

Pasar las pruebas y más allá

Pautas básicas sobre evaluación de competencias en operadores aéreos

Josu Zautua, colegiado 5378 y responsable de COPAC Mentoring

En los últimos años y sólo con el “intermedio” del COVID, la aviación disfruta de un auge que, como en cualquier ciclo anterior, parece no tener fin. Los requisitos para entrar en una compañía aérea se han ido ajustando tanto que, en ocasiones, los nuevos pilotos acceden con las horas mínimas necesarias para obtener la licencia ATPL frozen y el comercial multimotor básicos. A pesar de ello, una vez que superan las pruebas de acceso se espera que los nuevos pilotos cumplan con los requisitos que la compañía exige: primero, para obtener la habilitación de tipo; segundo, para soltarse en línea, sin olvidar el entrenamiento en base con sus cinco tomas y despegues.

La falta de horas es un hándicap para todos, pero eso no significa no tener capacidad de aprender y aumentar esa experiencia de forma simulada. El cerebro humano aprende con sus cinco sentidos, pero si no puedes utilizarlos en vuelos reales, puedes entrenar simulando mentalmente lo que harías en diferentes escenarios, basándote en la información disponible en los manuales del avión, los manuales de operaciones de la empresa y los programas de navegación de la compañía. Todo estará a tu disposición desde el momento en que seas contratado antes de comenzar tu entrenamiento inicial y la operativa de tu compañía.

Competencias en las pruebas de acceso

Pero antes es preciso superar las pruebas de selección. Gran parte de los mentores del programa COPAC Mentoring ayudamos en esos primeros pasos de los nuevos pilotos y, por eso, comparto algunos apuntes que espero que resulten útiles a los pilotos que aspiran a incorporarse a una compañía.

La primera pregunta que suele surgir es cómo acceder a las primeras pruebas y, una vez preseleccionados, cómo superarlas.

Como no puede ser de otra manera, para acceder a las pruebas hay que cumplir con los requisitos mínimos establecidos por cada compañía. No hay alternativa. Para saber si podemos optar a una convocatoria, debemos conocer de antemano qué exige normalmente la aerolínea, incluso antes de que ésta se lance. Lógico, ¿verdad? Descubrir el mismo día de la convocatoria que se requieren 100 horas de PIC que aún no tienes, puede dejarte fuera, aunque cumplas con los demás requisitos. Obtener esas 100 horas debería ser tu objetivo en cuanto obtienes tus licencias. Esto puede implicar un desembolso adicional o la posibilidad de acceder a un trabajo como instructor que te permita acumular horas mientras recibes tus primeros ingresos con la licencia comercial.

Muchos candidatos se preguntan: ¿qué espera una compañía de mí para aceptarme en el proceso de selección?, ¿cómo me aseguro de superar la prueba de simulador?, ¿cómo puedo afrontar con éxito la entrevista personal? La respuesta a estas preguntas se encuentra en el manual Competency Assessment and Evaluation for Pilots, and Instructors/Evaluators Association (IATA) que recoge las competencias, junto con sus Observable Behaviors (OBs) que todo piloto debe demostrar durante sus procesos de instrucción y en la posterior fase de suelta en línea.

Para cada parte del proceso de selección se aplica alguna competencia, en muchos casos varias o incluso todas. Por ejemplo, en la fase en la que se evalúan tus conocimientos podemos remitirnos a la competencia específica KNO (Application of knowledge). En la prueba de simulador debemos comprender y demostrar competencias como FPA (Aircraft flight path management - automation), FPM

(Aircraft flight path management - manual control), algunos de los OBs de APK (Application Of Procedures and Compliance with Regulations), además de WLM (Workload management), COM (Communication) y también SAW (Situation awareness and management of information), donde se espera que evidenciamos nuestras capacidades de monitorización. En la fase de entrevista, lo más probable es que quieran observar competencias situadas en la parte superior de la pirámide, como PSD (Problem-solving - decision-making), LTM (Leadership and teamwork) y COM, entre otras.

En esencia, las compañías aéreas buscan asegurarse de que eres un candidato “entrenable” y de que ya posees las capacidades que un piloto medio debe demostrar desde el inicio.

La habilitación de tipo

Por desgracia, y desde hace ya tanto tiempo parece que siempre fue así, también pueden exigirnos que tengamos una habilitación “popular” como la del B737 o la del A320. Tanto si la obtienes antes de acceder a las pruebas de selección como si la realizas dentro del programa de instrucción que ofrece la compañía, hay algunos aspectos que, como instructor, considero especialmente útiles para quienes se enfrentan por primera vez a una habilitación de tipo.

Después de formar a muchos nuevos pilotos en el B777, he podido constatar que ciertas situaciones se repiten con frecuencia y que algunos errores aparecen una y otra vez. Uno de los casos más habituales es el de los alumnos que llegan a la sesión esperando que el instructor les enseñe absolutamente todo. Incluso en un vuelo de instrucción en línea no hay tiempo suficiente para que un instructor cubra cada detalle. De hecho, eres tú quien debe

hacerse responsable de su propio aprendizaje; el instructor está para resolver dudas y para crear el puente entre la teoría y la práctica. Puede ser una guía, pero no la respuesta a todo. Tampoco puedes presentarte al simulador sin haberte aprendido los flujos, los callouts y los procedimientos normales estándar. Si dominas estos pasos básicos antes de entrar al simulador, tendrás mucha más capacidad para absorber conceptos nuevos que quizá no contemplaste en tu preparación previa. Cada fase de instrucción tiene su propio “librillo”, por decirlo de alguna manera. El FCOM te muestra qué hacer (incluyendo los puntos o secuencias de memoria), mientras que el FCTM te explica cómo hacerlo (técnica y manejo).

En tu fase de estudio en casa, comienza por lo que ya te han enseñado: los apuntes de las clases teóricas, los planes de lecciones que suelen estar disponibles para que puedas ver qué se trabajará en cada sesión, e incluso, en ocasiones, las pautas que el instructor utilizará durante la sesión. Después, profundiza con los manuales mencionados y, si existen procedimientos o puntos de memoria, apréndetelos al 100%. Domina lo esencial y, si te queda tiempo, amplía tu conocimiento con el resto de manuales. En el caso de una sesión de simulador, identifica exactamente qué practicarás. Si no lo sabes, estudiar de forma eficaz es imposible. Revisa el resumen de tu sesión de simulador y anota los puntos específicos que se tratarán, como el descenso de emergencia, los flujos de procedimientos prevuelo, el fallo de motor, etc. Después, repasa los procedimientos y la técnica en el FCOM y el FCTM, memoriza los pasos de memoria y reflexiona sobre las repercusiones que pueden tener los procedimientos que vas a practicar. Posteriormente, convierte ese conocimiento en acciones concretas que aplicarás en la simulación. Pregúntate:

- ¿Cuáles son los factores desencadenantes?
- ¿Qué hará el avión?
- ¿Qué haré yo y cuándo?
- ¿Qué veré?



- ¿Qué podría salir mal?

Luego, practica todo con tu póster de cabina o con un simulador de PC y repásalo varias veces. Esto desarrolla memoria muscular y libera capacidad mental. Finalmente, aclara cualquier duda de último minuto durante la sesión informativa previa al simulador. No te quedes callado si algo no te cuadra. Si no dices nada, los instructores asumiremos que estás bien cuando quizá vas tres pasos por detrás. Cuanto antes digas que no estás seguro o no entiendes algo, antes podremos ayudarte.

Otro error muy recurrente en las sesiones tanto de vuelo como de simulador es pensar que el puesto de PM es algo “fácil”. Recuerda que en cabina se trabaja en equipo y que monitorizar en los aviones actuales es incluso más importante que volarlos. Esto se hace evidente cuando aparece otro error habitual: olvidar que alguien debe seguir volando el avión mientras se gestionan situaciones de emergencia.

Usar la automatización es fantástico, pero no es una excusa para dejar de volar o dejar de monitorizar. No permitas que completar listas de emergencia, gestionar el EICAS o el FMC te haga olvidar que el avión puede alejarse silenciosamente de

tus manos sin supervisión. Vuela primero, soluciona después. Un piloto vuela y el otro ejecuta las acciones, gestiona las listas y monitoriza todo. Ese es el trabajo del PM, mientras que el PF se dedica exclusivamente a volar.

Finalmente, cierra el círculo. Hay que reflexionar y aprender tanto de los errores como de los aciertos. Reflexiona con tu instructor, con tu compañero de simulación y contigo mismo:

- ¿Qué salió bien?
- ¿Qué salió mal?
- ¿Por qué?
- ¿Qué mantendrás o cambiarás?

Este proceso consolida tu comprensión y te prepara para la siguiente sesión. No debes tomarte esta reflexión, ni el feedback recibido, como un insulto o una afrenta personal. Queremos que mejores. Si le preguntas a cualquier piloto instructor por qué enseña, la mayoría responderá que lo hace porque disfruta ayudando a los demás.

En el momento en que adoptas una postura defensiva ante esta reflexión o feedback dejas de mejorar. Los mejores cadetes o alumnos que he tenido tratan la retroalimentación como datos útiles y esenciales. Todos somos profesionales y debemos dejar las emociones a un lado cuando recibimos comentarios sobre nuestra actuación.

Al mismo tiempo, no intentes hacer lo que crees que el instructor quiere ver. Haz lo que consideres correcto según la situación y después podremos hablar de los detalles. No permitas que un pequeño error arruine toda la sesión. Cometer un error no es el problema, lo realmente perjudicial es caer en una espiral de dudas o negatividad sobre tu desempeño general. Te castigas, pierdes los siguientes diez minutos pensando en ello y los instructores ya vemos cómo la sesión se desmorona. Todos cometemos errores. Los mejores pilotos los afrontan, frenan la espiral y siguen adelante. ■



Consulta la guía *Competency Assessment and Evaluation for Pilots, and Instructors/ Evaluators* publicada por la International Air Transport Association (IATA)