeronáutica:

- Maestranza Aérea (EA) 10 años
- CASA (Construcciones Aeronáuticas, S.A.) 18 años
- Sikorsky Aircraft Company 2 años
- EADS-CASA 7 años
- FUNDACIÓN HÉLICE (Clúster Aeronáutico Andaluz) 6 años

Cargos De Responsabilidad:

- Jefe de Garantía de Calidad MAESE (Maestranza Aérea de Sevilla)
- Jefe de Ingeniería y Calidad MAESE (Maestranza Aérea de Sevilla)
- Jefe de Mantenimiento de Aeronaves en CASA San Pablo
- .Subdirector de Programa C-212 en CASA San Pablo
- Subdirector de Programas C-212 y SAAB 2000 en CASA San Pablo
- Subdirector de Producción y Programas en CASA San Pablo
- Responsable en TAI (Ankara) de la producción y entrega de los aviones CN235 turcos.
- Subdirector de Ingeniería en CASA San Pablo
- Vicepresidente de Servicios y Product Support (Paris) .EADS
- Vicepresidente de EADS Services (Madrid)
- Delegado en Andalucía de la División de Defensa y Seguridad de EADS
- Director Fundación Hélice (Clúster Aeronáutico Andaluz)

BIODATOS



Nombre: Manuel Cruz Ballesteros

Edad: 68 años

Formación:

- Ingeniero Aeronáutico por la UPM 1971.
- Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales. Universidad de Sevilla. 1982
- Diplomado en Alta Dirección , I. I. San Telmo (1992)

Empresa: Jubilado

Experiencia previa: Ver resumen de perfil

Le gusta: La Historia ,el golf y las actividades al aire libre

Una frase: Siempre es un buen día para aprender algo.

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

Quería ser ingeniero y escogí la aeronáutica, a pesar de no haber precedentes en mi familia, porque me parecía lo más exótico e innovador. Al cabo de los años creo que tomé una buena decisión, a pesar del desconocimiento que tenía, pues este sector me ha dado muchas satisfacciones en mi larga vida profesional.

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

Mi experiencia inicial de 10 años en la Maestranza Aérea de Sevilla como Ingeniero de Mantenimiento fue muy gratificante y formativa porque me permitió conocer los aviones “por dentro” con todos sus sistemas, estructuras y componentes, obligándome a conocerlos y dar las soluciones técnicas más adecuadas a cada caso. Recuerdo que en aquella época se compraron los C-130 Hércules del EA y tuvimos que prepararnos en la Maestranza para repararlos (incluyendo una estancia formativa de 6 meses en la fábrica de Lockheed en Marietta (Georgia)).

En 1982 entré a trabajar en C.A.S.A. hasta 2008. Empecé como responsable de mantenimiento en la factoría de San Pablo, donde por cierto en esa época además de los aviones militares se revisaron aviones DC9 de Aviaco. Fue la primera vez que se hicieron este tipo de revisiones en CASA y constituyó un reto tremendo por los requisitos de precio y plazo que nos exigió el cliente. Todas las estructuras de la empresa tuvieron que adaptarse a este tipo de trabajos.

Entre 1984 y 1986 estuve becado en Sikorsky en la fábrica de Bridgeport (Connecticut) lo que me permitió conocer a fondo los sistemas de planificación, producción y control de las fabricas americanas, aunque en este caso dedicadas a helicópteros.

Después de mi vuelta a España fui sucesivamente responsable de producción y programas (en la factoría de San Pablo al ser cabecera de programas iban unidos ambos puestos) del C212, CN235, SAAB 2000, MD11...etc. Es decir todos los programas que pasaron por San Pablo hasta el año 1993. Especialmente complejas fueron las entregas de las primeras alas del SAAB 2000 al cliente dados los exigentes requisitos de calidad que requería el cliente.

De 1993 a 1996 fui asignado a Ankara en la factoría de TAI como responsable del equipo de CASA (San Pablo) que tenía que enseñar y ayudar a los turcos a fabricar los CN235 comprados por el EA turco y que había que fabricar en TAI. El problema venía a la hora de entregar los aviones pues allí aprendimos el carácter negociador “muy peculiar” de los turcos a la hora de aceptar los aviones. Ese mismo carácter se está repitiendo ahora, por las noticias que me llegan, en las entregas de los primeros aviones A400M turcos.

A mi vuelta a San Pablo fui nombrado hasta el año 2000 responsable de Ingeniería de la Factoría que incluía no solo los programas de fabricación y mantenimiento de aviones (C212, CN235, C295) como la ingeniería de mantenimiento y nuevas obras de la factoría. Fue igualmente satisfactorio volver a la Ingeniería pura como al principio aunque desde un nivel de gestión lógicamente muy superior.

En el año 2000, al crearse EADS, fui asignado al Headquarter de EADS en Paris como vicepresidente de Servicios y Product Support. Fue una experiencia muy interesante el vivir los primeros pasos de EADS con un entusiasta equipo multinacional.

Después de 2 años en Madrid como vicepresidente de EADS Services volví a Andalucía como Delegado de la entonces división de Defensa y Seguridad de EADS. Los trabajos más importantes de aquella época (2004-2008) estaban relacionados con la fabricación del Eurofighter, los sistemas de vigilancia y control de la nueva planta del A400M en San Pablo, la ubicación del nuevo centro UAS en Andalucía y los trabajos de mantenimiento con el EA y la Armada. En este tiempo también estuve en contacto con todas las empresas andaluzas que eran subcontratistas de EADS CASA o tenían potencial para serlo.

En 2008 EADS CASA me ofreció prejubilarme y pasar a ser el nuevo director del Clúster aeronáutico Hélice, con la aprobación del patronato de Hélice presidido por la Junta de Andalucía. Este nuevo puesto me permitió durante 6 años conocer a fondo todo el sector aeronáutico andaluz y potenciar su crecimiento desde Hélice.

A final de 2013 me jubilé, aunque sigo con la Delegación Sur del colegio que represento desde 2007.

3.- El sector aeronáutico ha crecido mucho Andalucía durante los últimos años, ¿cuál ha sido el papel de la Fundación Hélice durante este tiempo?

El papel de Hélice ha sido el de dinamizador del sector. El hecho de aglutinar en una misma institución privada, las administración regional, las universidades, los parques y centros tecnológicos y por supuesto las empresas del sector, empezando por la tractora es un factor multiplicador de resultados espectaculares (crecimientos de 2 dígitos en la última década a pesar de la crisis).

El tema no es fácil, de hecho se ha intentado en otras regiones nacionales y europeas y los resultados no son tan buenos. En Andalucía coincidió a principio de este siglo la visión de la Junta de Andalucía de la conveniencia de un Clúster aeronáutico con la necesidad de EADS CASA de estructurar mejor su cadena de suministro, se reunieron a las empresas con los 2 principales agentes y los resultados son los conocidos. Hay que decir que a todo esto han ayudado en gran manera los grandes programas aeronáuticos (A400M, A380, A350,..) que se han desarrollado en estos años en el sector. Pero había que estar preparado para ello y en Andalucía las Pymes se prepararon guiadas por la tractora y coordinadas con Hélice.

4.- A nivel nacional, ¿echas en falta un plan estratégico aeronáutico? ¿Cómo se podría impulsar?

Sin duda. A los políticos les gusta hablar de nuestro sector porque hasta ahora no le da grandes problemas y si satisfacciones pero, aunque lo consideran estratégico cuando hablas con ellos, no lo plasman en un plan con acciones dotadas de presupuesto. En Andalucía lo hubo hasta 2013 pero ahora estamos igual que a nivel nacional, buenas palabras y poco más.

A nivel nacional cuando teníamos AECMA era más fácil el que nos identificaran como sector y nos escucharan, ahora con TEDAE los problemas son más complejos al estar metida toda la industria de Defensa. En cualquier caso todas las instituciones relacionadas con nuestro sector, y por supuesto el COIAE, lo tenemos que tener muy claro y aprovechar cada oportunidad que tengamos en presencia de los Políticos para lanzar el mensaje a ver si cala. La crisis económica tampoco ha ayudado en los últimos años.

5.- Llevas varios años al frente de la Delegación Sur, ¿podrías explicarnos, en base a tu experiencia, cuál es el papel de las Delegaciones?

Las Delegaciones como representantes de la AIAE a nivel central deben ser los ojos y los oídos de la AIAE y también del COIAE en su área territorial de influencia y representarlos ante las instituciones regionales y locales en los temas relacionados con la profesión y el sector aeronáutico.

Deben tener una relación muy cercana con la Universidad, especialmente con las Escuelas de Ingenieros, de donde saldrán los futuros colegiados y deben atender las demandas específicas que tengan los asociados/colegiados de la región complementando los servicios que se ofrecen desde Madrid con otros adaptados a la región (ofertas de trabajo regionales, convenios con entidades locales..etc).

6.- ¿Cuáles son los proyectos de vuestra delegación para este nuevo año 2017?

Para el año 2017 vamos a continuar con las actividades que hemos venido desarrollando estos años:

-Actividades con la Escuela de Ingenieros (Feria de empleo, cursos, conferencias con los alumnos, actos varios invitados por la dirección de la Escuela...etc)

-Actividades socio-culturales: visita a la Maestranza de Sevilla, visita Granada,..)

-ASIAN, continuar junto con el resto de las Ingenierías andaluzas proyectos y actividades conjuntas, entre ellas la más importante en la actualidad es el Pacto por la Industria teniendo como interlocutor a la Junta de Andalucía.

- También con la Agencia IDEA tenemos pendiente el proyecto CFA (Centro de Fabricación Avanzado) que no sabemos todavía se si va a reiniciar.

-Como temas nuevos para este año tenemos los actos del 50 aniversario del fallecimiento de Emilio Herrera, tanto en Granada como en Sevilla, aunque tenemos problemas financieros y todavía no sabemos si los podremos concretar.

-Es posible que este año convoquemos elecciones si identificamos una candidatura que quiera presentarse.

7.- De tu relación con la Universidad de Sevilla, ¿qué cualidades destacarías de los ingenieros aeronáuticos egresados de la misma?

Yo destacaría la gran preparación y el gran nivel que demuestran los aeronáuticos egresados de Sevilla en comparación con el resto de las Ingenierías (Teleco, industriales, caminos), como se demuestra por el hecho de que llevan varios años seguidos consiguiendo los premios al mejor expediente y los de proyectos fin de carrera.

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

Es difícil saber en estos días cuales son las mayores demandas de los ingenieros aeronáuticos, sobre todo los más jóvenes, ya que participan relativamente poco en las actividades colegiales. En nuestra época nos colegiábamos casi todos porque teníamos una necesidad de representatividad y defensa de tu profesión, teníamos un sentido de pertenencia a un colectivo. Hoy día quizás haya otras muchas formas de relacionarse, de asociarse y el peso de los colegios ha ido bajando. Esto es común a todos los colegios no solo los aeronáuticos.

Quizás para invertir esta tendencia tendríamos que ser más activos en las redes sociales, con especialistas del medio, que pongan en valor lo que hace el colegio y nos den más presencia en la sociedad y por tanto en el colectivo de Ingenieros.

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

Al estar jubilado esta pregunta no me afecta, pero pensando en general creo que los colegios si no existieran habría que inventarlos, pues sus fines siguen siendo muy válidos, aunque no cabe duda de que hay que adaptarse a la nueva realidad y tenemos que cambiar o nos harán cambiar .

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

En línea con lo anterior creo que el Colegio, como entidad de derecho público, no puede dar otros servicios, quizás la Asociación podría darlos, pero seguramente esos mismos servicios los puede conseguir el profesional por otros medios. El tema es como conseguimos que el Colegio y Asociación sea la principal fuente de información y servicios para el colegiado, de forma que se cree un vínculo mucho más importante.

Evidentemente no lo tenemos fácil porque la competencia hoy en día es muy fuerte y nuestros medios muy limitados.