



Alumnos de Inacap revisando el Pillán en la sede Renca.

Aeronave fue donada por la Fach y tardaron dos días en rearmarla en la sede Renca de Inacap

Técnicos aeronáuticos ahora aprenden en un Pillán real

ÓSCAR VALENZUELA

El último viaje del T-35 Pillán identificado con el número 116 en su estado fue por tierra. Dos camiones especiales de cama baja -en uno iba el fuselaje, de ocho metros de largo, y en el otro las alas, que miden nueve metros de punta a punta- llevaron el aparato desde la Escuela de Aviación hasta la sede Renca de Inacap, donde lo estaban esperando.

Con una plataforma de metal armada especialmente para la ocasión, descargaron las partes y las dejaron bajo un techo de carpa, instalado para proteger al Pillán del sol y de la lluvia en su lugar definitivo.

"La logística para trasladar un avión es sumamente compleja. Ingenieros de la Fach pasaron dos días armándolo en

la sede", explica Carmen Gloria Dueñas, directora sectorial académica de Mantenimiento y Logística de Inacap.

Programa de especialización forma mecánicos expertos: se estima que se van a necesitar 4.000 nuevos puestos en Chile.

El emblemático avión de entrenamiento militar construido en Chile desde la década del 80 -con sus asientos tándem, para llevar alumno e instructor, su motor Lycoming de 300 hp de inyección y su tren de aterrizaje tipo triciclo- cumplió su vida útil. En 2023 los ejemplares totalizaron 200.000 horas de vuelo formando pilotos y ahora serán reemplazados por el T40 Newen, la llamativa aeronave de fuselaje rojo que se presentó en la reciente Fidae.

De ahí que la Fach donó uno de sus Pillán a Inacap, para fortalecer la formación de técnicos aeronáuticos. "Son aviones operativos, en muy perfecto es-

tado, solamente que se renovaron con el lanzamiento del Newen", destaca la directora.

El programa de especialización dura seis meses; lo pueden tomar egresados de las carreras de Mantenimiento Industrial y Mecatrónica. La malla incluye componentes teóricos y prácticos en el centro de mantenimiento de Latam, además de inglés técnico.

El perfil surgió debido a la alta demanda de especialistas en la industria aeronáutica: de hecho, muchos mecánicos aéreos chilenos están trabajando en EE.UU. con la visa especial H1N1, que les permite a estos y otros especialistas cotizados trabajar sin otros permisos especiales.

"Se estima que se requerirán 4.000 nuevos técnicos en mantenimiento en Chile en los próximos 10 años, y cerca de 402.000 a nivel mundial", calcula la académica, tomando datos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España.

"El avión tendrá un uso para la especialización de mantenimiento aeronáutico, pero también va a ser útil para los técnicos en mecánica automotriz: a través de este mismo formato vamos a poder especializarlos en mecánica aeronáutica", agrega.

Práctica en el aeropuerto

Las clases en el aparato permiten adquirir competencias técnicas de mantenimiento de sistemas mecánicos, eléctricos e hidráulicos; interpretación de manuales, diagnóstico de fallas en

sistemas complejos y trabajo bajo protocolo. Hasta ahora, enseñar todo eso no resultaba tan sencillo.

"Antes de que llegara el avión teníamos unas maquetas de aluminio que armó un profesor de estructura", recuerda Sebastián Muñoz, egresado de Mantenimiento Industrial que tomó la especialización y hoy realiza su práctica de mecánico en Latam.

"Obviamente eso no se compara al avión real, que tiene todos los estándares de seguridad y de materiales específicos. Tener in situ un avión con estándares militares hecho en Chile es la mejor enseñanza. Es salir de la sala de clases y de inmediato comenzar a realizar trabajos prácticos", valora.

Durante la especialización aprendió sobre legislación, aerodinámica, instrumentos electrónicos y estructura de aeronaves, antes de llegar a su actual lugar de trabajo en el Aeropuerto de Santiago. "Estamos capacitados con la licencia de ayudante aeronáutico: hemos sellado suelos de aviones de pasajeros, sacado el piso, paneles interiores, asientos y algunas partes de ventanas", detalla.

Su proyecto es terminar la práctica de seis meses y luego rendir los exámenes teóricos y prácticos ante la DGAC, para optar a la licencia de mecánico de ala fija, que le permite autorizar la salida de vuelos revisados. "Esta industria te da muchas posibilidades. Yo primero pretendo quedarme en Chile y, según la preparación que uno tenga, se van a presentar las oportunidades", valora.

Dónde estudiar

Además del programa de Inacap existen otras opciones para especializarse en el rubro de aviación. Un ejemplo es la carrera de Técnico Universitario en Mantenimiento Aeronáutico que imparte la Universidad Técnica Federico Santa María en su campus San Joaquín. Dura dos años y permite postular a la licencia de mecánico de mantenimiento. También está Técnico en Mantenimiento Aeronáutico en el CFT estatal de la Región Metropolitana. Dura dos años y tiene acceso a gratuidad, además de certificados intermedios a medida que se avanza en la malla. En AIEP la extensión de Técnico de Nivel Superior en Mantenimiento Aeronáutico es de cinco semestres, incluyendo práctica laboral y titulación.