

Entrevista a Pablo García Beaterio Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

Pablo García Beaterio es Ingeniero Aeronáutico por la UPM y MBA por la Universidad Antonio de Nebrija

Más de 21 años de experiencia en el sector aeronáutico, desarrollando funciones de responsable técnico o de calidad en diversas empresas de aviación.

Actualmente, responsable técnico de AEROTECNIA INGENIERÍA, Organización de Diseño (DOA) y Organización de Producción (POA), dedicada también a la consultoría aeronáutica y al desarrollo de proyectos de ingeniería.

BIODATOS



Nombre: Pablo García Beaterio

Edad: 47 años

Formación: Ingeniero Aeronáutico por la UPM y MBA por la Universidad Antonio de Nebrija

Empresa: Aerotecnia Ingeniería

Experiencia previa: más de 21 años en el sector aeronáutico

Una frase: *“The true meaning of life is to plant trees, under whose shade you do not expect to sit”* (Nelson Henderson)

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

En el colegio y el bachillerato, aunque las asignaturas de letras también me atraían, tenía preferencia por las asignaturas de ciencias, en especial las matemáticas y la física. Además, siempre me ha gustado conocer el funcionamiento de aparatos mecánicos y eléctricos, repararlos si se estropean, incorporar pequeñas mejoras, etc.

En el momento de seleccionar una carrera universitaria tenía claro que una ingeniería era la mejor opción, y la aeronáutica me pareció la más completa y multidisciplinar.

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

Tras finalizar la carrera y el servicio militar, me ofrecieron varios puestos de trabajo casi de forma simultánea, por un lado en el campo de las operaciones y el mantenimiento de aeronaves y, por otro, en el del diseño y fabricación de las mismas. Y aunque ambos campos me gustaban para trabajar, finalmente me quedé en el primero para el que me comprometí y en el que, además, veía muchas oportunidades.

Así, empecé trabajando como responsable técnico en la operación y el mantenimiento de helicópteros, creando desde cero una compañía operadora y un centro de mantenimiento de aeronaves, que fueron creciendo con el tiempo, incorporando más aeronaves, más personal, más operaciones,...

Posteriormente, he ido desarrollando las funciones de responsable técnico o de calidad de varias empresas aeronáuticas: compañías aéreas, centros de mantenimiento, organizaciones de gestión de la aeronavegabilidad, organizaciones de diseño y centros de formación.

Finalmente, junto con otros ingenieros aeronáuticos, creamos Aerotecnia Ingeniería, con el objetivo de dar soporte al sector aeronáutico con nuestras soluciones de ingeniería, consultoría y auditoría.

3.- ¿Qué actividades realizáis dentro de Aerotecnia?

Desde nuestra Organización de Diseño (DOA) diseñamos y certificamos modificaciones de aeronaves (aviones, helicópteros, veleros y motoveleros, VLAs y VLRs) relativas a instalaciones de aviónica, sistemas eléctricos, interiores de cabina, estructuras y equipos de misión.

Desde nuestra Organización de Producción (POA) fabricamos componentes y conjuntos metálicos y eléctricos.

Por otro lado, también desarrollamos proyectos de diseño y certificación de helipuertos y aeródromos, trabajos de ingeniería y gestión de la operación y el mantenimiento de aeronaves, certificación de aeronaves ultraligeras, trabajos de consultoría y auditoría para compañías aéreas y otras organizaciones aeronáuticas, proyectos de soporte a la formación aeronáutica, inspecciones y tasaciones de aeronaves, peritaciones, etc.

4.- ¿Qué consejos darías a los nuevos egresados en caso de que deseen emprender? ¿Cuáles son las mayores dificultades que habéis pasado?

Creo que para emprender un proyecto empresarial se necesita primero un conocimiento y una experiencia suficientes en el sector en el que estará ubicado el mismo, luego analizar en profundidad las debilidades, oportunidades y fortalezas de dicho sector para seleccionar el nicho

adecuado para el proyecto y para el emprendedor, formar el mejor equipo humano posible, crear un buen plan de negocio, apostar por la idea y perseverar.

En el camino del emprendedor siempre van a parecer dificultades e imprevistos, por lo que hay que estar preparado para superarlos, aprendiendo de los fracasos y confiando en el proyecto y en la capacidad de uno mismo y de su equipo.

No obstante, este camino también es muy gratificante y te permite la satisfacción de contemplar los frutos que va generando un proyecto que ha creado tú mismo.

Aludiendo a una frase de Martin Luther King: *“Da tu primer paso ahora. No importa que no veas el camino completo. Sólo da tu primer paso y el resto del camino irá apareciendo a medida que camines”*.

En nuestro caso, no hemos tenido grandes dificultades. Ahora bien, en lo que respecta a oportunidades y negocio, sí que se han notado estos años de crisis, en los que el sector ha reducido, en general, sus costes y sus inversiones.

5.- ¿Qué zonas grises crees que existen en la aplicación de la Parte 21 en relación a las DOA?

Estas zonas grises se observan principalmente en tres aspectos:

Por un lado, una todavía deficiente cultura de seguridad por parte de las compañías operadoras, lastrada también por la crisis económica y los recortes económicos asociados a ella, que deriva en que todavía se encuentren modificaciones incorporadas a aeronaves sin un correcto diseño y/o certificación.

Por otro lado, la excesiva burocratización de los procesos empleados por la Autoridad Aeronáutica, sobre todo en su aplicación a organizaciones pequeñas y medianas, unido a que sus acciones inspectoras están enfocadas principalmente en la gestión, con un mayor empeño en la verificación del cumplimiento de los procedimientos de una organización con la normativa en vigor que en la comprobación de la bondad del producto que, en todos los casos, no es otro que la aeronavegabilidad de las aeronaves.

Finalmente, el alejamiento por parte del personal inspector y experto de la Autoridad Aeronáutica de lo que supone el trabajo real con las aeronaves, puesto que, en general, su labor se basa en la interpretación y la aplicación de la normativa con una visión reglamentista de la misma, sin reflexionar sobre ella y sin tener en cuenta los problemas reales con los que se encuentran las organizaciones aeronáuticas en su día a día.

6.- ¿Qué medidas crees que se podrían aplicar para mejorar la implementación de las normas de EASA en España?

Desde mi punto de vista, pasan por una mayor concienciación en materia de seguridad por parte de las compañías operadoras, por una mejora en la calidad del funcionamiento de la Autoridad Aeronáutica, con una mayor agilidad y una mejor y más eficaz supervisión de las aeronaves, y por la mejora de la cualificación de su personal inspector y experto en lo que respecta al conocimiento de las aeronaves, de su operación y de su mantenimiento.

7.- ¿Qué opinas sobre la cantidad de escuelas de grados / masters aeronáuticos van existiendo en España?

Me parece bien que se aumenten las posibilidades para estudiar ingeniería aeronáutica, evitando la endogamia que podía derivarse de contar con una única escuela. Ahora bien, es preciso vigilar que, debido a ello, el nivel general de la enseñanza de la ingeniería aeronáutica en España no se vea devaluado.

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

Creo que las principales son la creación de empleo, una mayor inversión y apoyo a la industria aeronáutica en España y la defensa de la profesión.

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

Principalmente la defensa de los intereses de la profesión de ingeniero aeronáutico, pero también funcionar como nexo de unión con el resto de ingenieros y empresas de la industria aeronáutica.

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

Creo que el Colegio debería hacer un esfuerzo para posicionarse como punto de referencia principal de la industria aeronáutica cuando ésta busque profesionales aeronáuticos de calidad, actuando de nexo de unión entre ambas partes, empresas e ingenieros.

También sería interesante articular soluciones que facilitaran la obtención de financiación y apoyo para aquellos ingenieros aeronáuticos que quieran emprender un negocio.