

La competencia vence

Marcelo Fabián Álvarez Abúsar · Octubre de 2026

Este disco de navegación era del comandante Kurt Mandelik, mi amigo. Nació en Liberec, en la entonces Checoslovaquia, en 1932, y llegó de niño a Sudamérica con su familia. Empezó a volar en la aviación militar de Paraguay y terminó de formarse como piloto en la Argentina. Piloteó de todo, desde hidroaviones hasta el Super Constellation, con el que se despidió de la aviación civil. El avión que más tiempo voló fue el Beechcraft 18, y llegó a tener uno propio. Recorrió la Argentina de norte a sur y de este a oeste —Cuyo, La Rioja, el norte—, y la mayoría de sus viajes fueron hacia la Patagonia. Juntó unas seis mil horas de vuelo, contadas por lo bajo.

Con discos como este se calculaban el tiempo, la distancia, el combustible y la corrección por el viento. Hoy casi no se usan: la navegación se hace con GPS.

En una de sus caras, el disco trae impresa una tabla de altitudes dividida en cuatro cuadrantes según el rumbo. Es la regla cuadrantal, que el Reino Unido aplicó hasta 2015, cuando adoptó la regla semicircular de la Organización de Aviación Civil Internacional. El instrumento sigue sirviendo. La regla impresa en él, ya no.

Lo que aprendimos también vence. Entre su disco y el GPS cambió la herramienta entera, y cambiaron también las reglas para pasar de un avión a otro. Kurt voló muchos de esos aviones sin las adaptaciones que hoy se exigen, por norma y por seguridad. Eran otros tiempos. Lo que la aviación aprendió desde entonces es que la competencia no se presume: se nombra, se evalúa y se vuelve a demostrar.

Lo que vence no es la licencia

En la aviación civil argentina, la licencia de piloto de avión no vence. Lo que vence es todo lo que permite usarla. El reglamento, en su edición de enero de 2026, lo ordena así: para volar al mando hay que tener vigentes el certificado médico y las habilitaciones, haber hecho tres despegues y tres aterrizajes en los últimos noventa días —ciento ochenta, para un piloto privado— y un repaso de vuelo con instructor cada veinticuatro meses. Quien deja de volar más de dos años pierde las atribuciones de su licencia. Para recuperarlas, se reentrena y vuelve a rendir.

También está previsto ante quién se rinde. El instructor prepara y deja constancia en el libro de vuelo; la prueba de pericia se rinde ante un inspector de la autoridad o ante un examinador que ella designa. Formar y evaluar son funciones distintas. Y el mismo reglamento define la competencia como algo que «se manifiesta y se observa mediante

comportamientos». Lo que se observa se puede evaluar, y lo que se puede evaluar se puede volver a evaluar.

En los oficios, el papel no vence

En la mayoría de los oficios, esas funciones todavía no están separadas, y el certificado, una vez entregado, vale para siempre. Un papel de hace veinte años sigue diciendo lo mismo, aunque la técnica haya cambiado, aunque quien lo recibió haya cambiado de oficio, aunque nadie lo haya vuelto a mirar.

Hay excepciones, y enseñan. En soldadura, uno de los códigos más usados por la industria da por vencida la calificación de quien deja de soldar con un proceso durante seis meses; para recuperarla, hay que volver a soldar una probeta. Donde el riesgo lo exige, el sector ya lo resolvió.

Tres pedidos

A lo largo de mi vida profesional recibí, más de una vez, tres clases de pedidos.

El primero, una carta de recomendación para alguien que aspiraba a un puesto de trabajo o a un lugar académico. La escribía solo si me constaba lo que iba a afirmar, y siempre a partir de lo que conocía de la persona.

El segundo, más delicado: «¿Podés poner en un certificado que sé hacer esto?». En la mayoría de los casos dije que no, por dos razones. Muchas veces no me constaba. Y aun cuando me constara, solo puedo calificar y certificar aquello en lo que tengo pericia, con independencia de la persona y del vínculo que me une a ella.

El tercero, el más enojoso: «Necesito ese papel. Tenémelo listo para mañana. Inventalo, sacalo de donde puedas». Sé que ese papel, a veces, aparece. Y sé cómo termina: en el trabajo concreto queda en evidencia que la persona no tiene las capacidades para la tarea. Se pierde mucho tiempo y mucha energía.

El credencialismo se volvió moneda corriente en nuestra cultura profesional. Una persona puede juntar muchos papeles y credenciales, y eso no necesariamente habla de su idoneidad. Mientras nadie vuelva a mirar el certificado, va a importar más tenerlo que saber lo que dice.

Asistir no es saber

Un certificado de asistencia dice que alguien estuvo. Una certificación dice que alguien sabe hacer, y por eso exige evaluación. El marco existe: la Ley de Educación Técnico Profesional pone entre sus propósitos el reconocimiento y la certificación de saberes y capacidades, incluso los adquiridos fuera del sistema educativo, y el Consejo Federal de Educación aprobó en 2018 un dispositivo para acreditarlos y certificarlos. Como señala Pensado (2026), ese camino exige «dispositivos de evaluación confiables».

Propongo completarlo con tres piezas que la aviación ya probó. La primera, perfiles adoptados por el sector: que empresas, trabajadores e instituciones formadoras acuerden qué tiene que saber hacer cada uno, como ya ocurre en la construcción. La segunda, evaluación independiente: que evalúe alguien distinto de quien formó. La tercera, vencimiento: que la certificación se renueve demostrando otra vez, no repitiendo el curso.

Lo que vale un certificado vigente

Un certificado vigente no es un trámite. Para quien trabaja, es poder cobrar por lo que sabe hoy y llevar ese reconocimiento a otra empresa o a otra ciudad. Para quien contrata, es saber a quién incorpora. Para quien forma, es la prueba de que su trabajo sirvió.

El disco de Kurt sigue funcionando: resuelve el viento como el primer día. La regla impresa en su cara ya no rige, y él, con sus seis mil horas, hoy tendría que volver a demostrar lo que sabía antes de subir a un avión que no conociera. No sería desconfianza en su oficio. Sería la manera de cuidarlo.

Un certificado sin vencimiento no certifica: describe un pasado.

Fuentes: Administración Nacional de Aviación Civil (2026), Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, Parte 61: Licencias y habilitaciones para pilotos (6.ª ed.) · American Society of Mechanical Engineers (2023), Boiler and Pressure Vessel Code, Sección IX, QW-322 · Civil Aviation Authority (2015, 5 de febrero), «CAA releases update on UK's implementation of the Standardised European Rules of the Air (SERA)», ATC Network · Consejo Federal de Educación (2018), Resolución CFE N.º 344/18 · Ley N.º 26.058 de Educación Técnico Profesional (2005) · Pensado, L. (2026, 16 de julio), «La construcción de trayectorias formativas significativas a partir del concepto de pasarelas pedagógicas integradas en la Educación Técnico Profesional», Misceláneas educativas, Universidad Blas Pascal.