

Estándar de competencias profesionales

Desarrollar operativa de despacho y vigilancia de vuelos

Familia Profesional	Transporte y Mantenimiento de Vehículos
Nivel	2
Código	ECP2216_2
Estado	BOE
Publicación	RD 919/2024

Competencia profesional

Elementos de la competencia

EC1 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.

IC1.1 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.

IC1.2 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.

- IC1.3** 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.
 - IC1.4** Las altitudes de vuelo mínimas se comprueban, garantizando las condiciones de seguridad y operación.
 - IC1.5** 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.
 - IC1.6** 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.
 - IC1.7** La política de repostado económico se aplica conforme a los criterios establecidos por cada compañía.
 - IC1.8** La documentación se prepara para su entrega a la tripulación, realizando el briefing presencial, en su caso.
- EC2** 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.
- IC2.1** El ATC se presenta, llevando a cabo las acciones para atender situaciones de demora, en su caso.
 - IC2.2** 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.
 - IC2.3** El plan de vuelo ATC no enviado se presenta directamente en función de la situación.
 - IC2.4** Los vuelos con estatus "CNL" (Cancel/Cancelado) y "FLS" (Flight suspensión/Suspendido) se vigilan, activándolos antes de la salida de los mismos.
 - IC2.5** Las incidencias se resuelven, en su caso, contactando con Eurocontrol y los departamentos del ente regulador apropiado.
 - IC2.6** La IOBT se actualiza en los vuelos retrasados, mediante mensajes DLA (Delay Message/Mensaje de Demora).
 - IC2.7** La nueva IOBT se ajusta en vuelos regulados, teniendo en cuenta la demora ATFCM estimada.

IC2.8 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.

EC3 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).

IC3.1 Las vías de comunicación entre la aeronave y la base de operaciones se comprueban, controlando su operatividad para permitir el contacto durante el vuelo.

IC3.2 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.

IC3.3 El vuelo se recalcula para que cumpla los criterios de planificación establecidos por la autoridad competente, informando a la persona responsable.

IC3.4 Las rutas alternativas se preparan inmediatamente a la solicitud de la persona responsable, tras el estudio del dossier con toda la información del vuelo.

IC3.5 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.

IC3.6 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.

EC4 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.

IC4.1 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.

IC4.2 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.

IC4.3 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.

- IC4.4** La LIR se distribuye a las unidades o departamentos implicados para ser seguidos en las operaciones de estiba de la aeronave.
- IC4.5** 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.
- IC4.6** 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.
- IC4.7** 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.
- IC4.8** La información de la hoja de carga se envía mediante mensajes operativos a la escala destino del vuelo y a los departamentos afectados.

Contexto profesional

Ámbito profesional

Sectores productivos

Ocupaciones y puestos de trabajo relevantes

Medios de producción

Sistemas de cálculo de plan de vuelo y hoja de carga. Sistemas de comunicaciones tierra-aire. Sistemas de información meteorológica. Información NOTAM (Notice to Airmen). Sistemas informáticos. Hoja de carga. LIR. Emisoras de comunicación por radiofrecuencia fija y móvil. Teléfonos fijos y móviles. Pantallas digitales de transmisión de datos (PDA).

Información utilizada o generada

Manual de la aeronave. Manual de operaciones de la compañía. Información OACI: anexos, Suplementos. Convenios internacionales. Publicaciones IATA (International Air Transport Association). Normas EU-OPS. Ley de Navegación aérea. Normativa aplicable de la Navegación aérea. Normativa aplicable de Seguridad aérea. R.C.A. A.I.P. España. Programa Nacional de Seguridad. Meteorología Aeronáutica. Manual de usuario CFMU. Manuales de los Sistemas Informáticos. Planes de prevención de riesgos laborales y medioambientales de la empresa. Normas de calidad.