



## GUÍA DE EVIDENCIAS DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA

**“UC2216\_2: Desarrollar operativa de despacho y vigilancia de vuelos”**

**CUALIFICACIÓN PROFESIONAL: ASISTENCIA A  
PASAJEROS, TRIPULACIONES, AERONAVES Y  
MERCANCÍAS EN AEROPUERTOS**

**Código: TMV658\_2**

**NIVEL: 2**



## 1. ESPECIFICACIONES DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA.

Dado que la evaluación de la competencia profesional se basa en la recopilación de pruebas o evidencias de competencia generadas por cada persona candidata, el referente a considerar para la valoración de estas evidencias de competencia (siempre que éstas no se obtengan por observación del desempeño en el puesto de trabajo) es el indicado en los apartados 1.1 y 1.2 de esta GEC, referente que explicita la competencia recogida en las realizaciones profesionales y criterios de realización de la UC2216\_2: Desarrollar operativa de despacho y vigilancia de vuelos.

### 1.1. Especificaciones de evaluación relacionadas con las dimensiones de la competencia profesional.

Las especificaciones recogidas en la GEC deben ser tenidas en cuenta por el asesor o asesora para el contraste y mejora del historial formativo de la persona candidata (especificaciones sobre el saber) e historial profesional (especificaciones sobre el saber hacer y saber estar).

Lo explicitado por la persona candidata durante el asesoramiento deberá ser contrastado por el evaluador o evaluadora, empleando para ello el referente de evaluación (UC y los criterios fijados en la correspondiente GEC) y el método que la Comisión de Evaluación determine. Estos métodos pueden ser, entre otros, la observación de la persona candidata en el puesto de trabajo, entrevistas profesionales, pruebas objetivas u otros. En el punto 2.1 de esta Guía se hace referencia a los mismos.

Este apartado comprende las especificaciones del “saber” y el “saber hacer”, que configuran las “competencias técnicas”, así como el “saber estar”, que comprende las “competencias sociales”.

#### a) Especificaciones relacionadas con el “saber hacer”.

La persona candidata demostrará el dominio práctico relacionado con las actividades profesionales que intervienen en desarrollar operativa de despacho y vigilancia de vuelos, y que se indican a continuación:

Nota: A un dígito se indican las actividades profesionales expresadas en las realizaciones profesionales de la unidad de competencia, y a dos dígitos las reflejadas en los criterios de realización.

**1. Determinar la ruta conforme a los criterios de seguridad, economía y atención al servicio encomendado, preparando la información y documentación requerida para su presentación y aprobación por parte de la tripulación.**



Financiado por  
la Unión Europea

- 1.1 La información operacional como condiciones meteorológicas de los aeropuertos de origen, ruta, pronósticos, destino y alternativos, consumo de combustible, posibles restricciones del control de tránsito aéreo, áreas del espacio aéreo cerradas a la navegación, entre otras, se recopila sintetizándola para decidir el perfil idóneo del vuelo.
- 1.2 La ruta se determina, teniendo en cuenta: - La recopilación de los avisos relacionados con la ruta y sus ayudas (NOTAMS "Noticie To Airmen"), identificándolos. - La preparación de operaciones, respetando la seguridad y restricciones impuestas por la autoridad competente sobre las rutas o áreas de operación. - El cálculo de las limitaciones operativas previstas al despegue (peso máximo de despegue), aterrizaje (peso máximo de aterrizaje) y en ruta, con la matrícula real y los medios informáticos disponibles, comprobando que la carga de pago prevista para el vuelo no supera los pesos máximos permitidos. - La comprobación de los aeropuertos implicados en la operación, verificando que son aptos para la ejecución de la operación.
- 1.3 El estado real de la matrícula y las posibles limitaciones operativas publicadas en la MEL (Minimum Equipment List) se comprueban, verificando la viabilidad del vuelo programado.
- 1.4 Las altitudes de vuelo mínimas se comprueban, garantizando las condiciones de seguridad y operación.
- 1.5 La información que indica mantenimiento del estado de diferidos de la aeronave se comprueba, tomando las medidas sobre los que tengan influencia en la planificación del vuelo.
- 1.6 El combustible determinado por el comandante, la cantidad y su distribución (en caso de repostado por gravedad) se solicita, pasando el dato a la hoja de carga y a los departamentos que lo precisen para comprobar que la cantidad en condiciones normales como en caso de fallo de motor/es o despresurización en todos los puntos de la ruta, quede garantizada.
- 1.7 La política de repostado económico se aplica conforme a los criterios establecidos por cada compañía.
- 1.8 La documentación se prepara para su entrega a la tripulación, realizando el briefing presencial, en su caso.

**2. Vigilar el estatus del ATC (Air Traffic Control/plan de vuelo ATC) presentado, actualización de IOBT (Inicial Off Block Time/Hora inicial salida de calzos), gestionando CTOTs (Calculated Take Off Time/Hora Calculada de Despegue) y cambios de plan de vuelo de compañía para evitar regulaciones ATFCM (Air Traffic Flow and Capacity Management/Gestión de Tráfico Aéreo) o minimizar el impacto de sus consecuencias conforme a los criterios de seguridad, economía y atención al servicio encomendado.**

- 2.1 El ATC se presenta, llevando a cabo las acciones para atender situaciones de demora, en su caso.



- 2.2 El status de los Planes de Vuelo OACI en Eurocontrol se vigila, mediante las herramientas requeridas por la autoridad competente, con el fin de garantizar que el plan de vuelo activo se cumpla.
- 2.3 El plan de vuelo ATC no enviado se presenta directamente en función de la situación.
- 2.4 Los vuelos con estatus "CNL" (Cancel/Cancelado) y "FLS" (Flight suspensión/Suspendido) se vigilan, activándolos antes de la salida de los mismos.
- 2.5 Las incidencias se resuelven, en su caso, contactando con Eurocontrol y los departamentos del ente regulador apropiado.
- 2.6 La IOBT se actualiza en los vuelos retrasados, mediante mensajes DLA (Delay Message/Mensaje de Demora).
- 2.7 La nueva IOBT se ajusta en vuelos regulados, teniendo en cuenta la demora ATFCM estimada.
- 2.8 Las Regulaciones ATFCM (Gestión de afluencia y capacidad del tránsito aéreo) que afectan a la red de vuelos de la Compañía se controlan en tiempo real.

**3. Vigilar vuelos, seleccionando, en su caso, nuevas rutas, cumpliendo los requisitos de las autoridades aeronáuticas, y en particular, en lo relativo a servicios de tránsito aéreo a utilizar, monitorizando los parámetros de control de ejecución del vuelo y respetando las medidas de seguridad operacional (AVSEC).**

- 3.1 Las vías de comunicación entre la aeronave y la base de operaciones se comprueban, controlando su operatividad para permitir el contacto durante el vuelo.
- 3.2 Los parámetros de control de ejecución del vuelo como combustible, ruta y desviación, horas estimadas de paso, entre otros, se monitorizan, evaluando las desviaciones de los valores reales respecto a los planificados, para informar al responsable de la operación.
- 3.3 El vuelo se recalcula para que cumpla los criterios de planificación establecidos por la autoridad competente, informando a la persona responsable.
- 3.4 Las rutas alternativas se preparan inmediatamente a la solicitud de la persona responsable, tras el estudio del dossier con toda la información del vuelo.
- 3.5 El seguimiento del vuelo se efectúa, comprobando que cumple los requisitos establecidos por las autoridades aeronáuticas de restricciones de vuelo, horarios de sellado de cabina según país o región, entre otros y por los servicios de tránsito aéreo.
- 3.6 La vigilancia de vuelos se efectúa, atendiendo a criterios de calidad y conforme a seguridad operacional y al plan sobre prevención de riesgos laborales y de protección medioambiental.

**4. Elaborar la LIR (Loading Instruction Report), la hoja de carga y centrado (Load Sheet) según los procedimientos establecidos de calidad, siguiendo las medidas de seguridad operacional y el**



***plan sobre prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC) para su presentación y aprobación por parte de la tripulación.***

- 4.1 Los datos de pasajeros, combustible, correo, carga reservada, entre otros para la elaboración de la hoja de carga y centrado (load & balance sheet) se comprueban, gestionando su disposición.
- 4.2 El sistema mecanizado, en su caso, para la elaboración de la hoja de carga se utiliza según los procedimientos establecidos de calidad y seguridad por la autoridad competente.
- 4.3 La LIR se elabora, teniendo en cuenta los datos operativos recibidos y las previsiones de pasaje y mercancías para cada vuelo, asegurando que las mercancías de trato diferenciado se ubican, teniendo en cuenta la normativa aplicable de seguridad aeronáutica y comprobando que el centrado de la aeronave está dentro de los límites operativos previstos.
- 4.4 La LIR se distribuye a las unidades o departamentos implicados para ser seguidos en las operaciones de estiba de la aeronave.
- 4.5 La hoja de carga se recalcula al cierre del vuelo para garantizar que describe la situación real de la carga, ajustándola a los límites de la misma establecidos por la autoridad aeronáutica.
- 4.6 La hoja de carga se remite al comandante de la aeronave, siguiendo los procedimientos establecidos de calidad y seguridad cada compañía, emitiendo una nueva en caso de modificaciones significativas al cierre del vuelo, y se recoge firmada, como prueba de aceptación, con los cambios de último minuto (LMC-Last Minute Changes) realizado por la tripulación técnica o el personal habilitado por la compañía aérea.
- 4.7 La LIR y la hoja de carga se realiza manualmente, en caso de fallo de la aplicación informática, utilizando los datos recogidos en los manuales.
- 4.8 La información de la hoja de carga se envía mediante mensajes operativos a la escala destino del vuelo y a los departamentos afectados.

**b) Especificaciones relacionadas con el “saber”.**

La persona candidata, en su caso, deberá demostrar que posee los conocimientos técnicos (conceptos y procedimientos) que dan soporte a las actividades profesionales implicadas en las realizaciones profesionales de la **UC2216\_2: Desarrollar operativa de despacho y vigilancia de vuelos**. Estos conocimientos se presentan agrupados a partir de las actividades profesionales que aparecen en cursiva y negrita:

**1. Entorno aeroportuario y de navegación aérea en el despacho, vigilancia y seguimiento de vuelos**

- Organizaciones y asociaciones internacionales: funciones, normas y reglamentos. Organismos nacionales: funciones, normas y reglamentos. Otros organismos/asociaciones. Entidades y empresas presentes en un aeropuerto:



Financiado por  
la Unión Europea

sus funciones, actividades y servicios. Normas y reglamentos en materia aeronáutica de aplicación al despacho y seguimiento de vuelos. Alfabeto aeronáutico. Terminología aeronáutica: abreviaturas, códigos, marcas y claves. Infraestructuras y características físicas de un aeropuerto: lado tierra y lado aire. Ayudas a la navegación: ayudas visuales, ayudas instrumentales, otras ayudas. Componentes principales de una aeronave. Tipos de aeronaves y sus características. Mapas del área de movimiento. Ayudas a la navegación: ayudas visuales, ayudas instrumentales, otras ayudas. Servicios de tránsito aéreo. Servicios de asistencia en tierra (handling): funciones principales. Procesos operativos. Procedimientos de deshielo y anti-hielo. Factores humanos: técnicas de comunicación en el entorno laboral. Tipos de mando. Trabajo en equipo. Causas que provocan tensión laboral. La esfera terrestre. Paralelos y meridianos. Cartografía. Proyecciones Mercator, Lambert, Gnomónica. Ortodrómica y loxodrómica. Camino mínimo. PET (Point of Equal Time). PNR (Point of no return). Triángulo de vientos: TAS (True Air Speed), GS (Ground Speed), Rumbo, derrota. Cartografía aeronáutica. Simbología. Cartas.SID (Standard Instrumental Departure) y STAR (Standard Terminal Arrival Route). Espacios aéreos especiales. RNAV (Area Navigation). MNPS (Minimum Navigation Performance Specifications). RVSM (Reduced Vertical Separation Minima or Minimum). Corredor EUR-SAM. (European Region - South American Region).

## **2. Sistemas de la aeronave relacionados con las operaciones de despacho y vigilancia de vuelos**

- Manual de la aeronave. Sistemas de radionavegación. NDB (Non-Directional Beacon, baliza no direccional) / ADF (Automatic Direction Finder). VOR (VHF Omnidirectional Range/Radiofaro omnidireccional VHF). DME (Distance measuring equipment). ILS (Instrument landing system). Radar meteorológico. Sistema inercial INS (Inertial Navigation System). Radioaltímetro. Altímetro. Anemómetro. Variómetro. Instrumentos de a bordo. Sistemas integrados de navegación. GPS (Global Positioning System). FMS (Flight Management System). SSR (Secondary Surveillance Radar) - Transponder. Sistemas de comunicaciones. Radio-operación. VHF (Very High Frequency). HF (High Frequency). SELCAL. (Selective Calling System). ACARS (Aircraft Communications Addressing and Reporting System). SATCOM (Satélite Communications). MEL/CDL. Minimum Equipment Lists (MEL) and Configuration Deviation Lists (CDL). Performance del vuelo: limitaciones de certificación. Performance de despegue. Performance de crucero. Performance de aterrizaje. Despresurización. Pérdida de motor. Pistas contaminadas. Requerimientos de oxígeno. Otras operaciones especiales. Práctica de manejo de ábacos y gráficos de performance.

## **3. Meteorología aplicada al despacho y vigilancia de vuelos**

- La atmósfera. Composición química. Capas atmosféricas. Termodinámica. Presión atmosférica. Altimetría. Viento. Turbulencia. Humedad. Estabilidad. Nubes. Masas de aire. Frentes. Depresiones frontales y no frontales. Precipitaciones y tormentas. Tormentas de desarrollo vertical. Tormentas tropicales. Seguimiento de la evolución de una tormenta tropical. Anticiclones. Visibilidad. Engelmiento. Efecto del engelmiento en la performance. Efecto del engelmiento en el motor. Vuelo en condiciones de engelmiento. Corriente en chorro. Cartas meteorológicas. Superficie. Topografías barométricas.



Imágenes satelitales. Webs internacionales de meteorología. Búsqueda e interpretación de meteorología por internet. Mensajes cifrados: METAR (Meteorological Aerodrome Report), TAFOR (Terminal Aerodrome Forecasts), SIGMET (Significant Meteorological Information). SNOWTAM (Snow Notam relating snow, ice, entre otros. Erupciones volcánicas. ASHTAM (Ash Notam relating to volcanic and/or dust activity). Seguimiento de fenómenos vulcanológicos. Vuelo en condiciones meteorológicas peligrosas.

#### **4. Aeródromos**

- Instalaciones y servicios de aeródromo. Mínimos de utilización de aeródromos. Obstáculos. Ayudas al aterrizaje. Visuales. Radio-ayudas. Resistencia de pistas: ACN (Aircraft Classification Number) y PCN (Pavement Classification Number). Clasificación de aeronaves atendiendo a su velocidad de pérdida en configuración de aterrizaje. Procedimientos de aproximación y salida por instrumentos. Maniobra de aproximación. Aproximación de precisión y de no precisión. Descripción. Parámetros utilizados. Tipos de aproximación: CAT I, CAT II y CAT III (A, B y C). Aeropuertos especiales.

#### **5. Elaboración de la LIR (Loading Instruction Report) hoja de carga y centrado**

- Terminología. Límites operativos de cada aeronave. Centro de gravedad de un sistema de pesos. Centro de gravedad y distribución de la carga. Aerodinámica para hoja de carga. Centro de gravedad en tanto por ciento de la MAC. Peso y balance. Cálculos basados en gráficos y tablas. Preparación y emisión de la LIR (Loading Instruction Report), la hoja de carga y centrado de un vuelo. Limitación de carga y volumen en bodegas. Resistencia del piso. Transporte de mercancías peligrosas en la aeronave. Herramientas informáticas específicas para la elaboración de la hoja de carga y centrado. Mensajes asociados: CPM (Container Pallet Message), LDM (Load Message), UCM (ULD Control Message), otros. Procesos de tramitación y distribución de la hoja de carga y centrado.

#### **6. Gestión de tránsito aéreo Planificación y vigilancia de vuelos**

- Espacio aéreo controlado y no controlado. Reglas de vuelo. Autorizaciones ATC (Air Traffic Control). Servicio de información de vuelo. Servicio de alerta y de búsqueda y salvamento. Servicio de comunicaciones: fraseología estándar. Control de área. Control de aproximación y aeródromo. CFMU (Central Flow Management Unit). Principios ATFCM (Air Traffic Flow and Capacity Management). IFPS (Integrated Inicial Flight Plan Processing System). Mensajes ATFCM (Air Traffic Flow and Capacity Management). Transporte de mercancías peligrosas en aeronaves. Clasificación de mercancías peligrosas. Incompatibilidades. Situaciones anormales y de emergencia. Política de combustible. Tipos de combustible utilizados en aviación. Normativa EU-OPS y de Compañía. Tablas y ábacos de planificación. Prácticas. Selección de alternativos. Selección de ruta. Sistemas informáticos para el cálculo del plan de vuelo. vigilancia de vuelos. Mensajes FMS. (Flight Management System). Vuelos objetos de seguimiento especial. Meteorología crítica en ruta, tormentas tropicales. Emergencias. Seguridad, salud laboral y protección medioambiental en el despacho y seguimiento de vuelos.

### **c) Especificaciones relacionadas con el “saber estar”.**

La persona candidata debe demostrar la posesión de actitudes de comportamiento en el trabajo y formas de actuar e interactuar, según las siguientes especificaciones:

- Reconocer los procesos de despacho y vigilancia de vuelos.
- Interpretar y ejecutar instrucciones de trabajo referidas a la operativa normal y anormal en vuelo.
- Respetar los procedimientos generales de seguridad y las normas internas de la compañía aérea.
- Tratar a la clientela con cortesía, respeto y discreción.
- Cumplir las medidas que favorezcan el principio de igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres.
- Valorar el talento y el rendimiento profesional con independencia del género.

## **1.2. Situaciones profesionales de evaluación y criterios de evaluación.**

La situación profesional de evaluación define el contexto profesional en el que se tiene que desarrollar la misma. Esta situación permite al evaluador o evaluadora obtener evidencias de competencia de la persona candidata que incluyen, básicamente, todo el contexto profesional de la Unidad de Competencia implicada.

Así mismo, la situación profesional de evaluación se sustenta en actividades profesionales que permiten inferir competencia profesional respecto a la práctica totalidad de realizaciones profesionales de la Unidad de Competencia.

Por último, indicar que la situación profesional de evaluación define un contexto abierto y flexible, que puede ser completado por las CC.AA., cuando éstas decidan aplicar una prueba profesional a las personas candidatas.

En el caso de la “UC2216\_2: Desarrollar operativa de despacho y vigilancia de vuelos”, se tiene una situación profesional de evaluación y se concreta en los siguientes términos:

### **1.2.1. Situación profesional de evaluación.**

#### **a) Descripción de la situación profesional de evaluación.**

En esta situación profesional, la persona candidata demostrará la competencia requerida para desarrollar operativa de despacho y



vigilancia de vuelos, cumpliendo la normativa relativa a protección medioambiental, planificación de la actividad preventiva y aplicando estándares de calidad. Esta situación comprenderá al menos las siguientes actividades:

1. Elegir la ruta con seguridad y economía.
2. Vigilar los vuelos.
3. Realizar la LIR (Loading Instraction Report) la hoja de carga y centrado (Load Sheet).

**Condiciones adicionales:**

- Se dispondrá de equipamientos, productos específicos y ayudas técnicas requeridas por la situación profesional de evaluación.
- Se comprobará la capacidad del candidato o candidata en respuesta a contingencias.
- Se asignará un tiempo total para que el candidato o la candidata demuestre su competencia en condiciones de estrés profesional.

**b) Criterios de evaluación asociados a la situación de evaluación.**

Cada criterio de evaluación está formado por un criterio de mérito significativo, así como por los indicadores y escalas de desempeño competente asociados a cada uno de dichos criterios.

En la situación profesional de evaluación, los criterios de evaluación se especifican en el cuadro siguiente:

<b>Criterios de mérito</b>	<b>Indicadores de desempeño competente</b>
<i>Exhaustividad en la elección de la ruta con seguridad y economía.</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Recopilación de los datos meteorológicos, posibles restricciones del Control de Tránsito Aéreo, consumo de combustible, etc.</li><li>- Comprobación del estado real de la matrícula y las posibles limitaciones operativas publicadas en la MEL.</li><li>- Comprobación de las altitudes mínimas de vuelo.</li><li>- Solicitud del combustible determinado por el comandante.</li></ul>

	<p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala A</i></p>
<p><i>Rigor en la vigilancia de los vuelos.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Presentación del ATC.</li><li>- Vigilar el status de los Planes de Vuelo OACI en Eurocontrol.</li><li>- Vigilar los vuelos cancelados y/o suspendidos.</li><li>- Resolución de incidencias.</li><li>- Actualización de la IOBT.</li><li>- Monitorización de los parámetros de control de ejecución del vuelo.</li><li>- Recálculo del vuelo para que cumpla con los criterios de planificación.</li><li>- Preparación de rutas alternativas.</li><li>- Realización del seguimiento y vigilancia del vuelo.</li></ul> <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala B</i></p>
<p><i>Exactitud en la realización de la LIR (Loading Instruction Report) la hoja de carga y centrado (Load Sheet).</i></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Elaboración de la hoja de carga y centrado</li><li>- Elaboración de la LIR</li><li>- Distribución de la LIR entre las unidades o departamentos implicados</li><li>- Recálculo de la hoja de carga al cierre del vuelo y se remite al comandante.</li></ul> <p><i>El umbral de desempeño competente está explicitado en la Escala C</i></p>
<p><i>Cumplimiento del tiempo asignado, considerando el que emplearía un o una profesional competente.</i></p>	
<p><i>El desempeño competente requiere el cumplimiento, en todos los criterios de mérito, de la normativa aplicable en materia de prevención de riesgos laborales, protección medioambiental</i></p>	

## Escala A

4

*Para elegir la ruta con seguridad y economía, recopila los datos meteorológicos, posibles restricciones del Control de Tránsito Aéreo, consumo de combustible, etc. Comprueba el estado real de la matrícula y las posibles limitaciones operativas publicadas en la MEL. Comprueba las altitudes mínimas de vuelo. Solicita el combustible determinado por el comandante.*

3	<p><b>Para elegir la ruta con seguridad y economía, recopila los datos meteorológicos, posibles restricciones del Control de Tránsito Aéreo, consumo de combustible, etc. Comprueba el estado real de la matrícula y las posibles limitaciones operativas publicadas en la MEL. Comprueba las altitudes mínimas de vuelo. Solicita el combustible determinado por el comandante, pero comete pequeñas irregularidades que no alteran el resultado final.</b></p>
2	<p><i>Para elegir la ruta con seguridad y economía, recopila los datos meteorológicos, posibles restricciones del Control de Tránsito Aéreo, consumo de combustible, etc. Comprueba el estado real de la matrícula y las posibles limitaciones operativas publicadas en la MEL. Comprueba las altitudes mínimas de vuelo. Solicita el combustible determinado por el comandante, pero comete grandes irregularidades que alteran el resultado final.</i></p>
1	<p><i>No elige la ruta con seguridad y economía.</i></p>

Nota: el umbral de desempeño competente corresponde a la descripción establecida en el número 3 de la escala.

### Escala B

4	<p><i>Para vigilar los vuelos, presenta el ATC. Vigila el status de los Planes de Vuelo OACI en Eurocontrol. Vigila los vuelos cancelados y/o suspendidos. Resuelve las incidencias. Actualiza la IOBT. Monitoriza los parámetros de control de ejecución del vuelo. Recalcula el vuelo para que cumpla con los criterios de planificación. Prepara rutas alternativas. Realiza el seguimiento y vigilancia del vuelo.</i></p>
3	<p><b>Para vigilar los vuelos, presenta el ATC. Vigila el status de los Planes de Vuelo OACI en Eurocontrol. Vigila los vuelos cancelados y/o suspendidos. Resuelve las incidencias. Actualiza la IOBT. Monitoriza los parámetros de control de ejecución del vuelo. Recalcula el vuelo para que cumpla con los criterios de planificación. Prepara rutas alternativas. Realiza el seguimiento y vigilancia del vuelo, pero comete pequeñas irregularidades que no alteran el resultado final.</b></p>
2	<p><i>Para vigilar los vuelos, presenta el ATC. Vigila el status de los Planes de Vuelo OACI en Eurocontrol. Vigila los vuelos cancelados y/o suspendidos. Resuelve las incidencias. Actualiza la IOBT. Monitoriza los parámetros de control de ejecución del vuelo. Recalcula el vuelo para que cumpla con los criterios de planificación. Prepara rutas alternativas. Realiza el seguimiento y vigilancia del vuelo, pero comete grandes irregularidades que alteran el resultado final.</i></p>
1	<p><i>No vigila los vuelos.</i></p>

Nota: el umbral de desempeño competente corresponde a la descripción establecida en el número 3 de la escala.

## Escala C

4	<i>Para realizar la LIR (Loading Instraction Report) la hoja de carga y centrado (Load Sheet), elabora la hoja de carga y centrado. Elabora la LIR. Distribuye la LIR entre las unidades o departamentos implicados. Recalcula la hoja de carga al cierre del vuelo y se la remite al comandante.</i>
3	<i>Para realizar la LIR (Loading Instraction Report) la hoja de carga y centrado (Load Sheet), elabora la hoja de carga y centrado. Elabora la LIR. Distribuye la LIR entre las unidades o departamentos implicados. Recalcula la hoja de carga al cierre del vuelo y se la remite al comandante, pero comete pequeñas irregularidades que no alteran el resultado final.</i>
2	<i>Para realizar la LIR (Loading Instraction Report) la hoja de carga y centrado (Load Sheet), elabora la hoja de carga y centrado. Elabora la LIR. Distribuye la LIR entre las unidades o departamentos implicados. Recalcula la hoja de carga al cierre del vuelo y se la remite al comandante, pero comete grandes irregularidades que alteran el resultado final.</i>
1	<i>No realizar la LIR (Loading Instraction Report) la hoja de carga y centrado (Load Sheet).</i>

Nota: el umbral de desempeño competente corresponde a la descripción establecida en el número 3 de la escala.

## 2. MÉTODOS DE EVALUACIÓN DE LA UNIDAD DE COMPETENCIA Y ORIENTACIONES PARA LAS COMISIONES DE EVALUACIÓN Y EVALUADORES/AS.

La selección de métodos de evaluación que deben realizar las Comisiones de Evaluación será específica para cada persona candidata, y dependerá fundamentalmente de tres factores: nivel de cualificación de la unidad de competencia, características personales de la persona candidata y evidencias de competencia indirectas aportadas por la misma.

### 2.1. Métodos de evaluación y criterios generales de elección.

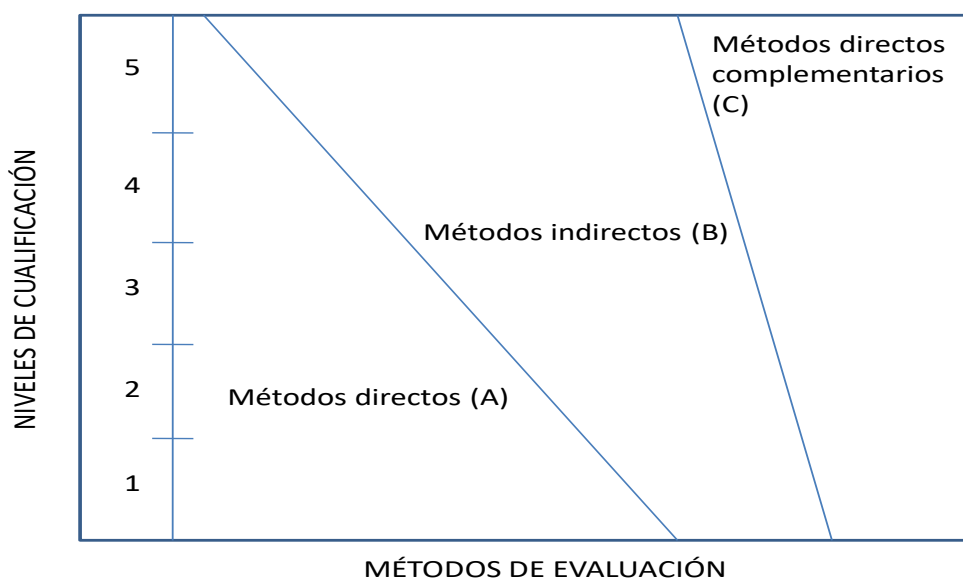
Los métodos que pueden ser empleados en la evaluación de la competencia profesional adquirida por las personas a través de la experiencia laboral, y vías no formales de formación son los que a continuación se relacionan:

- Métodos indirectos:** Consisten en la valoración del historial profesional y formativo de la persona candidata; así como en la valoración de muestras sobre productos de su trabajo o de proyectos realizados.

Proporcionan evidencias de competencia inferidas de actividades realizadas en el pasado.

b) **Métodos directos:** Proporcionan evidencias de competencia en el mismo momento de realizar la evaluación. Los métodos directos susceptibles de ser utilizados son los siguientes:

- Observación en el puesto de trabajo (A).
- Observación de una situación de trabajo simulada (A).
- Pruebas de competencia profesional basadas en las situaciones profesionales de evaluación (C).
- Pruebas de habilidades (C).
- Ejecución de un proyecto (C).
- Entrevista profesional estructurada (C).
- Preguntas orales (C).
- Pruebas objetivas (C).



Fuente: Leonard Mertens (elaboración propia)

Como puede observarse en la figura anterior, en un proceso de evaluación que debe ser integrado (“holístico”), uno de los criterios de elección depende del nivel de cualificación de la UC. Como puede



observarse, a menor nivel, deben priorizarse los métodos de observación en una situación de trabajo real o simulada, mientras que, a niveles superiores, debe priorizarse la utilización de métodos indirectos acompañados de entrevista profesional estructurada.

La consideración de las características personales de la persona candidata, debe basarse en el principio de equidad. Así, por este principio, debe priorizarse la selección de aquellos métodos de carácter complementario que faciliten la generación de evidencias válidas. En este orden de ideas, nunca debe aplicarse una prueba de conocimientos de carácter escrito a una persona candidata a la que se le aprecien dificultades de expresión escrita, ya sea por razones basadas en el desarrollo de las competencias básicas o factores de integración cultural, entre otras. Una conversación profesional que genere confianza sería el método adecuado.

Por último, indicar que las evidencias de competencia indirectas debidamente contrastadas y valoradas, pueden incidir decisivamente, en cada caso particular, en la elección de otros métodos de evaluación para obtener evidencias de competencia complementarias.

## **2.2. Orientaciones para las Comisiones de Evaluación y Evaluadores.**

- a) Cuando la persona candidata justifique sólo formación formal y no tenga experiencia en el proceso de Desarrollar operativa de despacho y vigilancia de vuelos, se le someterá, al menos, a una prueba profesional de evaluación y a una entrevista profesional estructurada sobre la dimensión relacionada con el "saber" y "saber estar" de la competencia profesional.
- b) En la fase de evaluación siempre se deben contrastar las evidencias indirectas de competencia presentadas por la persona candidata. Deberá tomarse como referente la UC, el contexto que incluye la situación profesional de evaluación, y las especificaciones de los "saberes" incluidos en las dimensiones de la competencia. Se recomienda utilizar una entrevista profesional estructurada.
- c) Si se evalúa a la persona candidata a través de la observación en el puesto de trabajo, se recomienda tomar como referente los logros expresados en las realizaciones profesionales considerando el contexto expresado en la situación profesional de evaluación.
- d) Si se aplica una prueba práctica, se recomienda establecer un tiempo para su realización, considerando el que emplearía un o una profesional



competente, para que el evaluado trabaje en condiciones de estrés profesional.

- e) Por la importancia del “saber estar” recogido en la letra c) del apartado 1.1 de esta Guía, en la fase de evaluación se debe comprobar la competencia de la persona candidata en esta dimensión particular, en los aspectos considerados.
- f) Esta Unidad de Competencia es de nivel "2" y sus competencias tienen componentes psicomotores, cognitivos y actitudinales. Por sus características, y dado que, en este caso, tiene mayor relevancia el componente de destrezas psicomotrices, en función del método de evaluación utilizado, se recomienda que en la comprobación de lo explicitado por la persona candidata se complemente con una prueba práctica que tenga como referente las actividades de la situación profesional de evaluación. Esta prueba se planteará sobre un contexto definido que permita evidenciar las citadas competencias, minimizando los recursos y el tiempo necesario para su realización, e implique el cumplimiento de las normas de seguridad, prevención de riesgos laborales y medioambientales requeridas.
- g) Si se utiliza la entrevista profesional para comprobar lo explicitado por la persona candidata se tendrán en cuenta las siguientes recomendaciones:

Se estructurará la entrevista a partir del análisis previo de toda la documentación presentada por la persona candidata, así como de la información obtenida en la fase de asesoramiento y/o en otras fases de la evaluación.

La entrevista se concretará en una lista de cuestiones claras, que generen respuestas concretas, sobre aspectos que han de ser explorados a lo largo de la misma, teniendo en cuenta el referente de evaluación y el perfil de la persona candidata. Se debe evitar la improvisación.

El evaluador o evaluadora debe formular solamente una pregunta a la vez dando el tiempo suficiente de respuesta, poniendo la máxima atención y neutralidad en el contenido de las mismas, sin enjuiciarlas en ningún momento. Se deben evitar las interrupciones y dejar que la persona candidata se comunique con confianza, respetando su propio ritmo y solventando sus posibles dificultades de expresión.

Para el desarrollo de la entrevista se recomienda disponer de un lugar que respete la privacidad. Se recomienda que la entrevista sea grabada



mediante un sistema de audio vídeo previa autorización de la persona implicada, cumpliéndose la ley de protección de datos.