

Entrevista a Asunción Castellá Boigues (Susi), Ingeniera Aeronáutica por la UPM.

Asunción Castellá Boigues, es ingeniera aeronáutica por la UPM.

Actualmente es Técnico Inspector de la Oficina de Seguridad en Vuelo nº3 (Valencia) de AESA, habiendo trabajado en labores de inspección en los siguientes ámbitos tales como emisión de ARCs y certificados de aeronavegabilidad, aceptación de aeronaves/emisión de certificados de aeronavegabilidad para la exportación, Inspecciones a centros de mantenimiento Parte 145 o Subparte F, CAMOS. Evaluación de Manuales (MOES, CAMES), MELES, Programas de mantenimiento, etc.

BIODATOS



Nombre: Asunción Castellá Boigues

Edad: 40 años

Formación: IA por la UPM

Empresa: AESA

Experiencia previa: INECO

Una frase: Hijo mío, la felicidad está hecha de pequeñas cosas: un pequeño yate, una pequeña mansión, una pequeña fortuna...
Groucho Marx (1890-1977)

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

Porque era muy joven y no sabía lo que me convenía. Fuera bromas, la verdad es que no lo hice por vocación sino porque lo consideraba un reto muy importante y además, como decía un amigo mío, se nos llenaba la boca al decir que estudiábamos “Ingeniería aeronáutica”.

2.- ¿Nos podría contar más detalladamente su experiencia profesional? ¿Por qué decidió usted opositar al cuerpo de ingenieros aeronáuticos de Fomento?

Empecé trabajando en INECO como asistencia técnica a AENA en el centro de control de Navegación Aérea en Torrejón de Ardoz, unidad de Apoyo a la Dirección. Elaborábamos informes, presentaciones en power point, etc. para dar apoyo a la dirección del Centro, éramos una especie de secretaría de alto nivel. Aunque aprendí bastantes cosas, la experiencia no me gustó mucho así que empecé a buscar otro trabajo, un día mi padre me llamó por teléfono diciendo que había visto en un programa de televisión que se habían ofertado 8 plazas para el cuerpo de ingenieros aeronáuticos, hasta entonces yo sabía que la DGAC existía pero poco más, así que tampoco fue por vocación. Pero la verdad es que una vez que comencé a interesarme por el tema me fue gustando cada vez más hasta estar donde estoy ahora.

3.- ¿Qué cree que es lo principal que aporta la AESA a la mejora de la seguridad en el transporte aéreo? ¿Qué cree que aún se podría mejorar en Fomento/AESA como autoridad?

En lo relativo a mi campo que es el de la seguridad aérea con respecto a la gestión de aeronavegabilidad y mantenimiento de aeronaves y, aunque algunos de nuestros clientes no estén de acuerdo, yo creo que AESA hace una labor muy importante, tenemos dos papeles muy significativos el de asesorar y el de vigilar. He tenido la oportunidad de ver cómo, gracias en parte a nuestra labor, las compañías han evolucionado y crecido en la dirección correcta y, en la mayoría de las ocasiones, el trato ha sido cordial y colaborativo.

La AESA también ha crecido y evolucionado pero siempre hay margen de mejora, se está haciendo una labor muy importante de dotación de medios a la Agencia y de estandarización de criterios, yo creo que es por ahí por donde debemos seguir.

4.- ¿Cómo cree usted que es la mejor forma de difundir la cultura de la seguridad en las compañías y en los ingenieros?

Aunque es un tema que nunca hay que dejar de lado, pienso que afortunadamente la cultura de seguridad ya está muy difundida, debemos seguir por el camino que se ha trazado de respeto y seriedad a la hora de aplicar la normativa vigente. En estos momentos entre el colectivo ya no se toleran actitudes o hechos que puedan llevar a un problema de seguridad, digamos que ya no está "bien visto".

5.- ¿Cuáles destacarías como zonas grises en la norma EASA Parte M y Parte 145?

Tienen muchas, aunque son normas muy trabajadas y con mucha documentación de apoyo siguen habiendo puntos conflictivos. De lo que yo he conocido, lo más dificultoso se halla en la línea que separa las aeronaves exentas del reglamento, aeronaves militares o aeronaves de estado por su uso (policía, salvamento, etc.) del resto de aeronaves, y en cómo actuar en el caso de que una aeronave pase de estar exenta a no estarlo y viceversa.

6.- ¿Qué mejoraría en las normas sobre trabajos aéreos? ¿Qué particularidades destacaría en el mantenimiento y supervisión de empresas de helicópteros?

Pues este era un tema bastante complicado porque hasta hace poco teníamos pocos recursos legislativos nacionales para poder supervisar a este tipo de compañías, sin embargo, se ha trabajado en la AESA para regular estas actividades y el pasado 5 de septiembre de 2014 se publicó el Real Decreto 750/2014, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas.

7.- ¿Cree usted que la AESA está al día de las necesidades de las empresas españolas? ¿Cómo contribuye la AESA a la mejora de las mismas?

Pienso que la AESA y las compañías españolas están evolucionando al mismo ritmo y que unos y otros se empujan mutuamente para seguir creciendo y mejorando. Como he mencionado antes, creo que AESA hace una labor de asesoramiento muy importante.

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

La verdad es que estoy muy centrada en mi campo y no tengo muy claro qué es lo que se puede estar precisando en otras áreas. Por lo que yo he vivido, la mayor demanda es que se respete y valore esta profesión y el trabajo tan importante que desarrollamos.

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

Para mí la labor fundamental de un colegio es la de la defensa de los intereses profesionales del colectivo.

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

Estoy muy satisfecha con este colegio, lo único que podría pedir es una información más detallada de los servicios que presta, ofertas de seguros, hipotecas, prebendas varias etc.