

## Entrevista a Francisco Losada. Ingeniero Aeronáutico por la UPM.

<p>Experiencia profesional.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 1993-1994. Geasyt, S.A. Ingeniero de proyectos</li><li>• 1994-1997. AENA. Ingeniero Aeronáutico en Dirección Técnica de Aeropuertos y en aeropuerto de Tenerife Sur.</li><li>• 1997-1999. EyP Telecomunicación. Responsable de sistemas aeronáuticos.</li><li>• 1999-2006. AENOR. Jefe de servicio de certificación Aeroespacial.</li><li>• 2006- act. Airbus. En varias posiciones: Jefe de auditorías internas hasta 2011, A400M Customer Services Q Manager hasta 2014 y actualmente Jefe de Calidad en Servicios para la división de aviones militares.</li></ul> <p>Otras actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Profesor en EOI en el Aerospace MBA (modulo de Calidad) desde 2008.</li><li>• Chairman del grupo de MRO (Maintenance Repair and Overhaul) del EAQG (European Aerospace Quality Group).</li><li>• Vicechairman del grupo MOA (Maintenance Organization Aproval) de ASD (AeroSpace and Defence Industries Association Europe).</li><li>• Miembro de IAQG (International Aerospace Quality Group).</li></ul>	<p><b><u>BIODATOS</u></b></p>  <p>Nombre: Francisco Losada. Edad: 51 años. Formación: Ingeniero Aeronáutico por la UPM. Empresa: Airbus Defence &amp; Space. Experiencia previa: AENA, EyP Telecom, AENOR. Le gusta: la arquitectura, pintar cuadros, hacer fotos y viajar para conocer nuevos lugares donde practicar lo anterior. Una frase: “El éxito no es definitivo, el fracaso no es fatal, lo que cuenta es el valor para continuar” (Winston Churchill) .</p>
---	---

### 1.- Quico, empezamos por la pregunta habitual, ¿por qué estudió ingeniería aeronáutica?

Mi inquietud por la aviación comenzó a los 12 años cuando un profesor de mi colegio puso en marcha un taller de aeromodelismo con 6 alumnos, entre los que me encontraba. Comenzamos haciendo pequeños aviones de cartulina y madera de balsa. Cuando terminé el colegio, de aquellos seis principiantes, solo quedaba yo. A partir de entonces, siendo ya exalumno del colegio,

pusimos en marcha un club de aeromodelismo en el que hacíamos aviones de vuelo circular. Poco a poco fuimos mejorando y aprendiendo tanto en la construcción de aviones, como en el manejo de los motores e incluso en nuestras habilidades como pilotos. Después de unos cuantos años y varias decenas de jóvenes alumnos, aquel club ha dado, dos ingenieros aeronáuticos y varios campeones de España en disciplinas de vuelo circular tales como acrobacia o combate.

## **2.- ¿Cómo valoraría su experiencia profesional? ¿Qué trabajos y proyectos destacaría?**

Creo que he sido muy afortunado, ya que mi experiencia profesional ha sido muy variada y he conseguido disfrutar con casi todo lo que he hecho a lo largo de mi carrera. Siempre me ha motivado el reto de comenzar algo prácticamente de cero, y he tenido la oportunidad de poner en marcha nuevos proyectos en varias ocasiones.

Empecé mi carrera profesional en una época de profunda crisis, y mi primer trabajo fue como ingeniero en algunos proyectos curiosos y muy poco aeronáuticos, como la rehabilitación de la biblioteca del Alcázar de Toledo o la construcción del intercambiador de autobuses de Moncloa.

Enseguida tuve la posibilidad de dedicarme al mundo de las infraestructuras de aeropuertos trabajando para Aena, donde destacaría la puesta en marcha del proyecto del Sistema de tratamiento automatizado de equipajes (SATE) para la actual T4 del aeropuerto de Barajas, que me obligó a conocer en detalle las infraestructuras de los principales aeropuertos europeos y pasar varios meses en Reino Unido definiendo la especificación técnica del sistema.

Otro proyecto interesante lo realicé en 2002, en esta ocasión trabajando para AENOR como Jefe del servicio de certificación de calidad del sector aeroespacial. En este caso el reto fue implantar el esquema de certificación EN 9100 en España, en lo que fuimos pioneros con la primera certificación que se realizó en Europa y que fue a la empresa EADS-CASA.

Uno de los retos personales más intensos lo viví cuando en 2011, trabajando para Airbus Military me trasladé a la oficina del programa A400M en Toulouse. En este caso fui responsable de preparar todo lo necesario para la entrada en servicio del avión desde el punto de vista de requisitos de calidad y de aeronavegabilidad continuada. Este reto profesional estuvo acompañado del reto personal y familiar que supuso esta experiencia internacional.

## **3.- ¿Cuáles son los principales retos de Airbus en los próximos años?**

Está claro que los programas en los que Airbus ha comenzado a trabajar recientemente tales como FCAS o Eurodrone ya representan un importante reto para las próximas décadas. También estamos viviendo un cambio en las demandas de nuestros clientes que se alejan del simple suministro y soporte de un avión y buscan en Airbus la prestación de un servicio integral alrededor de sus operaciones como es el caso del programa Canadiense del servicio aéreo de rescate

(FWSAR). Adicionalmente las nuevas necesidades del mercado militar nos obligan a la búsqueda de nuevos productos para la digitalización del soporte a las operaciones.

En particular, para mi área de responsabilidad, el reto será adaptarse a la evolución de la regulación, aplicada a las nuevas plataformas y modelos de servicios, para lo que habrá que emplear las nuevas tecnologías y la digitalización (Virtual Reality, Aumented Reality o Big Data).

#### **4.- ¿Cómo crees que será el papel de calidad en este futuro?**

Producir un producto aeronáutico o un servicio siempre es complejo, pero hacerlo además con el nivel adecuado de calidad implica una dificultad mayor, sin mencionar la que entraña la necesidad de cumplir con requisitos adicionales procedentes de normativas, regulaciones o del propio cliente. No podemos olvidar que todo ello tiene que hacerse dentro de los límites que hacen el proyecto económicamente viable. Por lo tanto, creo que tendremos que dar respuesta a tres nuevos retos:

- Adaptarse a la incorporación de nuevos y más exigentes requisitos, buscando las formas más eficaces y eficientes de cumplirlos.
- Adaptar nuestros requisitos de calidad a nuevos servicios y modelos de negocio, algunos no tangibles como los servicios digitales.
- Incorporar completamente el uso de nuevas tecnologías digitales en las propias herramientas de gestión de la calidad.

#### **5.- ¿Qué opinas sobre las nuevas normativas PERAM en España?**

Ante todo hay que entender que la regulación es esencial para asegurar la seguridad de vuelo y de las operaciones. El hecho de que la normativa PERAM esté basada en la normativa EMAR facilita la homogeneización de regulaciones militares en Europa, lo que es a mi juicio algo fundamental. En este sentido es importante la implantación en todos los países europeos y la existencia de acuerdos de reconocimiento entre los países. Así mismo, es necesario una mayoritaria adopción y aprobación de las empresas del sector para que el sistema completo funcione.

Sin embargo, adicional a la implementación de las normas PERAM, tiene que considerarse también una evolución del marco regulatorio general para poder cubrir las necesidades de la industria en los nuevos modelos de negocio, como por ejemplo la evolución del Reglamento de Aeronavegabilidad para contemplar la posibilidad de incorporar operadores privados de aeronaves no civiles.

Se que es un reto difícil pero es necesario si pretendemos mantener la competitividad de España en estos nuevos modelos de negocio.

#### **6.- ¿Qué le recomendaría a los nuevos ingenieros que comienzan en el mundo laboral?**

Yo les recomendaría no tener miedo a los retos, e invertir tiempo y esfuerzo en aprender y desarrollarse a si mismo como profesionales, saliendo de su zona de confort. Siempre he pensado que el éxito se alcanza a través de la combinación de trabajo duro y paciencia.

Finalmente, también les diría, que disfruten de su trabajo y busquen aportar algo nuevo cada día.

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

Creo que el Colegio es una herramienta esencial en dos aspectos. Uno es asegurar la cohesión de los profesionales del sector y el otro desempeñar un papel de conexión del sector aeroespacial con las instituciones, autoridades civiles y militares y gobiernos.

En este sentido, el Colegio debería participar activamente con las instituciones mencionadas para asegurar que las estrategias Aeroespaciales nacionales y las decisiones tomadas favorecen el desarrollo futuro del sector y ponen en valor la profesión del Ingeniero Aeronáutico.

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

Reconozco que había varios servicios para los colegiados que echaba en falta, pero se han empezado a proporcionar recientemente, por lo que invitaría al colegio a mantener esta tendencia en tres aspectos concretos:

Liderar el desarrollo de la estrategia nacional del sector aeroespacial, incorporando aspectos en consonancia con las necesidades sociales actuales de **sostenibilidad** y **eco-eficiencia**, así como la implantación de **nuevas tecnologías** y **digitalización**.

Impulsar la participación en actividades del colegio de ingenieros jóvenes egresados y estudiantes de últimos años.

Finalmente, en un plano más social, Conseguir condiciones ventajosas en el ámbito del consumo tales como economatos, servicios de banca, jurídicos, médicos o de ocio a través de acuerdos existentes o futuros o de nuevas organizaciones.