



PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN Y ACREDITACIÓN DE LAS COMPETENCIAS PROFESIONALES

CUESTIONARIO DE AUTOEVALUACIÓN PARA LAS TRABAJADORAS Y TRABAJADORES

ESTÁNDAR DE COMPETENCIAS PROFESIONALES “ECP2212_1: Desarrollar actividades auxiliares de asistencia a la aeronave”

LEA ATENTAMENTE LAS INSTRUCCIONES

Conteste a este cuestionario de **FORMA SINCERA**. La información recogida en él tiene CARÁCTER RESERVADO, al estar protegida por lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

Su resultado servirá solamente para ayudarle, **ORIENTÁNDOLE** en qué medida posee la competencia profesional del “ECP2212_1: Desarrollar actividades auxiliares de asistencia a la aeronave”.

No se preocupe, con independencia del resultado de esta autoevaluación, Ud. TIENE DERECHO A PARTICIPAR EN EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN, siempre que cumpla los requisitos de la convocatoria.

Nombre y apellidos del trabajador/a:	Firma:
NIF:	
Nombre y apellidos del asesor/a:	Firma:
NIF:	

INSTRUCCIONES CUMPLIMENTACIÓN DEL CUESTIONARIO:

Las actividades profesionales aparecen ordenadas en bloques desde el número 1 en adelante. Cada uno de los bloques agrupa una serie de actividades más simples (subactividades) numeradas con 1.1., 1.2.,..., en adelante.

Lea atentamente la actividad profesional con que comienza cada bloque y a continuación las subactividades que agrupa. Marque con una cruz, en los cuadrados disponibles, el indicador de autoevaluación que considere más ajustado a su grado de dominio de cada una de ellas. Dichos indicadores son los siguientes:

1. No sé hacerlo.
2. Lo puedo hacer con ayuda.
3. Lo puedo hacer sin necesitar ayuda.
4. Lo puedo hacer sin necesitar ayuda, e incluso podría formar a otro trabajador o trabajadora.

1: Desarrollar actividades auxiliares de asistencia a la aeronave, a su llegada, en la salida y durante el estacionamiento, utilizando los equipos y medios, siguiendo los procedimientos establecidos por la compañía aérea o empresa prestataria del servicio de accesibilidad universal, la interpretación de información en lengua inglesa y cumpliendo el plan de prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
1.1: Recoger los equipos de asistencia a la llegada del vuelo de la zona de estacionamiento (área EPA), comprobando su estado e inclusión de los calzos y conos para proceder a su desplazamiento al área ESA (espera de equipos).	☐	☐	☐	☐
1.2: Preparar el estacionamiento en la plataforma para la llegada de la aeronave, situando, posicionando y colocando los equipos de carga y descarga en el área de espera de equipos (ESA), efectuando una inspección visual con el fin de retirar en su caso, los objetos (FOD), derrames o desechos (FOD) peligrosos para la aeronave o las personas y requiriendo en caso de derrame de combustible la atención de autoridades competentes (bomberos).	☐	☐	☐	☐
1.3: Situar los calzos en el tren de morro y en el tren principal a la llegada de la aeronave para su inmovilización, retirándolos de la misma previamente a su salida, según los procedimientos de cada compañía e indicando situaciones a la tripulación técnica mediante señales visuales estandarizadas o comunicación por interfono.	☐	☐	☐	☐
1.4: Situar los conos de señalización a la llegada de la aeronave para indicar las zonas de restricción de paso, efectuando una inspección visual del fuselaje	☐	☐	☐	☐

1: Desarrollar actividades auxiliares de asistencia a la aeronave, a su llegada, en la salida y durante el estacionamiento, utilizando los equipos y medios, siguiendo los procedimientos establecidos por la compañía aérea o empresa prestataria del servicio de accesibilidad universal, la interpretación de información en lengua inglesa y cumpliendo el plan de prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
1.5: Manipular las conexiones fijas y grupos de alimentación eléctrica (GPU), aire acondicionado (ACU) y/o neumático (ASU) de las posiciones de aparcamiento con pasarela telescópica (finger/Jetway), controlándolos con el fin de que queden garantizadas: - La conexión. - La puesta en marcha. - La desconexión. - La retirada. - El cumplimiento de los procedimientos de la entidad gestora de aeropuertos (AENA). - El mantenimiento de primer nivel de los equipos de asistencia en tierra en su caso, siguiendo las indicaciones técnicas del fabricante.	☐	☐	☐	☐
1.6: Manipular los grupos de alimentación eléctrica (GPU), aire acondicionado (ACU) y/o neumático (ASU) en caso de estacionamiento en parking remoto, controlándolos con el fin de que queden garantizados: - El transporte. - La aproximación. - La conexión. - La puesta en marcha. - La desconexión. - La retirada de la aeronave. - El cumplimiento de los procedimientos de la entidad gestora de aeropuertos (AENA). - El mantenimiento de primer nivel de los equipos de asistencia en tierra en su caso, siguiendo las indicaciones técnicas del fabricante.	☐	☐	☐	☐
1.7: Poner en marcha las escaleras (airstairs), teniendo en cuenta transporte, equipos de asistencia, aproximación, situación y retirada de la aeronave en función de sus características y los procedimientos definidos por la compañía para cada tipo de aeronave.	☐	☐	☐	☐

2: Ejecutar actividades de aproximación y retirada de los equipos de carga y descarga de la aeronave, respetando el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), la interpretación de información en lengua inglesa y el plan de prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
2.1: Revisar los equipos y sus componentes como ruedas, puertas, luces, espejos, pilotos de seguridad, entre otros, comunicando las incidencias y ejecutando las reparaciones o ajustes necesarios para su puesta en servicio.	☐	☐	☐	☐
2.2: Desplazar los equipos de carga y descarga por la plataforma, respetando las medidas y permisos de circulación PCP.	☐	☐	☐	☐

2: Ejecutar actividades de aproximación y retirada de los equipos de carga y descarga de la aeronave, respetando el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), la interpretación de información en lengua inglesa y el plan de prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
2.3: Manipular las escaleras (airstairs), transportándolas, aproximándolas y acoplándolas a la aeronave para que su adaptación, según tipologías de las mismas y de las aeronaves queden controladas.	☐	☐	☐	☐
2.4: Abrir las puertas de bodega, teniendo en cuenta tipología de aeronave y tras comprobación de: - La parada de los motores. - El fin de parpadeo de la luz roja anticolidión de la aeronave. - Tipología de apertura de las puertas, - La puesta de calzos y conos.	☐	☐	☐	☐
2.5: Manejar los equipos de carga y descarga (plataformas y cintas), posicionándolos en la aeronave y retirándolos, en su caso, según los procedimientos de seguridad establecidos por la compañía aérea.	☐	☐	☐	☐
2.6: Cerrar las puertas de bodega en su caso, después de comprobación de su vaciado, de carga de kits de vuelo, carga de material de la compañía, entre otros teniendo en cuenta la tipología de cierre y de aeronave.	☐	☐	☐	☐
2.7: Estacionar los equipos después de las actividades de descarga, situándolos en los lugares señalados de la plataforma (área EPA), para que el reporte de incidencias en su caso y las condiciones de funcionamiento y seguridad queden controladas.	☐	☐	☐	☐

3: Desarrollar actividades de descarga de la aeronave a su llegada, respetando el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), la interpretación de información en lengua inglesa y el plan de prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
3.1: Efectuar la descarga, atendiendo a las características de la aeronave y utilizando los equipos como cintas transferidoras y plataformas elevadoras, entre otros.	☐	☐	☐	☐

3: Desarrollar actividades de descarga de la aeronave a su llegada, respetando el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), la interpretación de información en lengua inglesa y el plan de prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
3.2: Mover las unidades de carga como contenedores, ULD palés, entre otros, en aeronaves paletizadas, dentro de las bodegas, sacándolas fuera de ellas y utilizando los mecanismos de la aeronave.	☐	☐	☐	☐
3.3: Trasladar las unidades descargadas desde las plataformas elevadoras a la porta palés y portacontenedores, utilizando los equipos en función de la carga (manualmente, con transportadores o transferidores, con carretillas elevadoras, entre otros).	☐	☐	☐	☐
3.4: Manipular la mercancía o equipaje, en aviones con bodegas a granel, cargándolos y estibándolos con el fin de que queden fijados: - El movimiento dentro de la bodega, con ayuda de cintas interiores, o con elementos auxiliares como cuñas, cuerdas, redes o cinchos entre otros. - El desplazamiento desde la puerta de la bodega hasta las unidades de carreteo con remolques, portacontenedores, entre otros, por medio de cintas transportadoras, pick up, entre otras.	☐	☐	☐	☐
3.5: Clasificar los equipajes (prioritarios, equipajes locales, en tránsito, entre otros) enviándolos al muelle o hipódromo para su entrega (locales) o carreteo (tránsito).	☐	☐	☐	☐
3.6: Identificar las mercancías y el correo, descargados en ULD o a granel, clasificándolos para su tratamiento según su destino (local, en tránsito, a la terminal de carga, entre otros), dejándolos preparados para su carreteo.	☐	☐	☐	☐

4: Desarrollar actividades de carga de la aeronave a la salida, respetando el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), la interpretación de información en lengua inglesa y el plan de prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
4.1: Manipular las unidades de carga (ULD), equipajes, mercancías y correo para la carga, teniendo en cuenta: - La comprobación de las condiciones de uso. - La carga máxima admitida. - La anotación del código de identificación para el control de stock. - La correspondencia con las instrucciones de carga (LIR). - El control del número de cada clase que se estiba en cada bodega. - La reconciliación de pasajeros y equipajes a pie de aeronave (en caso de no haber sido realizada en el hipódromo), siguiendo el procedimiento establecido por	☐	☐	☐	☐

4: Desarrollar actividades de carga de la aeronave a la salida, respetando el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), la interpretación de información en lengua inglesa y el plan de prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
Aena y autoridades. - La revisión y preparación de la bodega comprobando ausencia de objetos extraños. - La comprobación de los anclajes y las redes. - La ubicación y asegurado de unidades de carga en aviones contenerizados y anotación de posición de cada contenedor. - El trato de especial atención a la carga de trato diferenciado. - El uso de mecanismos de desplazamiento.				
4.2: Manipular los contenedores y palés para la carga, teniendo en cuenta: - El traslado a las plataformas elevadoras. - La utilización en la estiba de medios en función de la carga (manualmente, transportadores o transferidores, carretillas elevadoras, entre otros) e instrucciones indicadas en el LIR. - La elevación hasta las bodegas del avión, utilizando las plataformas elevadoras en función de las características de la carga.	☐	☐	☐	☐
4.3: Apilar la carga, en aviones con bodegas a granel, sujetándola con cinchos, redes, cuerdas, entre otros, para evitar desplazamientos en vuelo, prestando especial atención a la carga de trato diferenciado, para que la estiba quede garantizada.	☐	☐	☐	☐
4.4: Cumplimentar El NOTOC, en caso de existir MM.PP. o equipaje de tratamiento especial, indicando naturaleza de la carga, posiciones de estiva, entre otros, para su firma.	☐	☐	☐	☐
4.5: Entregar la documentación de la oficina de despacho de vuelos, de mercancía, correo procedente de las terminales de carga, sacas con documentación interna (companymail) a la tripulación técnica de la aeronave, para cada uno de los aeropuertos en los lugares de la aeronave habilitados para ello.	☐	☐	☐	☐
4.6: Cerrar las puertas de bodega, teniendo en cuenta los tipos de aeronave para que la seguridad quede controlada.	☐	☐	☐	☐

5: Desarrollar actividades de empuje y carreteo de la aeronave (push-back), utilizando los equipos, respetando el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), la interpretación de información en lengua inglesa y el plan de prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
5.1: Manipular los equipos (push-back), para el empuje y carreteo, teniendo en cuenta: - La selección (barras, tractores, equipos automáticos (Green Push-back) en función del tipo de aeronave. - La revisión de sistemas de frenado, baterías, barandillas, ruedas, puertas, luces, espejos, pilotos de seguridad, entre otros para detectar en su caso desperfectos o averías. - La comunicación de desperfectos o averías. - La comprobación de funcionalidad de los equipos de uso de los vehículos como empuje, carreteo, guiado entre otras. - La comunicación directa a través de frecuencia, interfonos o señales visuales con el piloto o técnico de mantenimiento en cabina durante toda la maniobra. - La comunicación permanente tierra-aeronave.	☐	☐	☐	☐
5.2: Manipular el equipo de empuje o carreteo (push-back), enganchando los tractores a la aeronave según características y tipo de aeronave, con la ayuda de otro operario.	☐	☐	☐	☐
5.3: Montar las pinzas "bypass" antes de la maniobra de (push-back) o carreteo y desmontan en la finalización de la misma, en función del tipo de aeronave, comprobando la desconexión de la dirección del tren delantero durante la maniobra.	☐	☐	☐	☐
5.4: Realizar las maniobras empuje (push-back) o carreteo (arrastre), teniendo en cuenta: - La aplicación de los límites de giro de la pata de morro según tipo de aeronaves. - El desenganche del equipo de (push-back) de la aeronave, una vez posicionado éste en la zona de rodadura o posición de destino. - La comunicación continua (push-back y cockpit) durante la maniobra. - El desplazamiento de los equipos por la plataforma al finalizar las maniobras. - El estacionamiento en lugares específicos en la misma EPA, comprobando su funcionamiento y seguridad para usos posteriores.	☐	☐	☐	☐

6: Desarrollar actividades de deshielo o antihielo de la aeronave, utilizando las técnicas sobre las zonas de aplicación, en función de tiempos de actuación según las especificaciones de cada fluido, respetando las medidas de seguridad operacional SMS, la interpretación de información en lengua inglesa y cumpliendo el plan sobre prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
6.1: Revisar los equipos de deshielo o antihielo previamente a su utilización, comunicando en su caso las incidencias, para que las reparaciones o ajustes de su puesta en servicio queden subsanados.	☐	☐	☐	☐
6.2: Comprobar las propiedades físicas de los fluidos, así como los niveles de mezcla de los depósitos, caudales, temperaturas de boquillas y depósitos adicionales, verificando la preparación de los equipos para que la operación de deshielo y/o antihielo quede garantizada.	☐	☐	☐	☐
6.3: Desplazar los equipos de deshielo/antihielo en la plataforma, respetando las medidas de circulación aeroportuarias para que la seguridad quede controlada.	☐	☐	☐	☐
6.4: Comunicar los mensajes estandarizados de finalización de las actividades de deshielo o antihielo a la tripulación técnica, estacionando los equipos en los lugares señalados en la plataforma para que la seguridad y operatividad quede transmitida.	☐	☐	☐	☐
6.5: Utilizar los equipos y protocolos en situaciones de emergencia, respetando las medidas de seguridad operacional, y cumpliendo el plan sobre prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC).	☐	☐	☐	☐
6.6: Ejecutar el mantenimiento de primer nivel de los equipos y vehículos de deshielo o antihielo, siguiendo las indicaciones técnicas del fabricante y los procedimientos establecidos por la empresa para que el registro de las actuaciones quede recogido.	☐	☐	☐	☐

7: Manipular mercancías de trato diferenciado incluidas las mercancías peligrosas (MMPP) estibándolas, cumpliendo la normativa aplicable aeroportuaria, respetando las medidas de seguridad operacional (SMS), la interpretación de información en lengua inglesa y cumpliendo el plan de prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
7.1: Manipular las mercancías de trato diferenciado, frágil, valorada (Val) peligrosas (MMPP), perecederas (flores, fruta, pescado), húmeda (Wet), entre otras, comprobando las marcas y etiquetas para identificar su contenido.	☐	☐	☐	☐
7.2: Comprobar las mercancías, detectando fugas, daños, entre otros, antes de la carga y después de la descarga para que la seguridad e integridad de las mismas y de las personas queden garantizadas.	☐	☐	☐	☐
7.3: Manipular las mercancías en aeronaves de salida, estibándolas en las bodegas, asegurándolas para prevenir movimientos y daños en vuelo, cumpliendo con lo indicado en las etiquetas de manejo y en función de sus características y de la tabla de incompatibilidades.	☐	☐	☐	☐
7.4: Manipular las mercancías en aeronaves de llegada dentro de las bodegas descargándolas, en función de sus características, normativa aplicable de seguridad operacional (SMS) y de las tablas de incompatibilidades de cada una de ellas.	☐	☐	☐	☐
7.5: Cumplir las instrucciones de manipulación de las mercancías (carga general, carga frágil, carga valorada (Val) carga peligrosa (MMPP) para su colocación en la bodega mediante contenedores ULD-dispositivos unitarios de carga, palés o granel, su estiba, así como las incompatibilidades con otras mercancías, de forma que la seguridad y trazabilidad queden garantizadas.	☐	☐	☐	☐

8: Manejar las pasarelas (Jetway,Finger) para el tránsito de las personas (pasajeros, tripulación, personal de asistencia, entre otros) siguiendo los procedimientos establecidos de calidad aeroportuarios, respetando las medidas de seguridad operacional (SMS), la interpretación de información en lengua inglesa y cumpliendo el plan de prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
	☐	☐	☐	☐

8: Manejar las pasarelas (Jetway,Finger) para el tránsito de las personas (pasajeros, tripulación, personal de asistencia, entre otros) siguiendo los procedimientos establecidos de calidad aeroportuarios, respetando las medidas de seguridad operacional (SMS), la interpretación de información en lengua inglesa y cumpliendo el plan de prevención de riesgos laborales y medioambientales (AVSEC).	INDICADORES DE AUTOEVALUACIÓN			
	1	2	3	4
8.1: Revisar las pasarelas (Jetway,Finger) previamente a su utilización, comunicando las incidencias, para que las reparaciones o ajustes en su puesta en servicio queden satisfechos.				
8.2: Comprobar la información de vuelo y tipo de aeronave asignado a la posición de estacionamiento, verificándolo para que los equipos de manejo de pasarelas queden correspondidos según tipología.	☐	☐	☐	☐
8.3: Manejar la pasarela (Jetway,Finger), para el embarque/desembarque o asistencia a la aeronave de las personas (pasajeros, tripulación, personal de asistencia, entre otros), teniendo en cuenta: - La información de vuelo y tipo de aeronave asignado a la posición de estacionamiento. - La situación de la misma, comprobando que no hay equipos, vehículos u objetos (FOD) para que los movimientos de la pasarela queden libres sin obstáculos. - El encendido antes de la llegada de la aeronave, comprobando movimientos, encendiendo las luces interiores y exteriores y conectando el sistema fijo de aire acondicionado (ACU) y 400 hercios (GPU). - La conexión de la guía de atraque, seleccionando el tipo de aeronave que corresponde al vuelo asignado y comprobando funcionamiento para avisar en caso contrario. - La conexión de la pasarela a la aeronave, manteniendo comunicación visual con la tripulación técnica. - La comprobación de que la aeronave cumple los requisitos para garantizar la seguridad de la operación, evitando daños a los equipos o la aeronave y disponiéndola para permitir el tránsito de los pasajeros. - La retirada de la pasarela, siguiendo las instrucciones del coordinador del vuelo, (flight dispatcher), verificando el cierre de la puerta de la aeronave, desconectando en su caso, el sistema fijo de aire acondicionado (ACU) y 400 Hercios (GPU) y replegándola hasta quedar ubicada en el centro del área de prohibición de aparcar.	☐	☐	☐	☐
8.4: Aplicar el manual de la compañía aérea de los procedimientos de actuación de la entidad gestora AENA en aeronaves con APU inoperativo y en situaciones especiales (vuelos pernocta, larga estancia, pasarelas dobles, incidencia con las pasarelas, entre otros), en su caso, para garantizar la seguridad operacional descrita.	☐	☐	☐	☐
8.5: Gestionar el impreso de operación de pasarela previsto en el aeropuerto, cumplimentándolo para informar de los detalles de la operación.	☐	☐	☐	☐

