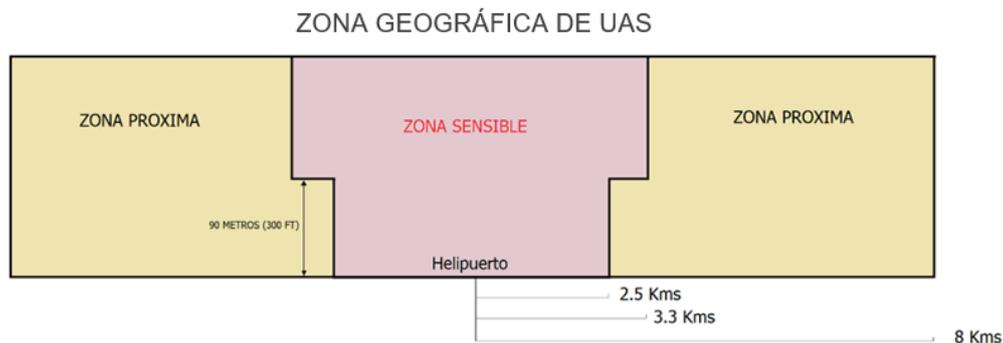


PROCEDIMIENTO TIPO II (ZONA SENSIBLE)

– ÚNICAMENTE ACTIVIDADES PROFESIONALES-

- 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) 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.
- 3) Sólo podrán volar dentro de la Zona Sensible (ver figura) y, por tanto, acogerse a este procedimiento, operadores que vayan a realizar vuelos de tipo profesional, cuya naturaleza de actividad sea alguna de las listadas en la solicitud de coordinación.



- 4) Las comunicaciones entre el centro de coordinación de salvamento o la unidad aérea y el operador de UAS se realizarán por radio, como canal primario, y/o teléfono, como canal secundario.

VUELOS EN CEE

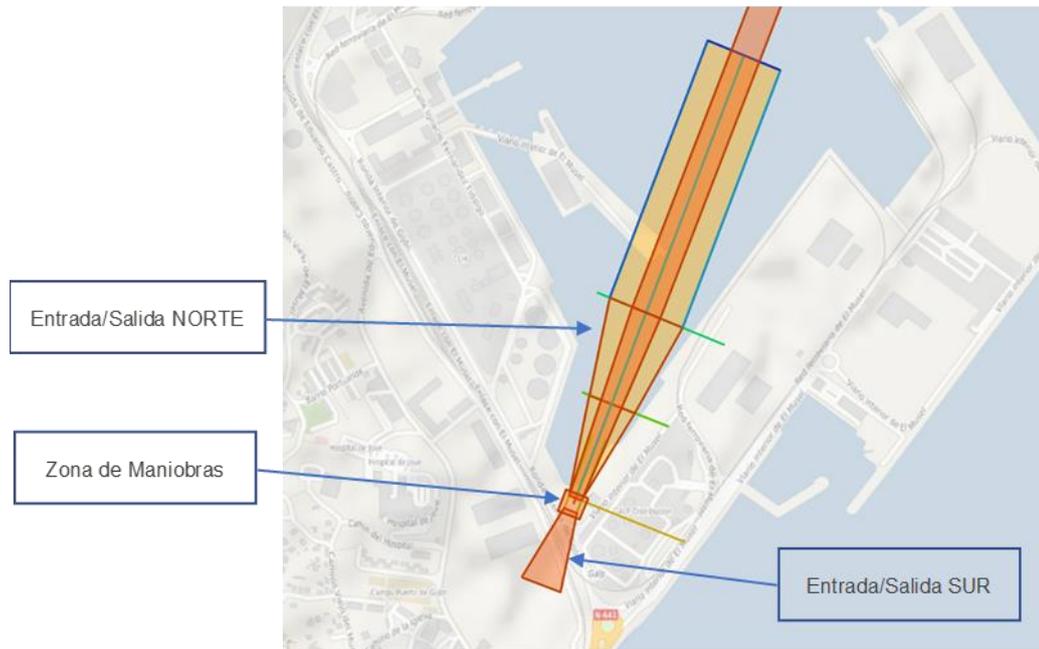
	Salvamento Marítimo	Operador de UAS
Callsign	Helimer , para hablar con la unidad aérea. Salvamento Marítimo Finisterre , para hablar con el Centro de Coordinación.	(el indicado en la solicitud)
CANAL PRIMARIO:	VHF aeronáutica 128,800 MHz	
CANAL SECUNDARIO:	981 767 500 / 981 767 320	(el indicado en la solicitud)

VUELOS EN GIJÓN

	Salvamento Marítimo	Operador de UAS
Callsign	Helimer , para hablar con la aeronave. Salvamento Marítimo Gijón , para hablar con el Centro de Coordinación.	(el indicado en la solicitud)
CANAL PRIMARIO:	VHF aeronáutica 128,800 MHz	
CANAL SECUNDARIO:	985 326 050 / 985 326 373	(el indicado en la solicitud)

- 5) Debe estar garantizado el funcionamiento y escucha de ambos canales de comunicación entre Salvamento Marítimo y el operador de UAS durante el tiempo que dure la operación. Si en algún momento su funcionamiento no estuviera garantizado, por ejemplo, por fallo en el terminal radio o falta de cobertura móvil, el UAS aterrizaría tan pronto como le fuera practicable, no pudiendo iniciar el vuelo hasta volver a garantizar que la comunicación es viable.
- 6) El operador informará al centro de coordinación de Salvamento Marítimo de cualquier incidencia relativa a la seguridad, avería o activación de procedimientos de emergencia lo antes posible. Esto incluye, la pérdida de señal GNSS, la pérdida de potencia o de propulsión, la pérdida de mando y control o la activación del vuelo automático de “vuelta a casa”.
- 7) El operador de UAS aterrizará de inmediato cuando le sea requerido por la aeronave o el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo.
- 8) La persona responsable del vuelo informará a través de los canales de comunicación indicados anteriormente sobre sus intenciones 15 minutos antes del vuelo. También confirmará el aterrizaje, una vez se haya producido.
- 9) El piloto dispondrá de una emisora (o receptor) de banda aérea conectada en la frecuencia 128,800 MHz, en la que mantendrá vigilancia y escucha durante todo el vuelo, con el fin de disponer de una vía de comunicación directa con las aeronaves de Salvamento Marítimo. En caso de avistamiento de una aeronave depositará el RPAS en el suelo hasta que la aeronave haya abandonado el espacio aéreo en su línea de visión.
- 10) No se ocuparán, en ninguna circunstancia:
 - las rutas de entrada,
 - las rutas de salida,
 - la zona de maniobras,

En la figura adjunta se indica la situación de estas zonas:



- 11) 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.
- 12) **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.**