

Así trabaja Marina Herrera, supervisora del equipo AOG, conocido como "bomberos de la aviación"

Llegó a Sky sin carrera y fue la única mujer por años: "Mi hijo me despertaba para que siguiera estudiando"

Las necesidades del mercado aéreo están abriendo excelentes oportunidades para técnicos expertos en mantenimiento.

WILHEM KRAUSE

Hace más de veinte años, Marina Herrera era la única mujer en el área de mantenimiento de Sky. ¿Su labor? Soldar asientos de avión. Hoy firma como supervisora del equipo AOG: son los técnicos que parten a recuperar aeronaves inmovilizadas -sea en Santiago, Brasil o Puerto Natales- con un reloj corriendo en contra desde el momento en que un avión no puede despegar.

Ella, con su equipo AOG ("Aircraft On Ground", aeronave en tierra), es quien responde: entrega el diagnóstico, define la logística para los repuestos, la reparación y entrega la certificación de que la nave puede volver a operar.

Marina llegó a Sky Airlines tras quedarse sin trabajo en otra empresa. Fue directamente a las oficinas a preguntar si necesitaban un ayudante y la recibió Jürgen Paulmann, el fundador y gerente general de la aerolínea. "Me escuchó, me preguntó qué sabía hacer y confió en mí", recuerda. Así pasó por mecánica de cabina, mantenimiento de línea y terminó haciéndose cargo del taller de ruedas durante 15 años, mientras estudiaba para la licencia de supervisora.

"Desde entonces me capacitó gracias a la compañía, obtuve mi licencia técnica y fui creciendo dentro del mantenimiento aeronáutico, pasando por distintas áreas. Con los años entendí que me apasionaba este mundo", relata.

¿Qué hace exactamente un experto AOG y por qué les dicen "los bomberos de la aviación"?

"Nos dicen así porque acudimos a emergencias operativas donde cada minuto cuenta. Somos el equipo que se activa en ese minuto crítico: diagnosticamos el problema, coordinamos repuestos, gestionamos el apoyo técnico y trabajamos contra el tiempo para que la aeronave vuelva a operar lo antes posible".

¿Cuál ha sido la falla técnica más compleja que te tocó resolver?

"No me ha tocado enfrentar una falla catastrófica, porque el mantenimiento preventivo funciona justamente para evitar ese tipo de escenarios, pero sí recuerdo una situación particularmente desafiante: se dañó la ventana de cabina en un avión que estaba en Brasil; tuve que viajar para reemplazarla y certifi-



Su equipo AOG, cuenta Marina Herrera, acude a emergencias operativas "donde cada minuto cuenta".

car que quedara perfectamente instalada. Técnicamente, el trabajo estaba dentro de mis competencias, pero lo más complejo fue todo lo que rodeaba la operación: los tiempos acotados, la coordinación en otro país y los requisitos locales para poder intervenir la aeronave. Cambiar una ventana no es solo retirar y poner otra pieza; implica cumplir tolerancias exactas, asegurar la correcta presurización y dejar todo certificado bajo normativa. Finalmente salió todo bien y el avión volvió a operar sin problemas".

¿Cómo fue el proceso para obtener la licencia de supervisor?

"Me tomó cerca de dos años. Primero rendí un examen teórico exigente y luego desarrollé trabajos prácticos evaluados por inspectores de la autoridad aeronáutica. En medio del camino hubo cambios de inspectores, lo que implicó nuevas observaciones y ajustes en la documentación. Fue un proceso riguroso, de mucha exigencia técnica y adaptación

constante. Lo más difícil fue compatibilizar el estudio con el trabajo y la vida familiar. Después de la jornada venía la casa y mis hijos, y recién al final del día podía sentarme a estudiar normativa y preparar los trabajos. Hubo muchas noches de cansancio y estudio de madrugada. Incluso en algunas oportunidades mi hijo mayor me despertaba para que yo siguiera estudiando".

¿Cómo ha cambiado el mantenimiento aeronáutico en estos 20 años en términos de tecnología, procedimientos o exigencia?

"Antes los aviones eran mucho más mecánicos; hoy son altamente electrónicos y computarizados. Ya no basta con conocer estructuras o sistemas tradicionales: ahora hay que entender software, sistemas digitales y diagnósticos automatizados que el propio avión entrega. Eso obliga a una capacitación constante, porque cada actualización del fabricante implica volver a estudiar y certificarse. En aviación, el aprendizaje nunca se

detiene. También han aumentado los estándares y los procedimientos. Hoy todo está más documentado, trazable y regulado. La exigencia técnica es mayor, pero también la seguridad y la precisión con la que se trabaja. Además, la formación profesional evolucionó: antes casi no existían carreras formales en esta especialidad y actualmente universidades e institutos imparten programas de mantenimiento aeronáutico".