

Entrevista a Jaime Arqué, Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

Jaime Arqué, es Ingeniero Aeronáutico por la UPM desde Julio 1975.

Jaime es Presidente de AECA Helicópteros y Trabajos Aéreos, asociación que representa al 95% de las empresas de helicópteros y de trabajos aéreos de España. Asimismo es Vicepresidente de la Asociación Europea de Helicópteros (EHA).

Tiene 38 años de experiencia profesional, 33 de ellos en el sector de helicópteros, habiendo ocupado diferentes puestos de responsabilidad como:

Gerente responsable de siete compañías de Inaer en España (160 helicópteros, 24 aviones, y 1.300 empleados en 2012).

Director Ejecutivo para España y Francia de Inaer (2008-2012).

Director General Delegado de Inaer Helicopter France y miembro de su Consejo de Administración (2008-2013)

Miembro del Consejo de Administración de Helidax en Francia (2008-2013)

Miembro del Consejo de EHAC , European HEMS and Air Ambulance Committee .(2010-2014)

Presidente de la EHOE, European

BIODATOS



Nombre: Jaime Arqué Gibernau

Edad: 62 años

Formación: Ingeniero Aeronáutico por la UPM

Empresa actual: Inaer y AECA Helicopteros y Trabajos Aéreos

Le gusta: Viajar, Golf, Leer, Gastronomía

Una frase: La verdadera sabiduría está en reconocer la propia ignorancia (Sócrates)

<p>Helicopter Operators Committee (May 2010 - May 2011). Representando a los Operadores Offshore.</p> <p>Director General de CEGISA. Empresa de aviones anfibios para la Lucha contra Incendios Forestales (2003-2007)</p> <p>Director General de Helicsa Helicopteros SA (7años)</p> <p>Director General de Daimler Chrysler Aerospace Ibérica, SA (1996-1999)</p> <p>Miembro de los Consejos de Administración de Helicopteros Eurocopter SA (Eurocopter España) y de Helicsa (1996-1999)</p> <p>Diversos puestos en Messerschmitt-Bölkow- Blohm en España (1980-1990)</p>	
---	--

1.- Jaime, empezamos por la pregunta típica, ¿por qué estudió ingeniería aeronáutica?

Yo siempre tuve una clara preferencia por las ciencias, siendo la física y las matemáticas mis asignaturas favoritas en el Bachillerato. En los años 1968-69 estaba fascinado con la carrera espacial que culminó con la llegada del hombre a la luna. Yo quería estudiar astronáutica, sin saber muy bien en que consistía. Obviamente estudiar Ingeniero Aeronáutico, fue la opción lógica.

2.- ¿Podría detallarnos más su experiencia? ¿Por qué los helicópteros?

A lo largo de la vida tomas decisiones que poco a poco van conformando tu futuro. Obtuve el título de IA en Julio de 1975. En aquel momento creía que iba a encaminar mi carrera en el campo de los motores, pero hice las milicias universitarias (IMEC-EA) en un destino que me impidió tomar una plaza en la catedra de Reactores que me ofreció el Prof. Carlos Sanchez Tarifa. Al terminarlas

trabajé en el campo de la acústica y también de los plásticos reforzados, en dos pequeñas empresas industriales. En Octubre de 1980, me incorporé a la Oficina de Messerschmitt- Bölkow- Blohm GmbH (MBB) en Madrid como enlace entre su División de Helicopteros y las FAMET, pues en el 79 se había firmado un contrato para el suministro de 60 helicópteros BO-105. Ese fue el comienzo de mi relación profesional con los helicópteros. Me responsabilicé de la recepción de 57 BO-15 ensamblados en Getafe y de su entrega a las FAMET a lo largo de dos años. Hice cursos de mantenimiento y pude empezar a entender lo que significa el apoyo logístico de una unidad de helicópteros en su sentido más amplio. Continué con la actividad comercial de helicópteros en los ámbitos militar, parapúblico y civil y con otros muchos proyectos fundamentalmente con Defensa.

En 1987 entre MBB (60%) y CASA (40%) se creó una pequeña empresa de venta de helicópteros y apoyo a la postventa que se llamó MBB Helicopteros España. Fui nombrado Director General. Luego se produjo la fusión de las divisiones de Helicopteros de MBB y Aerospatiale formando Eurocopter. Aquella pequeña empresa es hoy Airbus Helicopters España.

Después de cambiar de sector a principios de 1990 y pasar tres años en una empresa de electrónica me incorporé a Helicsa Helicopteros en Septiembre de 1993 como Director General. El resto es historia reciente ligada siempre a los helicópteros, que son unas máquinas que crean adicción, no solo por la diversidad de operaciones que pueden hacer, sino porque por su complejidad técnica, exigen una dedicación intensa a su gestión, con muchos problemas y también satisfacciones. Y si te gusta, te enganchas.

3.- ¿Cuál cree usted que es el futuro de los operadores de helicópteros en España? ¿Solo para fines militares y de salvamento o cree usted en el transporte comercial de pasajeros en helicóptero?

Las operaciones militares, no son, obviamente, función de los operadores comerciales, aunque sí es cierto, porque lo vemos en países de nuestro entorno, que misiones y actividades no operativas pueden ser perfectamente externalizadas a empresas privadas, en los ámbitos de mantenimiento, formación, transporte y apoyo logístico, por ejemplo. Los Ejércitos necesitan centrar sus limitados recursos humanos y materiales en las misiones que les son propias. Externalizar otras actividades sería mucho más eficiente y económico para el país. Ya se está haciendo de forma puntual y no pasarán muchos años para que esto se vea como normal.

Hoy en día los operadores de helicópteros en España, operan unas 325 aeronaves y centran sus actividades en cinco ámbitos: La lucha contra incendios forestales, las operaciones de emergencias sanitarias (HEMS), el Salvamento y Rescate, el servicio de transporte de pasajeros, y los trabajos aéreos en su sentido más amplio (Carga, filmación, fotografía, retransmisiones, etc.)

Las tres primeras actividades tienen a la Administración, central o autonómica, como cliente, y podría pensarse que es un mercado maduro con una expectativa limitada de crecimiento. A corto plazo es posible pero a medio y largo yo sí creo que el futuro es prometedor, si bien no en

crecimiento del número de helicópteros, pero si en el incremento de demanda de servicio, debido a las posibilidades que nos están ya brindando las nuevas tecnologías, como las NVG y la utilización de EGNOS. Algunas actividades como fotografía, filmación, etc., que hoy representan un porcentaje muy pequeño del sector, pero importante para pequeños operadores, se reducirán sustancialmente, debido al servicio que los RPAS están ya empezando a ofrecer. Los operadores de helicópteros que hoy en día hacen este tipo de servicios, tendrán que entrar en la operación de RPAS como actividad complementaria y creciente.

El incremento del transporte comercial de pasajeros con helicóptero (dejando aparte el off-shore, y la hipotética reapertura de la línea de Ceuta) estará condicionado a la apertura de los aeropuertos a la operación de helicópteros y la autorización de pasillos aéreos para la entrada de helicópteros en helipuertos de las ciudades. Esto pasa por el gestor aeroportuario, AENA, y por la voluntad de AESA de afrontar esta demanda, con procedimientos aceptables.

4.- ¿Podría comentarnos cuál es la función de AECA Helicópteros? ¿Tienen muchos socios?

AECA & Helicópteros, representa al 95% de las empresas operadoras de helicópteros y los trabajos aéreos por número de aeronaves, facturación y empleados y es una asociación que tiene como misión el fomento y la defensa de los intereses de dichas empresas, además de difundir la vocación de servicio público de sus operaciones aéreas ligadas a situaciones de emergencias. Por supuesto una de nuestras principales funciones es la de representar al sector ante los organismos oficiales y promover el mejor y más amplio desarrollo económico, social, tecnológico y profesional del sector. A nivel internacional, formamos parte de la European Helicopter Association (EHA) con un miembro en su consejo de gobierno y varios representantes técnicos en los grupos de trabajo, para analizar, discutir y negociar con EASA la evolución de las nuevas normativas europeas.

Tenemos actualmente 32 asociados, de los cuales 13 son operadores de helicópteros, 6 de aviones, 2 empresas de formación, 3 de mantenimiento, 3 fabricantes, 2 Petroleras, 2 compañías de seguros y un fabricante de tanques de combustible. La entrada de asociados no operadores aéreos, ha sido un importante activo para nosotros, pues todos ellos forman parte de la actividad que representamos, aportando sus puntos de vista y apoyo técnico.

5.- ¿Cuáles son las próximas actividades que organizarán en su organización?

Tenemos siete comisiones de trabajo, Operaciones, Mantenimiento, Comunicación, Relaciones Laborales, Formación, Infraestructuras y Normativa. Todas ellas trabajan bajo la coordinación de nuestro Secretario General, D. Dámaso Castejón, y siguiendo las directrices establecidas por la Comisión de Directores Generales. Actualmente, con la implementación de las nuevas normativas, las de Operaciones y Normativas están en máxima actividad, y durante los periodos de Negociación Colectiva es, sin duda, la de Relaciones Laborales. Pero lo más importante es no

perder ni por un momento la interlocución con los organismos nacionales e internacionales que regulan e inspeccionan la actividad de nuestras empresas.

En este momento lo que más nos preocupa es que la entrada en vigor del RD750/2014, se pueda producir en la fecha prevista, el 1 de Junio de 2015, con todas las empresas obteniendo a tiempo su Certificado de Operador Especial. De no ser así, la próxima campaña de verano podría no contar con la flota prevista de helicópteros y aviones, que supera las 250 unidades, y sería un desastre. No es una tarea sencilla, y AECA Helicopteros está totalmente volcada, ayudando a sus empresas y apoyando a AESA para poder llegar a tiempo, lo que no será fácil en absoluto.

6.- ¿Cómo AECA Helicópteros puede contribuir a mejorar la seguridad en España?

Sin lugar a dudas la seguridad es absolutamente prioritaria, y las empresas están trabajando intensamente en la formación, la promoción de la seguridad, los análisis de riesgos y la medición del desempeño. Pero hay un factor que nosotros promovemos permanentemente, que es que se pierda el miedo a la notificación de incidentes, lo que acompañado de una cultura justa, tendrá que ir conformando un cambio progresivo en la cultura de seguridad de las empresas. El aprender de los errores, propios y de otros, nos ayudará a hacer mejores análisis de riesgos y su gestión. En definitiva disminuir los índices de accidentabilidad. No olvidemos, sin embargo que en la ocurrencia de accidentes hay un factor probabilístico innegable, y eso no se puede obviar. Lo importante es trabajar sin descanso en los factores sistémicos, y que las empresas tengan procedimientos robustos que minimicen la probabilidad de accidentes.

7.- ¿Qué carencias cree que tiene la autoridad hoy en día en cuanto a los operadores de helicópteros?

En primer lugar, los operadores de helicópteros tanto en España como en otros países de Europa, tenemos el hándicap de que el conocimiento y los recursos de las autoridades aeronáuticas están muy condicionados por la actividad de la aviación comercial, que les ocupa gran parte de su tiempo, tanto por el volumen de aeronaves, como pasajeros transportados y por supuesto por la importancia económica que dicho sector tiene. El volumen de la operación de helicópteros es infinitamente más pequeño, y nuestros problemas son diferentes.

La operación comercial de helicópteros en España tiene una función fundamentalmente social (emergencias sanitarias, lucha contra incendios y salvamento y rescate), y AESA es una organización muy limitada en recursos con conocimiento de nuestra actividad. Hay una verdadera obsesión por el cumplimiento de la norma, interpretaciones muy discutibles pero sobre todo poca reflexión sobre la misma.

Existen normas europeas redactadas por EASA, que son a veces absurdas para los helicópteros y somos los operadores a través de la EHA los que luchamos, no con mucho éxito, por lograr

pequeñas modificaciones, pero nunca nos ha llamado AESA, para decirnos, ¿Qué opináis de esta norma? Podemos trabajar juntos para conseguir mejoras que sean racionales. Eso no, porque parece que no entran en el análisis, sino que se limitan a aceptar lo que dice EASA, y la interpretación es casi siempre la más restrictiva para el operador.

De un tiempo a esta parte se habla mucho del análisis y de la gestión de riesgos, y hay muchísimas publicaciones al respecto, pero cada uno lo hace a su manera. Ahí podríamos trabajar juntos sin que nadie se crea superior a nadie, sino usando el conocimiento de la operación y proponer métodos aceptables para hacerlo, para unificar criterios. Ahí si estaríamos trabajando juntos por la seguridad de la operación de helicópteros. Es un ejemplo.

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

Actualmente no hay duda de que los ingenieros aeronáuticos y en especial los más jóvenes, lo que quieren es tener un trabajo justamente remunerado, que les llene profesionalmente y con perspectivas de futuro. Parece una obviedad, pero sus problemas son comunes a los de otros muchos jóvenes de nuestro país. Para los que llevamos ya muchos años trabajando, nos preocupa más la recuperación de la economía de España y que la demanda crezca en la actividad aeronáutica y espacial.

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

El Colegio debe atraer a los jóvenes y que la gran mayoría de los Ingenieros Aeronáuticos se sientan orgullosos de su Colegio, porque defiende sus intereses y porque lo consideran necesario. Desgraciadamente en los últimos años la imagen del Colegio se ha deteriorado mucho por las luchas internas y porque algunos miembros de las juntas anteriores han defendido intereses indefendibles. Ahora, con la última renovación casi completa de la Junta Directiva, y con la entrada de ingenieros de generaciones más jóvenes, debe ser, por tanto, el tiempo de la renovación y la ilusión.

Desgraciadamente, sin recursos económicos, es difícil emprender nuevos proyectos, pero espero que la nueva Decana y su equipo serán capaces de encontrar soluciones. La imaginación al poder. Y ya que me dais la oportunidad, quiero aprovechar para felicitar la labor que está haciendo el nuevo equipo.