

**Especial
Fidrae**

Pocos imaginan la cantidad de mugre que trae un avión a bordo, advierte dueña de empresa de aseo aeronáutico

Así se limpian los aviones comerciales: "Levantamos los asientos y buscamos chinches"

Hay tres tipos de limpieza: tránsito, terminal y profunda. En esta última las naves incluso son fumigadas.

ISABEL LAMOLIATTE

La dominicana Noemí Díaz lleva 12 años viviendo en Chile. Al poco tiempo de llegar creó HyN Aircraft Cleaning, empresa de limpieza aeronáutica que, a estas alturas, ya tiene filiales en Punta Cana y Orlando, Estados Unidos. ¿Qué tan sucio queda un avión después de volar? "Cada día viajan muchos pasajeros y no sabemos quiénes son, qué costumbres tienen o qué bacterias pueden traer. Hay normas internacionales sobre cómo mantener limpias las aeronaves", advierte.

Dependiendo de los requerimientos, su empresa trabaja en la misma losa del Aeropuerto de Pudahuel, o bien lleva los aviones hasta el hangar de Apas Chile, del cual es socia.

Con su experiencia, es capaz de anticipar el grado de suciedad de las máquinas con sólo saber el país de procedencia. "Los vuelos provenientes de Brasil, Colombia, Panamá y Perú vienen, uf, no se pueden ni mirar. Los pasajeros que vienen de España y de Europa, en general, son más ordenados. Por ejemplo, echan la basura en las bolsas de mareo y las dejan bien cerradas. Es fácil tomarlas y botarlas cuando limpiamos", afirma Díaz.

Los servicios que ofrece parten por el exterior de la nave, con el *drive* o limpieza de fuselaje, que es lavado en seco con un limpiador en aerosol y un paño.

Pero su trabajo se concentra mayoritariamente en la limpieza interior. "Tenemos tres servicios: terminal, profundo y tránsito", detalla.

El **aseo tránsito** corresponde a aquellos aviones que llegan al Aeropuerto de Santiago, donde desembarcan los pasajeros y, tras un par de horas, vuelven a despegar. El proceso demora entre 20 a 30 minutos y se realiza en la misma losa. "Se recoge la basura, se limpian los baños, los galley (cocinas de las aeronaves), se dejan los cinturones de seguridad



Noemí Díaz es la dueña de HyN Aircraft Cleaning.

MAURICIO QUEZADA

cruzados, se revisan los salvavidas, que todo estén intacto, y se limpia y recoge toda la suciedad que se ve", describe.

En este tipo de aseo trabajan siete personas; en este caso, dice Noemí, no existe un precio fijo, sino que se cobra por volumen del avión.

La **limpieza terminal** es bastante rápida, pero también profunda. "Los asientos no se levantan, pero igualmente se aspiran las alfombras y los tapices superficiales. Se limpian las tomas de aire, los accesorios como los audífonos, las manillas de los baños, los WC. Desde el coronavirus nuestra empresa se ha especializado en limpieza con vapor profundo y sanitización".

Este proceso demora una hora y media y requiere diez personas trabajando. Se realiza en el hangar de Apas y cuesta desde \$600.000.

En el **aseo profundo**, tal como indica su nombre, se limpia y remueve todo en la cabina de la tripulación, cocina, camarotes de pasajeros y baños. Incluye aspirado y sanitización. "Levantamos los asientos, los revisamos y buscamos si tienen chinches, que son unos bichos rastreros. Es muy normal que estén, porque los aviones pasan por muchos tránsitos. El chinche no se muere como el piojo: la máquina de vapor hace una secuencia entre frío y calor con micropartículas

UV; ahí el bichito se muere y no hay ningún riesgo de contaminación. Para asegurarnos, finalmente fumigamos el avión".

En este proceso tardan alrededor de tres horas y la cantidad de trabajadores depende del tamaño del avión. Para los Airbus A320 y A321 usan 12 personas; en los Boeing 787, de 15 a 18. El costo parte sobre \$1.000.000 y aumenta conforme las dimensiones de la aeronave.

El personal trabaja con mascarillas y guantes. "Encontramos una cantidad de desechos botados que nadie se imagina", afirma. Para asear utiliza máquinas de vapor, aspiradoras inalámbricas y con cable y lavadoras de alfombra tanto en seco como en mojado.

Entre sus clientes están Avianca, JetSmart, Sky, la aerolínea brasileña Gol y aviones pequeños que prestan servicios a empresas mineras.

"Soy de la idea que el servicio al cliente debe tener un valor agregado. Siempre hay que hacerles un cariño. Cuando la gente sube al avión no piensa en el motor, se fija en la limpieza. Imagínate que encuentre un chicle pegado en el asiento. Por eso, independiente de si es aseo terminal, tránsito o profundo, nuestra preocupación es que tanto los pasajeros como los tripulantes encuentren todo impecable", promete.

Con un paño de microfibra

Raúl Castro, dueño de la empresa de aseo aeronáutico Clean Flight, trabaja directamente en la losa del Aeropuerto de Santiago. Su especialidad es la limpieza del fuselaje de los aviones. "Limpiamos los vidrios, alas, el tubo donde van los pasajeros, los motores y trenes delanteros traseros. Usamos máquinas alzhombres, arnés y escaleras. El aseo lo hacemos a mano. Para los lugares donde no alcanzamos a llegar ponemos un paño de microfibra, para no rayar el avión, en la punta de una lanza. Es un trabajo bien delicado, porque hay que tener cuidado de no dañar el fuselaje", describe. Castro hace un alcance: "La limpieza externa es muy importante porque el avión vuela por fricción. Si el fuselaje está sucio el aire no se desliza normalmente. Se gasta más combustible, y este no es un momento para estar gastando combustible de más".