

Entrevista a Carlos Manterola, Ingeniero Aeronáutico.

Carlos Manterola, IA por la Universidad la Universidad Nacional de la Plata, Pcia. De Buenos Aires, Argentina; y homologado por la Secretaria General Tecnica del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes de España como IA.

Mi experiencia en la aviación es de más de 30 años, pasando por diseño, certificación, producción, aeronavegabilidad continuada, operación, aeródromos, tanto el ámbito privado como asesor de autoridad aeronáutica, bajo normativas de FAA, EASA, JAA, DNAR, CAR, OACI y otras AAC:

- Diseño de configuración de alas unidas en el año 1983, presentado en un concurso de diseño y posteriormente la obtención de patente. Hasta la actualidad sigo desarrollando mi diseño con mis recursos.
- En el año 1987 desarrollé el anteproyecto de un cohete sonda de 5 Kg, de carga útil para una altura de 100 Km, presentado en la Cátedra de Introducción a la Ciencias Espaciales de la Facultad de Ingeniería Aeronáutica de la U.N.L.P.
- Finalizado mi carrera en abril de 1988.
- En marzo del año 1989 a junio de 1990, trabajé en la Fábrica Argentina de Materiales Aeroespaciales, integrando el Comité Revisor de Materiales del Dto. De Aseguramiento y Control de la Calidad, en la fabricación del CBA 123 (Embraer/FAMA) y el Pampa IA 53 (Dornier/FAMA).
- En Septiembre de 1989, presente los criterios de investigación y desarrollo sobre diseño de aviones de tres alas unidas, el estudio fue presentado en el 5º Simposio de Tecnología Aeroespacial, realizado en la ciudad de Ascochinga de la Provincia de Córdoba.
- Desde Julio de 1990 a Julio de 1993, trabajé como ingeniero de diseño y construcción de una aeronave biplaza experimental en materiales compuesto, de ala baja, tren retráctil con motor de 65 HP e hélice de dos palas.
- En febrero de 1994 a mayo de 1999, trabajé para OACI a través del proyecto PNUD de Naciones Unidas como asesor de la Autoridad Aeronáutica Argentina en las áreas de Certificación y luego de Aeronavegabilidad Continuada.
- Rehabilité un taller aeronáutico desde junio a noviembre de 1999.
- Desde diciembre de 1999 a diciembre de 2002, habilité la base de mantenimiento de Air Plus



Nombre: Carlos Manterola

Edad: 56 años

Formación: IA por la Universidad Nacional de La Plata y Homologado en España.

Empresa: Swiftair

Experiencia previa: más de 30 años

Le gusta: bailar, deportes, ciencias e historia, gestión y trabajos colectivos.

Una frase: No es libre quien no deja que los demás sean libres.

Argentina/Air Plus Comet, desempeñándome como Director de Mantenimiento y jefe de Inspectores.

- En abril de 1999 realicé satisfactoriamente los vuelos de verificación de mi diseño de tres alas unidas con un aeromodelo de ¼ de escala.
- Como gerente de ingeniería y luego como gerente de control de calidad en la línea aérea Aero Vip, desde noviembre de 2002 a diciembre de 2003.
- Durante el año 2004 me desempeñé como gerente de producción de la fábrica de aviones denominado "Pijao"
- Desde octubre a diciembre de 2005 trabajé en la empresa Swiftair como responsable de calidad de la parte M, 145 y de la unidad de gestión del operador.
- Desde Noviembre de 2005 a agosto de 2006 me desempeñe como responsable de mantenimiento de la empresa Air Madrid.
- En AM Avionics me desempeñe como director de mantenimiento, ingeniero de diseño, CCVE, jefe de oficina de aeronavegabilidad y jefe de la organización de diseño, en las organizaciones Parte 145, ADOA y DOA, desde septiembre de 2006 a febrero de 2009.
- Entre junio de 2008 a enero de 2010 estuve en la línea aérea Lagun Air primero como responsable de la calidad de la CAMO y luego como responsable de mantenimiento de la CAMO:
- En la DOA Mach Technical Design estuve desde diciembre de 2009 a agosto de 2013 como CVE e ingeniero de diseño.
- Desde mayo de 2010 a la fecha trabajo en Swiftair y me he desempeñado en los siguientes cargos: Auditor dentro de la unidad de calidad y seguridad, Responsable de la Gerencia de SMS y actualmente como PRA.
- Asimismo he realizado trabajos como perito de parte, asesor para la rehabilitación de pista de aterrizaje, en forma transitoria de responsable de Parte M, 145, director técnico, instructor a autoridades aeronáuticas y consultor en diseño, certificación, manuales de distintas AAC.
- Realizado curso de diseño, certificación, aeronavegabilidad continuada, organizaciones de FAA, EASA y OACI, de aeronave y productos, de formadores, aseguramiento de la calidad, fiabilidad, etc.

1.- Carlos, comenzamos por la pregunta habitual, ¿por qué estudió ingeniería aeronáutica? ¿Qué tradición aeronáutica hay en Argentina?

Desde pequeño me gustaban los aviones y luego los cohetes, al ir madurando me fueron atrayendo las ciencias exactas, y por ello junte los aviones/cohetes con la Ingeniería Aeronáutica.

La Argentina tuvo aviación desde el 1907, iniciando con globos, luego desarrollos propios de aviones, cohetes y satélites; llegando a ser el 5º país en tener construido aviones a reacción. Desarrollos estatales/militares como privados. Desarrollo y construcción de biplanos, monoplanos, alas volantes, motores, hélices, etc. Tener líneas aéreas de banderas y otras privadas y estatales. Con ello llevo a tener dos Universidades principales en la formación de Ingeniera Aeronáutica son: la Universidad de Córdoba abocada principalmente a la construcción de aviones y cohetes; y la Universidad de La Plata abocada más del desarrollo/investigación de aviones y cohetes, aeropuertos y aeronavegabilidad continuada.

2.- ¿Cómo se encuentran actualmente todos los integrantes de Swiftair, después de varios meses desde el accidente?

La mayoría de los empleados van cicatrizando la herida, con el tiempo viviendo del recuerdo de los compañeros que ya no se encuentran con nosotros, y de a rato los comentarios sobre las investigaciones de la autoridad aeronáutica, BEA. A veces nos preguntarnos en que nos hemos equivocado y que podemos hacer para que no se repita, no es fácil superar lo menos deseado de la aviación.

3.- ¿Cuál es su función actual en la compañía?

Mi función actual es Personal de Revisión de la Aeronavegabilidad de la flota de Swiftair.

4.- ¿Cuáles cree que son las mayores necesidades de las compañías aéreas en este momento tanto para carga aérea como para transporte de pasajeros?

Lo más importante desde que empezó la crisis económica para la mayoría de las líneas aéreas es superar la crisis sin descuidar la seguridad, optimizando los mercados que tienen y buscando nuevos mercados, reorganizándose para una mejor productividad y modernización de los recursos.

5.- ¿Sobre los últimos cambios en la norma en Parte 145 en relación a SMS, cuál es su opinión?

La implementación del SMS lo veo muy positivo para la implementación englobando a toda la gestión del servicio incluyendo a la parte 145. Cuando expreso la gestión del servicio me refiero al

operador, la Parte M, Parte 145, handling, despacho de vuelo, ATC, aeropuerto, etc; todas las organizaciones involucradas en dicho servicio como uno solo en la gestión de la seguridad, SMS.

6.- ¿Cree que la creación de los sistemas SMS está resultando de utilidad en la aviación? ¿Estamos volando más seguros gracias a la implementación de estos sistemas?

Si creo que el SMS es un sistema que mejora la seguridad aérea de los prestadores de servicios, colabora con la unificación de la seguridad de las distintas áreas de la prestación de servicios, complementa los huecos de interface de la seguridad existente de las distintas aéreas de la seguridad aérea. No se superpone a las organizaciones existentes durante décadas en la seguridad aérea sino complementa y interrelaciona a las mismas.

7.- Usted pertenece al grupo de expertos de mantenimiento y operaciones, ¿cómo está siendo su experiencia en dicho grupo?

Como un integrante del grupo de experto de mantenimiento y operaciones del COIAE me siento muy agradecido al COIAE por permitirme trabajar con el grupo, y muy agradecido a mis colegas del grupo por todo lo que me permiten aprehender de sus experiencias y conocimientos. Además quisiera destacar tanto a los colegas de mi grupo, los otros grupos, como así también a la conducción del COIAE por todo lo que realizan por los colegiados brindando su tiempo sin rédito económico personal.

8.- ¿Cuáles cree que son las mayores demandas de los ingenieros aeronáuticos las compañías aéreas, en su opinión?

La mayor demanda de ingenieros aeronáuticos en las líneas aéreas es las aéreas de ingeniería, abocados a estructura, aviónica, sistemas, planta de poder, sistemas y fiabilidad.

9.- ¿Qué cree que podría aportar el Colegio como valor añadido a Swiftair y los ingenieros aeronáuticos de Swiftair?

Creo que el COIAE puede aportar a Swiftair es cursos y de ser posible experiencia para la optimización de los recursos.

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

Creo que el COIAE está muy bien dirigido y organizado, con total transparencia, lo único que podría ampliar el respaldo a los colegiados en lo referente a las responsabilidades civiles, a través del seguro que disponemos como colegiados y los alcances.