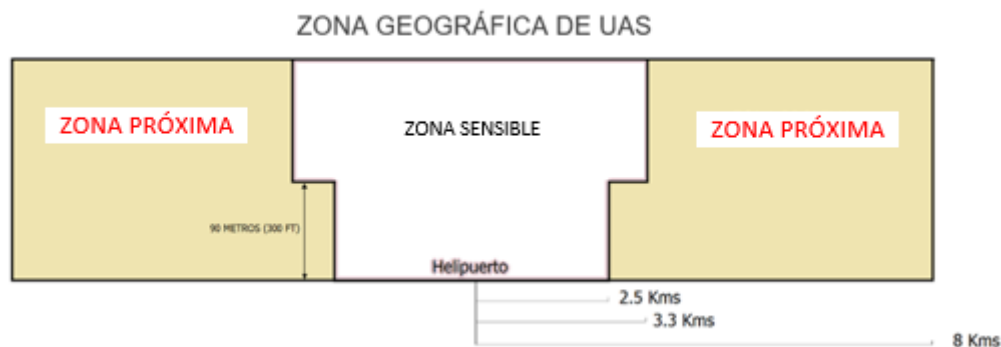


## PROCEDIMIENTO TIPO I (ZONA PRÓXIMA)

- 1) La coordinación entre Salvamento Marítimo y el operador de UAS estará solicitada y aceptada. De no ser así, la operación no gozará de acuerdo de coordinación y, por tanto, no estará permitida.
- 2) El vuelo se desarrollará al completo en el exterior del volumen sensible de operación del helipuerto, definido como un cilindro de radio 2,5 Km alrededor del punto de referencia del helipuerto de 90 metros (300 ft) de altura sobre el suelo y un segundo cilindro coaxial al primero de radio 3,3 Km a partir de los 90 metros (300 ft) de altura (ver figura).



- 3) La operación se realizará dentro del volumen de espacio aéreo y los horarios acordados en la solicitud, siguiendo las reglas de vuelo que le sean de aplicación y reduciendo lo máximo posible el tiempo de operación para minimizar la afección sobre las operaciones del helipuerto.
- 4) El canal de comunicación preferente será el teléfono móvil proporcionado en la solicitud, y el funcionamiento y su atención deben estar garantizados durante el tiempo que dure la operación. Si en algún momento su funcionamiento no estuviera garantizado, por ejemplo, por falta de cobertura de la red de telefonía móvil, o no pudiera ser atendido, el UAS aterrizaría tan pronto como le fuera practicable, no pudiendo iniciar el vuelo hasta volver a garantizar que la comunicación es viable.
- 5) El operador de UAS aterrizará de inmediato cuando le sea requerido por Salvamento Marítimo. En caso de avistamiento de una aeronave depositará el UAS en el suelo hasta que la aeronave haya abandonado el espacio aéreo en su línea de visión.
- 6) El UAS, sus pilotos, la organización operadora y la propia operación cumplirán con todos los requisitos establecidos a nivel normativo que les sea de aplicación. Esto incluye, por ejemplo, tener licencias, habilitaciones, certificados, seguros y autorizaciones al corriente; la comprobación y/o solicitud de NOTAMS; la elaboración de planes de vuelo; la comprobación de condiciones meteorológicas; el cálculo de peso y centrado; el cumplimiento de la política de combustible; el cumplimiento de las reglas del aire y el reglamento de circulación aérea; licencias de uso de frecuencias

de banda aérea; etc... En definitiva, el presente documento de coordinación no exime del cumplimiento de las normas aplicables de seguridad aeronáutica y será el operador de UAS el único responsable de velar por el cumplimiento de este punto en todo lo relativo a su operación.

- 7) Salvamento Marítimo no proveerá ningún servicio de tránsito aéreo (ATS), como podrían ser los correspondientes a control de tráfico aéreo (ATC), información de vuelo (FIS) o alerta. Estos servicios serán ofrecidos por los organismos competentes en la materia, conforme a la clase de espacio aéreo en la que se desarrolla la operación.**