



AESA-STSA04

(17/12/2018)

ESCENARIO ESTÁNDAR PARA OPERACIONES CON RPAS ESPECIALIZADAS:

EN AGLOMERACIONES DE EDIFICIOS
FUERA DE REUNIONES DE PERSONAS
EN ESPACIO AÉREO CONTROLADO
DIURNO O NOCTURNO
VLOS
FUERA DE ENTORNO AEROPORTUARIO
RPAs de MTOM<10 kg



1. OBJETO	3
2. ALCANCE. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO ESTÁNDAR (CONOPS).....	3
3. REQUISITOS Y LIMITACIONES NORMATIVAS	3
3.1. Requisitos operacionales	4
3.2. Procedimientos operacionales	5
3.3. Requisitos del personal	5
3.4. Requisitos técnicos.....	5
4. MITIGACIONES Y REQUISITOS ESPECÍFICOS DEL ESCENARIO OPERACIONAL	5
4.1. Riesgos en Tierra. Medidas de mitigación a los daños:	6
4.2. Riesgo de colisión en aire. Medidas de mitigación estratégicas:.....	9
4.3. Objetivos de contención:.....	10
4.4. Riesgo de colisión en aire. Medidas de mitigación tácticas:.....	11
4.5. Mitigaciones a las amenazas basadas en los Objetivos de Seguridad Operacionales (OSOs).....	13
5. FICHA DEL ESCENARIO OPERACIONAL.....	19
ANEXO. ANÁLISIS SORA DEL ESCENARIO OPERACIONAL	22
A. CONCEPTO DE OPERACIÓN (CONOPS) (Paso#1 SORA).....	22
B. DETERMINACIÓN DEL RIESGO INTRÍNSECO DE IMPACTO EN TIERRA (GRC INICIAL) (Paso#2 SORA)	23
C. DETERMINACIÓN DEL GRC (FINAL) (Paso#3 SORA).....	23
D. DETERMINACIÓN DEL RIESGO INICIAL DE COLISIÓN EN AIRE – ARC INICIAL (Paso#4 SORA)	24
E. APLICACIÓN DE MITIGACIONES ESTRATÉGICAS PARA DETERMINAR EL ARC FINAL (OPCIONAL) (Paso#5 SORA)	25
F. CONSIDERACIONES DEL ESPACIO AÉREO ADYACENTE (Paso#6 SORA)	26
G. REQUISITOS DE RENDIMIENTO DE LAS MITIGACIONES TÁCTICAS (TMPR: MITIGATION PERFORMANCE REQUIREMENT) Y NIVELES DE ROBUSTEZ (Paso #7 SORA).....	27
H. DETERMINACIÓN DEL SAIL (SPECIFIC ASSURANCE AND INTEGRITY LEVEL) (Paso #8 SORA)	29
I. IDENTIFICACIÓN DE LOS OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL (OSO: OPERATIONAL SAFETY OBJECTIVES) (Paso #9 SORA)	30
J. INFORME EXHAUSTIVO DE SEGURIDAD (Paso #10 SORA)	32



1. OBJETO

El presente documento describe el escenario estándar (STS) definido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, incluidas las condiciones, limitaciones y medidas de mitigación para la reducción del riesgo que ha de satisfacer el operador de RPAS para el ejercicio de ese tipo de operaciones.

Un escenario estándar es un escenario operativo, que se caracteriza a través de su concepto de operación (ConOps), y que se representa a través de un estudio de seguridad específico elaborado con la metodología SORA, al que cualquier operador habilitado, puede tratar de acogerse, y en el que las condiciones en las que la operación se considera segura y las mitigaciones correspondientes están ya fijadas.

Cualquier desviación de lo indicado en este documento supondrá el no cumplimiento con este escenario operacional.

2. ALCANCE. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO ESTÁNDAR (CONOPS)

Este documento es aplicable a aquellas operaciones aéreas especializadas con RPAS que se ajusten a los siguientes parámetros:

- Tengan lugar en aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados.
- Tengan lugar fuera de reuniones de personas al aire libre.
- Tengan lugar en Espacio Aéreo Controlado.
- Se realicen fuera de entorno aeroportuario según la definición establecida en la Guía sobre el Contenido del Estudio Aeronáutico de Seguridad (Apéndice S).
- Sean operaciones diurnas o nocturnas.
- Se realicen dentro del alcance visual del piloto (VLOS).
- Con RPAs de MTOM $\leq 10\text{kg}$ ($< 3\text{ m}$ envergadura y $< 34\text{ KJ}$).
- La operación no se realice desde vehículos en movimiento.

Este escenario estándar ha sido desarrollado de manera que el operador podrá realizar los vuelos tanto en aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, como en espacio aéreo controlado, de día o de noche, de manera simultánea, por separado, o en combinación de estas condiciones, siempre y cuando se apliquen las limitaciones y mitigaciones asociadas a cada una de los tres escenarios descritos.

3. REQUISITOS Y LIMITACIONES NORMATIVAS

La realización de operaciones aéreas especializadas en este escenario operacional está sujeto a la autorización previa de AESA. El operador deberá presentar la correspondiente solicitud según el procedimiento de solicitud de autorizaciones publicado en la web de AESA.

Todo lo expuesto en este escenario estándar se entiende sin perjuicio del cumplimiento de otros requisitos y la obtención de las autorizaciones, permisos o licencias que sean exigibles conforme a la normativa que en cada caso resulte de aplicación, en particular, en materia de seguridad pública, en razón de las competencias de otras administraciones o de la propiedad de los terrenos que vayan a usarse con motivo de la operación.

La ejecución de las operaciones previstas en este escenario estándar que se desarrollen en aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, **requerirá una comunicación previa al Ministerio del Interior con un plazo mínimo de diez días de antelación respecto a la operación**. Las autoridades competentes en materia de seguridad pública en el ámbito territorial de la operación podrán limitar o prohibir su realización cuando pueda dar lugar a graves riesgos para la protección de personas o bienes.



Las autorizaciones expedidas por AESA para un escenario estándar específico no son acumulativas, es decir, no se pueden combinar con otras autorizaciones similares, debiendo el operador tramitar una nueva solicitud.

La limitaciones y requisitos establecidos en la normativa vigente (Real Decreto 1036/2017) se describen a continuación:

3.1. Requisitos operacionales

- Las operaciones se llevarán a cabo a una altura máxima de 400ft (120m), o sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150m (500ft) de la aeronave. A su vez las alturas de vuelo quedan limitadas por las zonas que marcan los límites del “entorno aeroportuario” según se establece en la Guía sobre el contenido del Estudio Aeronáutico de Seguridad (Apéndice S).
- Dentro del alcance visual del piloto (VLOS), a una distancia horizontal máxima del piloto de 100 m.
- En zonas acotadas en la superficie en las que, la autoridad competente a tales efectos, haya limitado el paso de personas o vehículos o, en otro caso, manteniendo una distancia horizontal mínima de seguridad de 50 m respecto de edificios u otro tipo de estructuras y respecto de cualquier persona, salvo personal del operador o personal que esté involucrado en el desarrollo de la operación.
- En caso de operaciones diurnas, éstas deben realizarse en condiciones meteorológicas de vuelo visual, es decir, todas las fases del vuelo tengan lugar entre el orto y el ocaso (puede tenerse en cuenta como referencia el aeropuerto más cercano a la zona de operación, de aquellos publicados en el AIP ENR 2.7). Para operaciones nocturnas deben aplicarse las mitigaciones relacionadas con la visibilidad y luces correspondientes.
- En zonas de aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados
- Fuera de zonas de reuniones de personas al aire libre.
- A una distancia mínima de 8km respecto del punto de referencia de cualquier aeropuerto, aeródromo o helipuerto y la misma distancia respecto de los ejes de las pistas y su prolongación, en ambas cabeceras, hasta una distancia de 6km contados a partir del umbral en sentido de alejamiento de la misma. Salvo que se haya coordinado previamente una distancia menor (*siempre fuera del volumen definido como “entorno aeroportuario” a efectos de aplicación del SORA, definido en el Apéndice S*) con el gestor aeroportuario o responsable de la infraestructura. En este caso la operación se ajustará a lo establecido en el correspondiente procedimiento de coordinación.
- Contar con estudio aeronáutico de seguridad coordinado previamente con el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo (ATSP) designado en el espacio aéreo de que se trate en el que se constate la seguridad de la operación.
- Las operaciones se realizarán con sujeción a las condiciones y limitaciones adicionales establecidas en el estudio aeronáutico de seguridad.
- Se ha de contar con la autorización previa al vuelo del control de tránsito aéreo.

El operador debe tener en cuenta, de acuerdo al modelo semántico de SORA y los objetivos de contención, las distancias de seguridad tanto en tierra como en aire para minimizar el riesgo, asociadas al tipo de operación (normal y situaciones anormales y de emergencia). El modelo semántico es el modelo utilizado en SORA que correlaciona las fases de operación, los procedimientos y los volúmenes operativos.

Por tanto, el operador, debe describir, de acuerdo a la operación pretendida, performance de la aeronave y demás aspectos relacionados, la **geografía del vuelo**, **área de contención** y los **márgenes de seguridad** (Ver Apéndice S). Cuando las operaciones transcurran en aglomeraciones de edificios las distancias horizontales se establecerán de acuerdo a lo establecidos en los requisitos al efecto en este apartado. Del mismo modo, debe plantearse el volumen operacional de manera que se mantengan las distancias adecuadas para cumplir los objetivos de contención según el volumen de espacio aéreo donde se pretenda realizar la operación.



3.2. Procedimientos operacionales

El Operador debe tener descrito este tipo de operación en su Manual de Operaciones, según el Apéndice E, y detallar los procedimientos normales, anormales y de emergencia particulares de este escenario, así como incluir las instrucciones para la cumplimentación y presentación del Plan de Vuelo para los servicios de tránsito aéreo (FPL), el uso de la fraseología estándar en las comunicaciones y los métodos de coordinación. A efectos de ajustarse al CONOPS del presente escenario estándar, el Manual de Operaciones ha de incluir la definición de “entorno aeroportuario” facilitada en el Apéndice S. Así como los procedimientos e instrucciones a seguir durante la preparación del vuelo para verificar que el perfil de vuelo a ejecutar se realizará, en todo momento, fuera del entorno aeroportuario (volumen alrededor de la infraestructura aeronáutica). También se deben incluir los procedimientos e instrucciones para cumplir las condiciones de vuelo en zona de aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados.

3.3. Requisitos del personal

El piloto remoto deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 33, 34 y 35, y portar los documentos establecidos en el artículo 37 del RD 1036/2017.

Los pilotos remotos deberán de haber ejercido de forma regular sus funciones (artículo 36 del RD 1036/2017) de manera que se asegure el mantenimiento de la aptitud del piloto según lo propuesto en el Apéndice N sobre Mantenimiento de la Aptitud del piloto remoto.

El piloto remoto, además, debe disponer de calificación de radiofonista o los conocimientos necesarios para obtenerla, acreditados mediante habilitación anotada en una licencia de piloto o certificación emitida por una organización de formación aprobada (ATO) o escuela de ultraligeros. Ha de acreditarse también un conocimiento adecuado del idioma o idiomas utilizados en las comunicaciones entre el controlador y el piloto remoto, atendiendo a las condiciones operativas del espacio aéreo en que se trate. El idioma o idiomas que se utilizarán deben ser coordinado con el proveedor de servicios de tránsito aéreo. Ver el Apéndice I para más información.

3.4. Requisitos técnicos

El RPA debe tener un MTOM \leq 10Kg y deberá contar con lo siguiente de acuerdo al art 23 quater del RD 552/2014:

- Un dispositivo de limitación de energía del impacto.
- Un sistema para la terminación segura del vuelo.
- Luces u otros dispositivos, o pintura adecuada para garantizar su visibilidad.
- Equipos para garantizar que la aeronave opera dentro de las limitaciones previstas, incluyendo volumen de espacio aéreo en el que debe quedar confinado el vuelo.
- Medios para conocer la posición de la aeronave por el piloto.
- El enlace de mando y control que forma parte del RPAS deberá garantizar la ejecución de dichas funciones con la continuidad y la fiabilidad necesaria en relación con el área de operaciones.
- Equipo de comunicaciones adecuado capaz de sostener comunicaciones bidireccionales con las estaciones aeronáuticas y en las frecuencias indicadas para cumplir los requisitos aplicables al espacio aéreo en que se trate.
- Luces que garanticen su visibilidad.

4. MITIGACIONES Y REQUISITOS ESPECÍFICOS DEL ESCENARIO OPERACIONAL

En apoyo a los operadores de RPAS, la Agencia ha elaborado este escenario operacional llevando a cabo el correspondiente análisis de riesgos según la metodología SORA, tal y como se detalla en el anexo a este documento, estableciendo las siguientes mitigaciones:



4.1. Riesgos en Tierra. Medidas de mitigación a los daños:

– Plan de respuesta ante emergencias (ERP)

El operador debe definir y disponer de un plan de respuesta ante emergencias con robustez Media, obtenida mediante un nivel de integridad Medio y nivel de garantía Medio:

➤ Nivel de Integridad – Medio

El Plan de Respuesta ante Emergencia:

- Es proporcional al riesgo y complejidad de las operaciones pretendidas.
- Define criterios para identificar una situación de emergencia.
- Reduce el riesgo para las personas en tierra (al limitar el efecto escalada en caso de que se den consecuencias negativas (“scalating effect”).
- Es fácil/efectivo de usar.
- Define claramente las funciones y responsabilidades de los miembros de la tripulación remota.
- Los pilotos remotos reciben formación teórica y práctica relativa al ERP, preferiblemente basada en competencias. Esta formación será inicial y recurrente, y se incluirá en el mantenimiento de la competencia del piloto remoto.

➤ Nivel de garantía – Medio

El operador presenta ante AESA evidencias de que se ha logrado el nivel requerido de integridad. Los procedimientos son validados contra estándares reconocidos. La adecuación de los procedimientos se prueba a través de:

- Pruebas o ensayos y mediante experiencia operativa. Podrán aportarse como documentación justificativa registros de los vuelos de prueba con las condiciones de simulación oportunas para las operaciones. (Ver Apéndice G). Para justificar la experiencia operativa se deberá proceder de acuerdo a lo descrito en el Apéndice N.
- Simulación, siempre que la representatividad de los medios de simulación esté probada para el fin previsto.
- Para las zonas donde se lleve a cabo la operación (volumen de operación), las pruebas deben tener en cuenta varias tipologías de zonas de seguridad y posibles incursiones del RPA en dichas zonas de seguridad.
- El operador organiza la formación teórica y práctica, preferiblemente basada en competencias.

➤ Documentación a adjuntar:

- Manual de Operaciones.
- Plan de Respuesta a la Emergencia (como parte del Manual de Operaciones o Anexo del mismo)
- Registros resultantes de los vuelos de prueba.
- Copia del libro de vuelo del piloto.

➤ Estructura y contenido del Plan de Respuesta ante Emergencias

El operador debe definir un Plan de Respuesta de Emergencia (ERP, en sus siglas en inglés) para hacer frente a casos de pérdida de control de la operación, es decir, aquellas situaciones de emergencia en las que la operación se encuentra en un estado que no permite la recuperación hacia una operación controlada*.

Se espera que el ERP abarque:

1. los **procedimientos de emergencia**, y



2. el **plan propuesto** por el operador para limitar el efecto de escalada repentina ******(por ejemplo, notificar a elementos de respuesta inmediata*******).

1. Procedimientos de Emergencia

- Los procedimientos de emergencia deben ser accesibles y estar documentados en el Manual de Operaciones (proporcionado por el operador), y complementados por la caracterización del RPAS o documento similar (proporcionado por el fabricante del RPAS), en relación con las funcionalidades o equipos con los que se cuentan para ello.
- El operador debe **contar con un sistema para la terminación segura del vuelo**. Se entiende por sistema de terminación segura del vuelo (FTS- Flight Termination System), como un sistema, procedimiento o función que tiene como objetivo que el RPA termine de manera inmediata su vuelo en caso necesario. (Ver Apéndice O sobre Requisitos de los equipos). Además, según el escenario operativo, y el estudio de seguridad, también se contará con un sistema de reducción de energía de impacto.
- Deben describir claramente cada uno de las funciones y responsabilidades de los miembros de la tripulación.
- Deben describir de manera clara las condiciones de emergencia.
- La envolvente espacial total que se puede alcanzar durante los procedimientos de contingencia y emergencia debe documentarse. En ese sentido, y relativo al volumen operacional (Ver Modelo semántico de la Guía sobre el Contenido del Estudio Aeronáutico de Seguridad - Apéndice S):
 - El margen entre el área nominal de operación y las áreas circundantes se debe definir en función de la envolvente espacial total que se puede alcanzar durante las condiciones de contingencia y emergencia.
 - Este margen debe ser acorde con lo descrito en la caracterización de la aeronave.
 - Este margen debe ser verificado por el operador conforme a lo establecido por el fabricante del RPAS con base en:
 - pruebas de vuelo dedicadas, o
 - simulaciones, siempre que la representatividad de los medios de simulación se demuestre para el fin previsto con resultados positivos.
- Los procedimientos operativos mínimos a cubrir en el Plan de Respuesta de Emergencia pueden ser:
 - Cortocircuitos eléctricos
 - Rayo impacto directo / indirecto
 - Radiación
 - Lesión debido a impacto con la hélice
 - Fallo en el segmento **tierra**:
 - Lesiones de personas involucradas en la operación
 - Lesiones a terceros
 - Accidente de tráfico causado por RPAs
 - Colisión de algún elemento con un animal
 - Daño a infraestructuras
 - Fallo en el segmento **aire**:
 - Daño a la aviación tripulada
 - Daño a otros RPAS



2. El plan para limitar el efecto de escalada repentina

El operador, valorando el riesgo y complejidad de la operación, deberá definir las secuencias de actuación en caso de emergencia y las funciones y responsabilidades del personal implicado.

- **Descripción de la secuencia de actuaciones:** Se incluirán procedimientos de actuación que contemplen la actuación conjunta de todos los colectivos implicados en la emergencia (internos y externos al operador, si procede), para cada tipo de situación de emergencia considerada (acorde con lo desarrollado en los propios procedimientos de emergencia) y para cada una de las fases de la emergencia (que podrá definir el operador), de forma que se pueda seguir la secuencia de actuaciones.
- **Funciones y responsabilidades del personal implicado:** La siguiente tabla incluye el personal implicado en el Plan de respuesta de emergencia y sus responsabilidades:

Personal implicado	Funciones y responsabilidades	Medio y datos de contacto
Piloto remoto	Avisar...	...
Jefe de Seguridad Operacional
...
...

*La **pérdida de control** de la situación corresponde a situaciones en las que:

- el resultado de la misma depende significativamente de la providencia, o
- o no pueden ser gestionadas por un procedimiento de contingencia, o
- hay un grave e inminente riesgo de daños o muertes.

Se puede definir “efecto escalada repentina**” como el fenómeno en el cuál, las consecuencias adversas de un accidente/incidente grave, aumentan por el hecho de no tomar las medidas necesarias a tiempo.

***Se entiende por **elementos de respuesta inmediata** a aquellas unidades o personas que intervienen en primer lugar en una situación de emergencia mientras se espera la llegada del resto de servicios especializados. Este concepto se utiliza en el seno de diversos colectivos, como médicos, bomberos, policía o personal de protección civil, que pueden actuar, por ejemplo, en casos de accidentes de tráfico.

– **Se dispone de sistemas que reducen los efectos del impacto sobre personas en tierra: Sistema de reducción de energía de impacto**

➤ *Nivel de Integridad – Bajo*

- Se reducen los efectos de la dinámica de impacto y los riesgos posteriores al impacto. Se acepta en términos de energía cinética, que el dispositivo de reducción de energía de impacto pueda garantizar que la energía en el momento del supuesto impacto con personas no sea mayor de 80 J.
- La altura de vuelo mínima y la envolvente de vuelo de la operación se deberá calcular en base a la capacidad del sistema de terminación segura del vuelo para reducir la energía de impacto de la aeronave a menos de 80J.
- La instalación y mantenimiento de las medidas propuestas para reducir los efectos de la dinámica de impacto del RPA se realizan de acuerdo a las instrucciones del fabricante.
- El operador identifica y proporciona la formación del personal encargado de la instalación y mantenimiento de las medidas propuestas para reducir los efectos de la dinámica de impacto del RPA.

➤ *Nivel de garantía – Medio*

- El operador presentará evidencias de que se ha logrado el nivel requerido de integridad. Esto generalmente se logra mediante pruebas o ensayos, simulación**, inspección, revisión del diseño o mediante experiencia operativa.



- Los procedimientos son validados respecto a estándares reconocidos. La adecuación de los procedimientos se demuestra a través de vuelos de prueba específicos, o simulación, justificando que la representatividad de los medios de simulación es adecuada por el propósito de la misma.
- El operador presentará evidencias de que organiza la formación teórica y práctica, preferiblemente basada en competencias, para el uso del sistema de reducción de energía de impacto.

***Cuando se utilice la simulación, se debe justificar la representatividad del entorno que se pretende simular.*

➤ **Documentación a adjuntar:**

- Caracterización de la Aeronave, incluyendo la caracterización del equipo de reducción de energía de impacto (o en un documento aparte)
- Resultado de los ensayos o pruebas del sistema de reducción de energía de impacto. Se aceptarán como válidos los informes de resultados satisfactorios de los vuelos prueba.
- Manual de Operaciones.

– **Se dispone de sistemas que reducen los efectos del impacto sobre personas en tierra: Mitigación para la protección de personas que no participan activamente en la operación**

➤ **Nivel de Integridad – Medio**

El operador:

- Utiliza RPAs que no excedan de 10 kg y opera a velocidades inferiores a 180 km/h.
- Opera en una zona acotada o manteniendo adecuadas distancias de seguridad, de manera que se prevé que no habrá personas que no participen activamente en la operación bajo la zona de operación del RPA.

➤ **Nivel de garantía – Medio**

- El operador reflejará en su manual de operaciones como se procederá a garantizar que se ha alcanzado el nivel de integridad requerido. Se definirán las distancias de seguridad y los procedimientos para acotar las zonas. Se podrán realizar pruebas o ensayos, o simulación**.

***Cuando se utilice la simulación, se debe justificar la representatividad del entorno que se pretende simular.*

➤ **Documentación a adjuntar:**

- Caracterización de la Aeronave.
- Manual de Operaciones.

4.2. Riesgo de colisión en aire. Medidas de mitigación estratégicas:

Como mitigaciones estratégicas ya establecidas en el Real Decreto 1036/2017 se consideran las siguientes:

- Los pilotos deben tener la calificación de radiofonista con nivel de conocimientos de idioma adecuado para poder comunicarse con los controladores del espacio aéreo, y disponer de los medios de comunicación por radio con los controladores en banda aeronáutica. Se mantendrá una actitud de escucha activa durante toda la duración de la operación.
- El establecimiento de una coordinación con los gestores de las infraestructuras aeroportuarias, incluyendo los helipuertos.
- Por otra parte, se considera como una medida de mitigación estratégica la limitación en altura establecida por RD 1036/2017 a un máximo de 400 ft AGL, ya que SORA considera una altura de 500ft para calcular el ARC. También, en entornos urbanos, debe entenderse como un margen adicional de seguridad el hecho de que la aviación tripulada debe mantener una altura mínima de 1000 ft sobre los obstáculos más altos (SERA 5005.f.). Además (como complemento a lo establecido en el RD 1036/2107), nunca se volará por encima del obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m desde la aeronave. De acuerdo, con este escenario, si se pretende volar por encima del obstáculo



más alto situado dentro de un radio de 150 m desde la aeronave, el operador deberá cumplir con las siguientes medidas:

- El piloto debe estar a una distancia horizontal inferior a **25 m** de la aeronave.
 - La altura sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m desde la aeronave deberá ser de 15 m por encima de dicho obstáculo.
- La generación del Plan de Vuelo.
 - Estudio aeronáutico de seguridad, realizado al efecto por el operador y coordinado con el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en el espacio aéreo de que se trate, se constata la seguridad de la operación.
 - Previa autorización del control de tránsito aéreo o comunicación al personal de información de vuelo de aeródromo (AFIS).

Se consideran las siguientes medidas estratégicas adicionales:

- Análisis del riesgo de sobrecarga operacional de los controladores, coordinado con el proveedor de navegación aérea.
- El análisis de las posibles interferencias con los procedimientos de vuelo ligados a las operaciones de despegue y aterrizaje del (los) aeropuerto(s) implicados, incluyendo las aproximaciones frustradas y los despegues con fallo de motor. Se concluirá la altitud que mantiene la separación mínima adecuada.
- Limitación de la exposición tanto en espacio como en tiempo será publicada a través del servicio NOTAM de forma que los usuarios del espacio aéreo mantengan los niveles de conciencia situacional a todos los efectos. El texto específico del NOTAM se coordinará por el proveedor de servicios de navegación y/o el gestor aeroportuario.
- Limitación de la zona de vuelo. El espacio de vuelo queda completamente definido, limitando la altura y la distancia horizontal de vuelo mediante software.
- La reducción del tiempo de exposición que minimice la duración del vuelo dentro del espacio aéreo controlado.
- La posibilidad de realizar la operación RPAS en el momento más adecuado, determinado este por la dependencia del Control ATC afectada.

4.3. Objetivos de contención:

El operador debe declarar que posee las medidas para asegurar que la aeronave opera en el volumen de espacio aéreo pretendido con un nivel de integridad adecuado, de acuerdo con el riesgo. Se considera aceptable que cuente con un equipo que cumpla con:

- Sistema de medida de altura con error menor a 10 metros.
- Representación de altura sobre el punto de despegue.
- Sistema de detección de obstáculos (detección por ultrasonidos, por imagen etc). En caso de no disponer de sistemas de detección de obstáculos se deberá disponer de un observador que ayude a mantener la conciencia situacional de la aeronave, o contar con procedimientos que permitan programar los perfiles de vuelo de manera que se garantice que la evasión de los mismos.
- Retraso en la representación menor a 2 segundos.
- Para la posición horizontal de la aeronave el piloto debe ser capaz de mantener, bien basado en referencias o en equipos, un margen de error menor de la posición a 20 metros, excepto en aquellos casos que deba ser menor por la proximidad a personas, edificios, estructuras.
- Se debe contar con una función de aviso en caso de que el RPA se salga de las limitaciones previstas.

Sería válido incorporar al equipo un sistema GNSS, que mantenga los errores descritos anteriormente, el 95% del tiempo o garantizando un número mínimo de 12 satélites. En este caso, el operador debe comprobar la cobertura de este sistema. Además, podrá valerse de sistemas complementarios como un baro-altímetro. Si no fuera posible utilizar este sistema, el operador, al realizar los vuelos en VLOS, podrá valerse de otros



sistemas o de referencias adecuadas para garantizar los requisitos anteriores; en este sentido podrían establecerse referencias visuales que ayudaran a mantenerse dentro de los valores descritos anteriormente.

4.4. Riesgo de colisión en aire. Medidas de mitigación tácticas:

- La operación plantea utilizando un planteamiento de “See and Avoid”: VLOS. El hecho de realizar las operaciones en VLOS se considera, en sí misma, una mitigación táctica aceptable para el riesgo de colisión para todos los niveles de ARC. Aunque es importante que el operador tenga en cuenta que no constituye de por sí, la única medida que debe tomar para todos los casos, especialmente en aquellos en los que las operaciones se realicen dentro del entorno aeroportuario definido por SORA, en los que las medidas estratégicas serán muy exigentes, y deberán cumplimentarse con medidas tácticas adicionales. Como norma general, la proximidad a las pistas de despegue y aterrizaje de aeródromos marcará la exigencia de estas mitigaciones, estando, por supuesto, supeditadas a la correspondiente coordinación con los gestores aeroportuarios y los proveedores de servicio de tránsito aéreo correspondientes.
- Además, deberá analizar el riesgo potencial de que se produzca un encuentro con una aeronave tripulada antes de la realización del vuelo, analizando el entorno, y asegurando que se cuenta con los elementos adecuados para mantener la conciencia situacional que le permita evitar un fortuito encuentro con una aeronave tripulada. Para ello, en caso necesario, el operador podría valerse de observadores u otros medios.
- De acuerdo, con este escenario, si se pretende volar por encima del obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m desde la aeronave, el operador deberá cumplir con las siguientes medidas:
 - El operador deberá valerse de un observador para completar la conciencia situacional en relación la posible presencia de aeronaves tripuladas en las inmediaciones de la zona de vuelo.
 - El operador podrá analizar la utilidad de valerse de una radio aeronáutica para detectar posibles aeronaves tripuladas en las inmediaciones de la zona de vuelo.
 - La operación debe planificarse para que el tiempo requerido para realizar la operación reduzca al máximo el tiempo de exposición de la aeronave en esta situación.
- El operador debe considerar aspectos adicionales referentes espacio aéreo, operacionales y de equipamiento que tienen un impacto directo en la probabilidad del riesgo de colisión con otras aeronaves en el espacio aéreo, tales como eventos especiales.
- Además de contactar con la dependencia de Control ATC para ser autorizado a iniciar la operación RPAS (obligatorio en espacio controlado clase A, B, C y D), el piloto deberá:
 - o Mantenerse a la escucha en la frecuencia ATC correcta: SIEMPRE, en cualquier operación.
 - o Solicitar “clearance” o autorización a la dependencia ATC responsable para iniciar la operación y comunicar finalización de la misma: SIEMPRE que la dependencia ATC así lo haya determinado en la coordinación pre-táctica.
 - o Solicitar servicio anticolidión al Control ATC responsable: sólo cuando vaya a operarse en zonas de importante densidad de tráfico aéreo, como puedan ser las zonas de arribadas y despegues de un aeropuerto.
- La disponibilidad por parte del Operador de un Plan de Emergencia que tenga, como medida principal, el aviso por radio al Control ATC en caso de pérdida de control del RPAS.
- La comprobación, el día de la operación y previos (incluido el mismo día de la operación), de las actividades y advertencias para los usuarios del espacio aéreo (NOTAM) en la zona donde tendrán lugar las operaciones RPAS. A Este respecto, se recomienda el uso de la plataforma ICARO XXI.
- La aeronave deberá contar con suficientes luces, u otros dispositivos o pintura adecuada, de tal forma que se garantice su visibilidad desde cualquier dirección (espacial) y al menos 500 metros. El



operador podrá establecer limitaciones en esta distancia si no puede garantizar que cumple con este requisito, y añadir mitigaciones adicionales en su caso.

- El operador debe contar con procedimientos para poder detectar y evitar a otras aeronaves, personas, edificios y otros obstáculos en tierra durante el vuelo nocturno. Podrá valerse de observadores para ello. El sistema de iluminación debe ser educado para no confundir al piloto remoto y permitiéndole conocer la actitud de la aeronave y dirección del vuelo. Así mismo la iluminación del RPA no debe confundir, ni deslumbrar a otros usuarios del espacio aéreo.
- Cuando las operaciones sean nocturnas, se deberá equipar la aeronave con luces de navegación y anticolidión, y estar activas durante toda la operación y cumplir lo estipulado en SERA 3215.
 - o Las luces de navegación deben ser diferentes a las de anticolidión. Aunque solo deberán integrar luces anticolidión, si las de navegación pueden crear confusión a otros usuarios.
 - o Los colores de las luces anticolidión se basarán en los establecidos en el Anexo 14 de OACI para obstáculos móviles (amarillo en general y, el color azul se reserva para FFCCS si así lo estimasen), parpadeantes entre 60 y 90 destellos por minuto, independientemente de la intensidad, con la intención de que se diferencien de las luces que equipa la aviación tripulada, para no confundir a otros usuarios del espacio aéreo.
 - o Para las luces de anticolidión:
 - Se permitirá el uso de modo fijo o atenuado en el hemisferio inferior (SERA 3215e) siempre que la aeronave esté a menos de 500 metros del piloto y/u observadores.
 - En vuelo de ultra baja cota (por debajo de 50 pies) o cuando la operación se encuentre totalmente apantallada por otros obstáculos del entorno, se admitirá que la iluminación de 360º solo sea visible en su hemisferio superior.

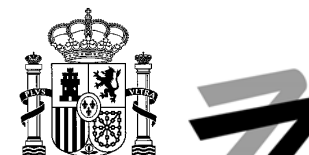
4.5. Mitigaciones a las amenazas basadas en los Objetivos de Seguridad Operacionales (OSOs)

	Integridad	Garantía	Documentación a aportar
OSO #1 Asegurar que el operador es competente y / o ha demostrado su capacidad como tal	El operador debe demostrar conocimientos del uso del RPAS, y tener procedimientos operacionales adecuados, incluyendo listas de chequeo. Además, cuenta con: <ul style="list-style-type: none"> • Definición de las responsabilidades y funciones. • Programa de mantenimiento. • Entrenamiento y formación. • Listas de chequeo. 	Declaración responsable por parte del operador. El operador deberá recoger todo lo especificado en el nivel de integridad en manual de operaciones, programa de mantenimiento, manual de instrucción (en su caso), y libro de vuelo del piloto.	Declaración responsable de que se cumple con el nivel de integridad.
OSO #2 RPAS fabricados por una entidad competente y/o probada (p.e. estándares de la industria)	N/A	N/A	N/A
OSO #3 El mantenimiento del RPAS se realiza por una entidad competente y/o probada	Criterio #1: Se han definido procedimientos de mantenimiento del RPAS en base a los requisitos e instrucciones del fabricante en forma de un programa de mantenimiento (Apéndice H).	Criterio #1: Se dispone de un programa de mantenimiento con al menos los puntos incluidos en la guía para la elaboración del Programa de Mantenimiento (Apéndice H).	Criterio #1: Programa de Mantenimiento.
	Criterio #2: Se ha definido el personal de mantenimiento y es competente.	Criterio #1 : El mantenimiento se documenta conforme a un sistema de registros de mantenimiento conforme a lo establecido en la Guía con el contenido mínimo de los registros de entrenamiento (apéndice Q) ; que incluye al menos: <ol style="list-style-type: none"> Los vuelos realizados y el tiempo de vuelo. Las deficiencias ocurridas antes de y durante los vuelos, para su análisis y resolución. Los eventos significativos relacionados con la seguridad. Las inspecciones y acciones de mantenimiento y sustitución de piezas realizadas. Criterio #2: En el caso de que el mantenimiento de aeronaves de menos de 2 kg se realice por parte del operador, se presentará una declaración responsable de que el personal de mantenimiento es competente en base a la información proporcionada por el fabricante. El personal de Mantenimiento, y sus funciones y responsabilidades, se definen en el Manual de Operaciones.	Criterio #1: Sistema de Registros de Mantenimiento. Criterio #2: <ul style="list-style-type: none"> • Declaración responsable de competencia del personal. • Manual de Operaciones (Organización)

		<p>Criterio #2: Para aeronaves de más de 2 kg, el mantenimiento del RPA puede realizarlo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El fabricante o el titular del Certificado de Tipo (en su caso). • Organizaciones que hayan recibido formación adecuada del fabricante y dispongan de la documentación técnica aeronave. Se deberá presentar certificado de formación expedido por la organización adecuada. • Operadores que hayan recibido formación adecuada del fabricante. 	<p>Criterio #2: Certificados de formación expedidos por la organización adecuada.</p>
OSO #4 El RPAS ha sido desarrollado según estándares de diseño reconocidos	N/A	N/A	N/A
<p>OSO #8 #11 #14 #21 Los procedimientos operacionales están definidos, validados y tienen en cuenta los siguientes factores: Problemas técnicos, deterioro de los sistemas externos, errores Humanos y condiciones adversas de operación según proceda.</p>	<p>Criterio #1: El operador dispondrá de un Manual de Operaciones que establezca la información y los procedimientos para realizar sus operaciones con al menos los contenidos establecidos en el Apéndice E (Guía Sobre contenido del Manual de Operaciones), haciendo hincapié en los siguientes apartados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planificación de las operaciones. • Pre y post-inspecciones de vuelo. • Procedimientos para evaluar las condiciones ambientales durante la operación (por ejemplo evaluación en tiempo real). • Procedimientos que abarquen las condiciones adversas de operación (por ejemplo cómo actuar en caso de encontrarse con nieve durante la operación, cuando no se esperaba y no estaba dentro de lo planificado). • Procedimientos normales de operación. • Procedimientos de contingencia (que cubran las situaciones anormales). • Procedimientos de emergencia (que cubran las situaciones de emergencia). • Procedimientos para la notificación de sucesos. • Las limitaciones de los sistemas externos que apoyan la operación del RPAS para una operación segura. 	<p>Declaración responsable por parte del operador de la justificación de la adecuación de los procedimientos, excepto en lo relativo a los procedimientos de emergencia.</p>	<p>Manual de Operaciones. El Manual de Operaciones debe de estar firmado e indicar que los procedimientos son adecuados y se realizarán las operaciones siguiendo en todo momento los mismos.</p> <p>Los procedimientos de emergencia se revisarán por parte de AESA.</p>
	Criterio #2: Conocimiento por parte de la tripulación remota de sus		

	funciones. Criterio #3: Las tareas operacionales están claramente definidas en el Manual de Operaciones.		
OSO#5 El RPAS está diseñado considerando la seguridad y fiabilidad del sistema	N/A	N/A	N/A
OSO #6 El rendimiento del enlace C3 es adecuado para la operación	<ul style="list-style-type: none"> • Uso de modulación en los enlaces C2 • Uso de sistemas de protección frente a interferencias (Selección automática o manual de frecuencias) • El sistema debe mostrar acuses de recibo positivos o negativos de los mensajes de la señal del enlace C2 de manera que se identifique la calidad de la señal. 	El operador presenta ante AESA una declaración responsable en la que expone que ha alcanzado el nivel de integridad exigido.	Declaración responsable de que el enlace C2 cumple los requisitos para el nivel de integridad Bajo.
OSO #7 Inspección del RPAS (inspección del producto) para garantizar la coherencia con el ConOps (Concepto de Operación)	Criterio #1: La tripulación remota realizará inspecciones prevuelo para asegurar que el RPAS está en condiciones de realizar la operación indicada conforme al Con Ops que se vaya a realizar.	Criterio #1: Las inspecciones prevuelo deben tener en cuenta las instrucciones del fabricante. Estas inspecciones se documentan mediante listas de chequeo.	Manual de Operaciones. El Manual de Operaciones debe de estar firmado e indicar que los procedimientos son adecuados y se realizarán las operaciones siguiendo en todo momento los mismos. Se incluirá una declaración responsable de que el personal está adecuadamente formado.
	Criterio #2: La tripulación remota será competente para realizar las inspecciones prevuelo	Criterio #2: El Syllabus del entrenamiento periódico se incluyen las inspecciones prevuelo (Ver Apéndice N), La formación impartida por el operador deberá ser teórica y práctica quedando registrado de acuerdo al Apéndice N. (Por ejemplo: Formación basada en competencias).	
OSO #9 #15 #22 La tripulación remota está entrenada adecuadamente, incluido entrenamiento recurrente y es capaz de controlar la situación anormal desde el punto de vista de cada uno de los criterios asociados a cada OSO: Problemas técnicos, Deterioro de los	<p>Criterio#1: La formación teórica y práctica establecida por el operador (por ejemplo, basada en competencias) que se impartirá a la tripulación deberán incluir al menos los siguientes puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aplicación de procedimientos operacionales incluyendo: procedimientos normales, anormales y de emergencia, planificación de vuelos e inspecciones pre- y post-vuelo. • Comunicaciones. • Gestión de la trayectoria de vuelo. • Liderazgo, trabajo de equipo y autocontrol. • Resolución de problemas y toma de decisiones. • Consciencia situacional. • Gestión de la carga de trabajo. 	Criterio#1: En Manual de Operaciones los apartado 5 y 9 deben de estar realizados conforme a los AMCs Publicados (Apéndice E y N)	Declaración responsable de que el personal esta adecuadamente formado.

sistemas Externos, errores Humanos, Condiciones adversas de operación.	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinaciones y transferencias a otro piloto. <p>Criterio #2: Disponer de un programa de entrenamiento y un sistema de registro definido en su manual de operaciones para el mantenimiento de la aptitud de los pilotos que tenga en cuenta las aeronaves y las condiciones operacionales (Según Apéndice N).</p>	<p>Criterio#2: El operador presenta los registros del entrenamiento realizado.</p>	
OSO #10 #12 Inspección del RPAS (inspección del producto) para garantizar la coherencia con el ConOps (Concepto de Operación). El RPAS está diseñado para gestionar el deterioro de los sistemas externos que le apoyan	<p>Criterio #1: Es razonablemente probable que no ocurre un impacto grave durante el vuelo, derivado de un fallo probable del RPAS o un sistema externo. El término "probable" debe entenderse en su interpretación cualitativa, es decir, "Se prevé que no ocurra una o más veces durante todo el sistema / la vida operativa de un elemento".</p> <p>Criterio #2: No existirán fallos probables del RPAS o de los sistemas externos que permitan la operación de forma que pudiesen dirigir el RPA fuera del volumen de operación y conducir a un impacto severo.</p> <p>Criterio#3: A continuación (siguientes criterios), se presentan ejemplos de sistemas del RPAS a evaluar: Fallos de los sistemas de terminación segura del vuelo.</p> <p>Criterio#4: Fallos de los equipos para garantizar que la aeronave opera dentro de las limitaciones previstas, incluyendo el volumen de espacio aéreo en el que se pretende que quede confinado el vuelo.</p> <p>Criterio#5: Fallos de los medios que dispone el sistema para evaluar la posición de la aeronave.</p> <p>Criterio#6: Fallos que pueden ocurrir con el sistema de navegación por satélite (External Systems).</p> <p>Criterio#7: Fallos que puedan producirse en relación a los sistemas de suministro de energía durante la operación (Ground Support Equipment).</p>	<p>Está disponible una evaluación del diseño e integración. En particular, se indican las características de diseño e instalación (independencia, separación y redundancia) que permiten cumplir los criterios de integridad baja. Se deben establecer áreas de recuperación segura en caso de fallo durante el vuelo e incluirlas en el Manual de Operaciones.</p>	<p>Criterio#1: Manual de Operaciones. (Artículo 30 del RD y procedimientos operacionales Apartado 10 y 11 del Apéndice E)</p> <p>Criterio#2: Declaración responsable por parte del operador de la evaluación de los posibles fallos y presentación de la caracterización de la aeronave en la que se incluyan dichos sistemas.</p>
OSO #13 Los servicios externos que apoyan las operaciones del RPAS son adecuados para la operación	<p>Criterio #1: Los roles y las responsabilidades entre el operador y los servicios externos están definidos.</p> <p>Criterio #2: Se establecen los mecanismos para asegurar que los servicios externos están disponibles previamente al vuelo y son adecuados. Además, para cumplir con el artículo 23 quáter del RD 1036/2017, se puede incluir un servicio externo para que el piloto</p>	<p>Criterio #1-#2: El operador declara que cualquier servicio externo para la realización del vuelo alcanza el nivel de prestaciones y seguridad adecuado. Además, para cumplir con el artículo 23 quáter del RD 1036/2017, se puede incluir un servicio externo que el piloto conozca la posición de la aeronave durante el vuelo. (Por ejemplo, servicio GPS. Ver Apéndice O. Requisitos de</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Manual de Operaciones (Apartado 10 Procedimientos operacionales. Coordinación con terceros.) • En su caso, documento en el que figure que se cuenta con medios



	conozca la posición de la aeronave durante el vuelo. (Por ejemplo, servicio GPS. Ver Apéndice O. Requisitos de Equipos)	Equipos).	para que el piloto conozca la posición de la aeronave durante el vuelo. (Por ejemplo, servicio GPS. Ver Apéndice O. Requisitos de Equipos).
OSO #16 Coordinación de la tripulación múltiple	Criterio #1: El operador deberá disponer de una descripción de los procedimientos para asegurar una comunicación entre los miembros de la tripulación sólida, efectiva y disponible durante la operación además se deberá incluir los procedimientos de comunicación paso a paso.	Criterio #1: La adecuación de los procedimientos se justificará mediante declaración responsable.	Criterio#1: Manual de Operaciones (Apartado 10).
	Criterio #2: Todo piloto/observador deberá recibir formación en multi crew coordination.	Criterio#2: Se declarará de manera responsable que el personal ha recibido formación en multi crew coordination.	Criterio#2: Manual de Operaciones (Apartado 5).
OSO #17 La tripulación remota se encuentra en condiciones adecuadas para la operación	Criterio #1: El operador dispone de una política con las condiciones mínimas que han de reunir los miembros de la tripulación	Criterio#1: El operador declara que los procedimientos incluidos en el Manual de Operaciones son apropiados (el MO cumple con el RD 1036/2017)	Criterio#1: <ul style="list-style-type: none"> ● Manual de Operaciones (Apartado 6). ● Certificado médico en vigor de los pilotos.
	Criterio #2: El operador dispone de una política de cómo la tripulación remota se declara apta para el vuelo antes de llevar a cabo cualquier operación.	Criterio #2: El propio piloto declara antes de realizar las operaciones que se encuentra en condiciones para realizar la operación basada en la política definida por el operador. Nota: Se puede aceptar que exista una casilla de verificación específica en la planificación del vuelo o en el registro de las operaciones o en la aceptación de la operación que se encuentra apta para el vuelo.	Criterio#2: <ul style="list-style-type: none"> ● Manual de operaciones, apartados 6 y 7, 9. ● Formato de registro de planificación/operación/aceptación del vuelo.
OSO#18 Protección automática de la envolvente de vuelo de errores humanos	N/A	N/A	N/A
OSO#19 Recuperación segura tras errores humanos	N/A	N/A	N/A
OSO #20 Se realiza una adecuada evaluación de los Factores Humanos y el	La cantidad de datos de información de vuelo que se presentan en las interfaces hombre-máquina debe ser la cantidad necesaria para una operación segura, de	El operador realiza una evaluación del RPAS desde el punto de vista de los factores humanos para determinar que el HMI es apropiado para la	Manual de operaciones en el punto 11 (Aspectos relacionados con el tipo de

Interfaz Hombre Máquina (HMI) es adecuado para la operación	forma que todo sea claro y sucinto y que no se produzca fatiga o errores humanos debido al exceso o falta de información mostrada durante la operación. La información mostrada debe ayudar al piloto y nunca distraerlos de las funciones principales de la operación de vuelo.	operación. La evaluación del interfaz hombre-máquina se basa en análisis o evaluaciones con un fundamento técnico.	aeronave) en el primer punto que especifica la información general de la aeronave y su estación de control. También podría incluirse dentro de otro documento.
OSO #23 Se definen las condiciones del entorno para operaciones seguras, de manera que sean medibles y se establecen procedimientos para gestionarlas.	Criterio #1: Las condiciones ambientales para una operación segura están definidas en el manual de operaciones, apartado 11 y en la caracterización de la aeronave.	Criterio#1: <ul style="list-style-type: none"> ● Se recogen en el Manual de operaciones los procedimientos correspondientes. ● Se recogen en la caracterización de la aeronave los sistemas correspondientes. 	Criterio#1: <ul style="list-style-type: none"> ● Manual de operaciones. ● Caracterización de la aeronave.
	Criterio #2: Los procedimientos para el seguimiento de las condiciones ambientales (Evaluación de las condiciones meteorológicas METAR, TAFOR), antes y durante el vuelo vienen determinadas en el manual de operaciones	Criterio#2: Se recogen en el Manual de operaciones los procedimientos correspondientes para el seguimiento de las condiciones ambientales es declarada, de manera responsable, por el operador.	Criterio#3: Manual de Operaciones.
	Criterio #3: El entrenamiento cubre la evaluación de las condiciones meteorológicas previo y durante la operación.	Criterio#3: El operador declara, de manera responsable, que se ha realizado la formación pertinente.	Criterio#3: Declaración responsable por parte del operador.
OSO #24 El RPAS está diseñado para trabajar en condiciones ambientales adversas	N/A	N/A	N/A

Tabla 1. Objetivos de Seguridad Operacional (OSOs).

Donde se indica N/A se refiere a que, según la metodología SORA, es opcional para el operador la implementación del OSO en cuestión



5. FICHA DEL ESCENARIO OPERACIONAL

A continuación, se facilita la ficha del escenario operacional que contiene la descripción del escenario operacional y los requisitos y limitaciones establecidos para realizar operaciones aéreas especializadas en dicho escenario.

Escenario estándar		AESA-STSA-02
Operación especializada en aglomeraciones de edificios, fuera de reuniones de personas, VLOS, diurna o nocturna, en espacio aéreo controlado (CTR), fuera de entorno aeroportuario y con RPAs de MTOM < 10 kg		
CONOPS		
<ul style="list-style-type: none"> Tengan lugar en aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados. Tengan lugar fuera de reuniones de personas al aire libre. Sean operaciones diurnas o nocturnas. Se realicen dentro del alcance visual del piloto (VLOS). Tengan lugar en Espacio Aéreo Controlado, en concreto CTRs. Se realicen fuera de entorno aeroportuario según la definición establecida en la Guía sobre el Contenido del Estudio Aeronáutico de Seguridad (Apéndice S). Se realicen dentro del alcance visual del piloto (VLOS). Con RPAs de MTOM ≤ 10kg (< 3 m envergadura y < 34 KJ). Las operaciones no se realicen desde vehículos en movimiento. 		
Mitigaciones a los daños		
Mitigaciones		Robustez
M1	Se dispone de un Plan de Respuesta a la Emergencia efectivo, disponible para su uso, y que ha sido validado	M
M2	Se dispone de sistemas que reducen los efectos del impacto sobre personas en tierra: Sistema de reducción de energía de impacto	L
M2	Se dispone de sistemas que reducen los efectos del impacto sobre personas en tierra: Mitigación para la protección de personas que no participan activamente en la operación	M
Mitigaciones ARC		
Mitigaciones estratégicas	<ul style="list-style-type: none"> Los pilotos deben tener la calificación de radiofonista con nivel de conocimientos de idioma adecuado para poder comunicarse con los controladores del espacio aéreo, y disponer de los medios de comunicación por radio con los controladores en banda aeronáutica. Se mantendrá una actitud de escucha activa durante toda la duración de la operación. El establecimiento de una coordinación con los gestores de las infraestructuras aeroportuarias, incluyendo los helipuertos. Por otra parte, se considera como una medida de mitigación estratégica la limitación en altura establecida por RD 1036/2017 a un máximo de 400 ft AGL, ya que SORA considera una altura de 500ft para calcular el ARC. También, en entornos urbanos, debe entenderse como un margen adicional de seguridad el hecho de que la aviación tripulada debe mantener una altura mínima de 1000 ft sobre los obstáculos más altos (SERA 5005.f.). Además (como complemento a lo establecido en el RD 1036/2107), nunca se volará por encima del obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m desde la aeronave. De acuerdo, con este escenario, si se pretende volar por encima del obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m desde la aeronave, el operador deberá cumplir con las siguientes medidas: <ul style="list-style-type: none"> El piloto debe estar a una distancia horizontal inferior a 25 m de la aeronave. La altura sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m desde la aeronave deberá ser de 15 m por encima de dicho obstáculo. La generación del Plan de Vuelo. Estudio aeronáutico de seguridad, realizado al efecto por el operador y coordinado con el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en el espacio aéreo de que se trate, se constata la seguridad de la operación. Previa autorización del control de tránsito aéreo o comunicación al personal de información de vuelo de aeródromo (AFIS). 	



	<ul style="list-style-type: none">• Análisis del riesgo de sobrecarga operacional de los controladores, coordinado con el proveedor de navegación aérea.• El análisis de las posibles interferencias con los procedimientos de vuelo ligados a las operaciones de despegue y aterrizaje del (los) aeropuerto(s) implicados, incluyendo las aproximaciones frustradas y los despegues con fallo de motor. Se concluirá la altitud que mantiene la separación mínima adecuada.• Limitación de la exposición tanto en espacio como en tiempo será publicada a través del servicio NOTAM de forma que los usuarios del espacio aéreo mantengan los niveles de conciencia situacional a todos los efectos. El texto específico del NOTAM se coordinará por el proveedor de servicios de navegación y/o el gestor aeroportuario.• Limitación de la zona de vuelo. El espacio de vuelo queda completamente definido, limitando la altura y la distancia horizontal de vuelo mediante software.• La reducción del tiempo de exposición que minimice la duración del vuelo dentro del espacio aéreo controlado.• La posibilidad de realizar la operación RPAS en el momento más adecuado, determinado este por la dependencia del Control ATC afectada.
Objetivos de contención	<ul style="list-style-type: none">• El operador debe declarar que posee las medidas para asegurar que la aeronave opera en el volumen de espacio aéreo pretendido con un nivel de integridad adecuado. De acuerdo a un nivel de robustez de contención Bajo. (Requisitos específicos de posicionamiento de la aeronave)
Mitigaciones tácticas	<ul style="list-style-type: none">• La operación plantea utilizando un planteamiento de “See and Avoid”: VLOS.• Además, deberá analizar el riesgo potencial de que se produzca un encuentro con una aeronave tripulada antes de la realización del vuelo, analizando el entorno, y asegurando que se cuenta con los elementos adecuados para mantener la conciencia situacional que le permita evitar un fortuito encuentro con una aeronave tripulada. Para ello, en caso necesario, el operador podría valerse de observadores u otros medios.• El operador debe considerar aspectos adicionales referentes espacio aéreo, operacionales y de equipamiento que tienen un impacto directo en la probabilidad del riesgo de colisión con otras aeronaves en el espacio aéreo, tales como eventos especiales.• De acuerdo, con este escenario, si se pretende volar por encima del obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m desde la aeronave, el operador deberá cumplir con las siguientes medidas:<ul style="list-style-type: none">▪ El operador deberá valerse de un observador para completar la conciencia situacional en relación la posible presencia de aeronaves tripuladas en las inmediaciones de la zona de vuelo.▪ El operador podrá analizar la utilidad de valerse de una radio aeronáutica para detectar posibles aeronaves tripuladas en las inmediaciones de la zona de vuelo.▪ La operación debe planificarse para que el tiempo requerido para realizar la operación reduzca al máximo el tiempo de exposición de la aeronave en esta situación.• Además de contactar con la dependencia de Control ATC para ser autorizado a iniciar la operación RPAS (obligatorio en espacio controlado clase A, B, C y D), el piloto deberá:<ul style="list-style-type: none">○ Mantenerse a la escucha en la frecuencia ATC correcta: SIEMPRE, en cualquier operación.○ Solicitar “clearance” o autorización a la dependencia ATC responsable para iniciar la operación y comunicar finalización de la misma: SIEMPRE que la dependencia ATC así lo haya determinado en la coordinación pre-táctica.○ Solicitar servicio anticolidión al Control ATC responsable: sólo cuando vaya a operarse en zonas de importante densidad de tráfico aéreo, como puedan ser las zonas de arribadas y despegues de un aeropuerto.• La disponibilidad por parte del Operador de un plan de emergencia que tenga, como medida principal, el aviso por radio al Control ATC en caso de pérdida de control del RPAS.• La comprobación, el día de la operación y previos (incluido el mismo día de la operación), de las actividades y advertencias para los usuarios del espacio aéreo (NOTAM) en la zona donde tendrán lugar las operaciones RPAS. A Este respecto, se recomienda el uso de la plataforma ICARO XXI.



- La aeronave deberá contar con suficientes luces, u otros dispositivos o pintura adecuada, de tal forma que se garantice su visibilidad desde cualquier dirección (espacial) y al menos 500 metros. El operador podrá establecer limitaciones en esta distancia si no puede garantizar que cumple con este requisito, y añadir mitigaciones adicionales en su caso.
- El operador debe contar con procedimientos para poder detectar y evitar a otras aeronaves, personas, edificios y otros obstáculos en tierra durante el vuelo nocturno. Podrá valerse de observadores para ello. El sistema de iluminación debe ser educado para no confundir al piloto remoto y le permita conocer la actitud de la aeronave y dirección del vuelo. Así mismo la iluminación del RPA no debe confundir, ni deslumbrar a otros usuarios del espacio aéreo.
- Se deberá analizar el riesgo potencial de que se produzca un encuentro con una aeronave tripulada antes de la realización del vuelo, analizando el entorno, y asegurando que se cuenta con los elementos adecuados para mantener la conciencia situacional que le permita evitar un fortuito encuentro con una aeronave tripulada. Para ello, en caso necesario, el operador podría valerse de observadores u otros medios.
- El operador debe considerar aspectos adicionales referentes espacio aéreo, operacionales y de equipamiento que tienen un impacto directo en la probabilidad del riesgo de colisión con otras aeronaves en el espacio aéreo, tales como eventos especiales.
- Cuando las operaciones sean nocturnas, se deberá equipar la aeronave con luces de navegación y anticolidión, y estar activas durante toda la operación y cumplir lo estipulado en SERA 3215.
 - Las luces de navegación deben ser diferentes a las de anticolidión. Aunque solo deberán integrar luces anticolidión, si las de navegación pueden crear confusión a otros usuarios.
 - Los colores de las luces anticolidión se basarán en los establecidos en el Anexo 14 de OACI para obstáculos móviles (amarillo en general y, el color azul se reserva para FFCCS si así lo estimasen), parpadeantes entre 60 y 90 destellos por minuto, independientemente de la intensidad, con la intención de que se diferencien de las luces que equipa la aviación tripulada, para no confundir a otros usuarios del espacio aéreo.

OSOs - SAIL II

OSO	Robustez	OSO	Robustez	OSO	Robustez	OSO	Robustez
1	L	7	L	13	L	19	O
2	O	8	M	14	M	20	L
3	L	9	L	15	L	21	M
4	O	10	L	16	L	22	L
5	O	11	M	17	L	23	L
6	L	12	L	18	O	24	O

Documentos a presentar

- Caracterización de la Aeronave, incluyendo la caracterización del equipo de reducción de energía de impacto (o en un documento aparte)
- Resultado de los ensayos o pruebas del sistema de reducción de energía de impacto
- Estudio aeronáutico de seguridad de la operación u operaciones, incluyendo la parte que de coordinarse con el proveedor de servicios de tránsito aéreo
- Acreditación de luces u otros dispositivos o pintura adecuada que garantice su visibilidad
- Manual de Operaciones
- Programa de mantenimiento
- Sistema de registros
- Certificados de formación de mantenimiento o certificados correspondientes
- Vuelos de prueba
- Plan de Respuesta a la emergencia
- Copia del libro de vuelo del piloto.
- Equipo de comunicaciones adecuado
- Acreditación de disponer de conocimientos para la obtención de la calificación de radiofonista
- Acreditación de los conocimientos adecuados del idioma o idiomas
- Declaraciones del operador

Otros

Tabla 2. Ficha resumen del escenario operacional estándar. (L: Low, M: Medium, H: High, O: Optional).



ANEXO. ANÁLISIS SORA DEL ESCENARIO OPERACIONAL

Antes de aplicar la Metodología SORA, el operador debe verificar si la operación pretendida es factible, si está sujeta a exclusiones específicas de la regulación o establecidas por AESA, o si está recogida en un escenario estándar. Esta verificación determinará:

- a. Si la operación requiere realmente o no autorización.
- b. Si la operación puede ser encuadrada en un "escenario estándar" reconocido por AESA.
- c. Si la operación no se puede realizar de acuerdo con los requisitos aplicables al régimen de autorizaciones.

Después de una evaluación inicial se determina que:

- a. Se considera que la operación se puede realizar de acuerdo con los requisitos aplicables al régimen de autorizaciones
- b. No existen escenarios operacionales estándar de operación VLOS en zonas de aglomeraciones de edificios.
- c. Se trata de una operación para la que es necesaria una autorización al tratarse de una operación con riesgo.

A continuación, se describe, usando los pasos de la Metodología SORA una evaluación de este escenario estándar.

A. CONCEPTO DE OPERACIÓN (CONOPS) (Paso#1 SORA)

Este documento es aplicable a aquellas operaciones aéreas especializadas con RPAS que se ajusten a los siguientes parámetros:

- Tengan lugar en aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados.
- Tengan lugar fuera de reuniones de personas al aire libre.
- Tengan lugar en Espacio Aéreo Controlado.
- Se realicen fuera de entorno aeroportuario según la definición establecida en la Guía sobre el Contenido del Estudio Aeronáutico de Seguridad (Apéndice S).
- Sean operaciones diurnas o nocturnas.
- Se realicen dentro del alcance visual del piloto (VLOS).
- Con RPAs de MTOM $\leq 10\text{kg}$ ($< 3\text{ m}$ envergadura y $< 34\text{ KJ}$).
- La operación no se realice desde vehículos en movimiento.

Este escenario estándar ha sido desarrollado de manera que el operador podrá realizar los vuelos tanto en aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, como en espacio aéreo controlado, de día o de noche, de manera simultánea, por separado o en combinación de estas condiciones, siempre y cuando se apliquen las limitaciones y mitigaciones asociadas a cada una de los tres escenarios descritos.

El operador debe tener en cuenta, de acuerdo al modelo semántico de SORA y los objetivos de contención, las distancias de seguridad tanto en tierra como en aire para minimizar el riesgo, asociadas al tipo de operación (normal y situaciones anormales y de emergencia). El modelo semántico es el modelo utilizado en SORA que correlaciona las fases de operación, los procedimientos y los volúmenes operativos.

Por tanto, el operador, debe describir, de acuerdo a la operación pretendida, performance de la aeronave y demás aspectos relacionados, la **geografía del vuelo**, **área de contención** y los **márgenes de seguridad** (Ver Apéndice S). Cuando las operaciones transcurran en aglomeraciones de edificios las distancias horizontales se establecerán de acuerdo a lo establecidos en los requisitos al efecto en este apartado. Del mismo modo, debe plantearse el volumen operacional de manera que se mantengan las distancias adecuadas para cumplir los objetivos de contención según el volumen de espacio aéreo donde se pretenda realizar la operación.



B. DETERMINACIÓN DEL RIESGO INTRÍNSECO DE IMPACTO EN TIERRA (GRC INICIAL) (Paso#2 SORA)

Este paso consiste en el cálculo del índice GRC (Ground Risk Class), que viene a representar el **riesgo intrínseco de colisión en tierra**, que está relacionado con el riesgo de que una persona sea golpeada por el RPA (en caso de pérdida de control del mismo), y se representa por una serie de clases de riesgo en tierra (GRC), derivadas únicamente de la **operación prevista** y de la **dimensión y energía cinética del RPA**, mediante un método cualitativo.

Para el caso del escenario considerado, el tipo de operación es VLOS y en aglomeraciones de edificios o personas, y se tienen en cuenta las siguientes consideraciones para el cálculo de la energía cinética:

- La velocidad más frecuente de los RPAs actuales se puede determinar por la configuración de la aeronave, de la siguiente manera:
 - **Ala fija** - Velocidad máxima está comprendida entre 50Km/h y 80Km/h.
 - **Ala rotatoria** - Velocidad terminal: está comprendida entre 30Km/h y 80Km/h.
- El peso permitido se encontraría entre 2,84Kg y 7,2Kg para cumplir con los requisitos establecidos en la primera columna de la tabla del GRC.

Para RPAS de hasta 10 Kg, la velocidad permitida máxima para cumplir con los requisitos de la segunda columna de la tabla del GRC sería 82m/s: 297Km/h.

Por tanto, podemos determinar que el riesgo de colisión en tierra (GRC) es en el peor de los escenarios posibles es **GRC=4**

En la siguiente tabla se determina el GRC inicial mediante el tipo de operación prevista (Filas de la tabla) y de la dimensión y energía cinética del RPA (Columnas de la Tabla):

Índice Ground Risk Class intrínseco del RPAS				
Dimensiones máximas del RPA	1 m / aprox. 3ft	3 m / aprox. 10ft	8 m / aprox. 25ft	>8 m / aprox. 25ft
Energía cinética típica esperada	< 700 J (approx. 529 Ft Lb)	< 34 KJ (approx. 25000 Ft Lb)	< 1084 KJ (approx. 800000 Ft Lb)	> 1084 KJ (approx. 800000 Ft Lb)
Escenarios Operacionales				
VLOS y fuera de aglomeraciones de edificios o personas.	1	2	3	5
BVLOS y fuera de aglomeraciones de edificios o personas	2	3	4	6
VLOS y en zonas de aglomeraciones de edificios.	3	4	6	8
VLOS y en zonas de aglomeraciones de personas	7			

Tabla 2. Determinación del índice GRC (Ground Risk Class)

C. DETERMINACIÓN DEL GRC (FINAL) (Paso#3 SORA)

Este paso permite la determinación del **GRC final** basado en la disponibilidad de medidas de mitigación relacionadas con la operación. Estas medidas de mitigación modifican el valor intrínseco del GRC y tienen un efecto directo en los objetivos de seguridad asociados a una operación específica. Para este punto, es sustancialmente importante asegurar su nivel de robustez.



Para este escenario se ha optado disponer de:

- Un **Plan de Respuesta a la Emergencia** efectivo, disponible para su uso, y que ha sido validado con robustez **Media**.
- Un sistema que reduce los efectos del impacto sobre personas en tierra: Sistema de reducción de energía de impacto con robustez **Baja**.
- Un sistema que reduce los efectos del impacto sobre personas en tierra: Mitigación para la protección de personas que no participan activamente en la operación con robustez **Media**.

Tabla 3. Determinación del índice GRC (Ground Risk Class)

Mitigación número	Adaptación del GRC	Robustez		
		Baja/ Ninguna	Media	Alta
M1	Se dispone de un Plan de Respuesta a la Emergencia efectivo, disponible para su uso, y que ha sido validado	1	0	-1
M2	Se dispone de sistemas que reducen los efectos del impacto sobre personas en tierra	0	-1	-2
M3	Se dispone de sistemas de contención técnica implementada y efectiva	0	-2	-4

Se deberá contar, en todos los casos con un **sistema para la terminación segura del vuelo**, que el operador describirá dentro del **Plan de Respuesta a la Emergencia (M1)**.

El GRC final se establece sumando todos los factores de corrección y adaptando el GRC por el número resultante. En la siguiente tabla puede verse representado el resultado:

	GRC
Inicial	4
Se dispone de un Plan de Respuesta a la Emergencia efectivo, disponible para su uso, y que ha sido validado	+ 0
Se dispone de sistemas que reducen los efectos del impacto sobre personas en tierra	+ 0 - 1
Se dispone de sistemas de contención técnica implementada y efectiva	+ 0
Final	3

Tabla 3. Determinación del GRC Final

D. DETERMINACIÓN DEL RIESGO INICIAL DE COLISIÓN EN AIRE – ARC INICIAL (Paso#4 SORA)

En este punto comienza el proceso para evaluar el riesgo intrínseco de colisión en el aire a través de la determinación de lo que se denomina **Clase de Riesgo en Aire** o **ARC** (Air Risk Class), que es una manera cualitativa de determinar el nivel riesgo de una colisión de un RPA con una aeronave tripulada en un determinado espacio aéreo. El ARC se aborda mediante **mitigaciones estratégicas y tácticas**. En la siguiente figura se plantea un esquema general de todo el proceso para plantear el riesgo de colisión en aire con una aeronave tripulada, y como mitigarlo:

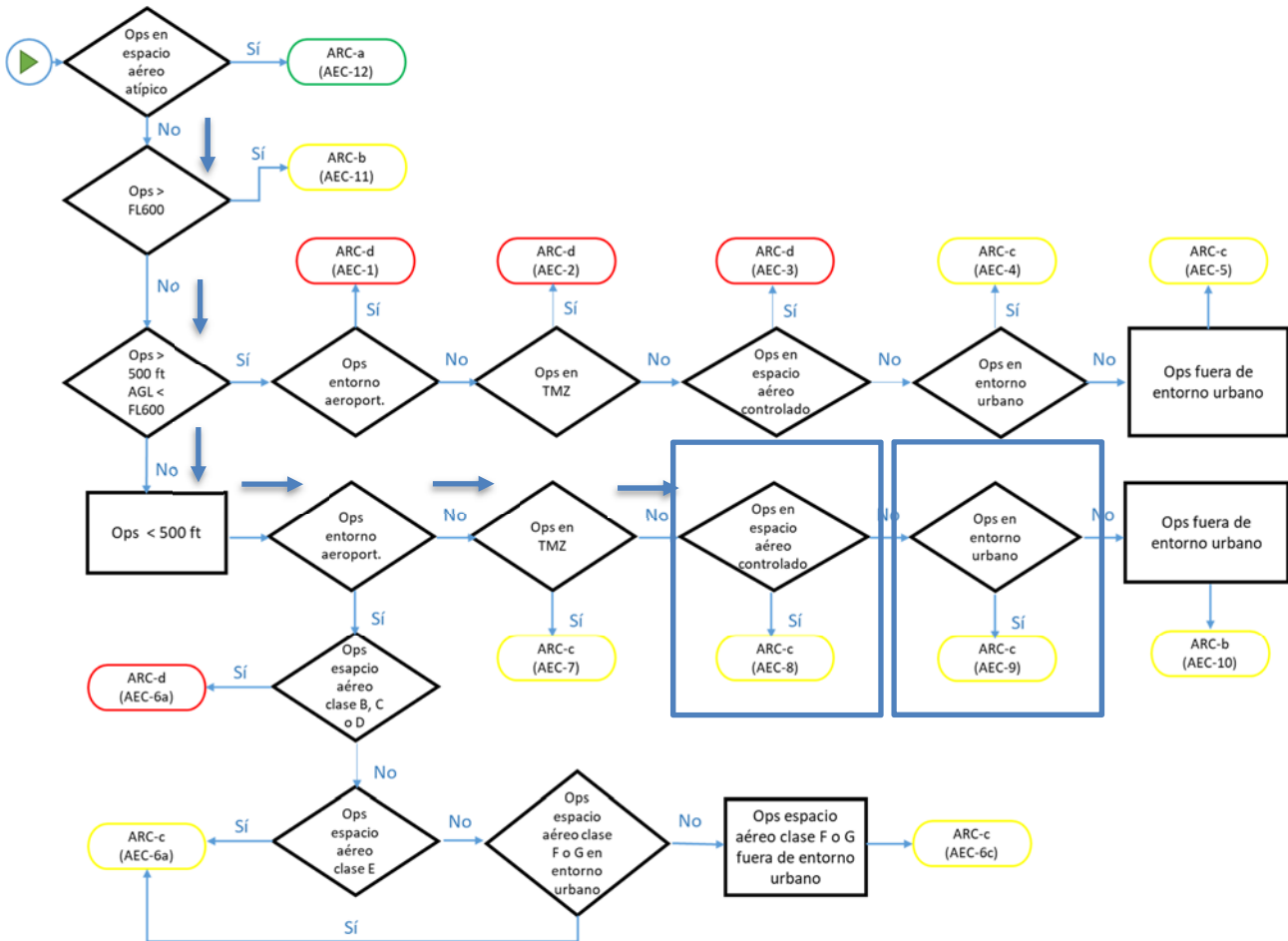


Figura 1. Flujograma para la determinación del AEC (Fuente: JARUS-SORA)

Para el caso considerado el ARC inicial es **ARC-c**, ya sea en operaciones en espacio aéreo controlado, en aglomeraciones de edificios o en ambos escenarios.

E. APLICACIÓN DE MITIGACIONES ESTRATÉGICAS PARA DETERMINAR EL ARC FINAL (OPCIONAL) (Paso#5 SORA)

En este paso, el operador podrá establecer las mitigaciones necesarias para reducir el riesgo de colisión en aire. Las mitigaciones que se deberán considerar en el estudio serán aquellas que reduzcan el riesgo a un nivel aceptable, y para ello deben plantearse en dos fases: una primera, considerada de **mitigaciones estratégicas**, con antelación suficiente a las operaciones, y otra de **mitigaciones tácticas**, que se pondrán en práctica durante la propia operación.

En este escenario se han considerado las siguientes mitigaciones estratégicas:

Como mitigaciones estratégicas ya establecidas en el Real Decreto 1036/2017:

- Los pilotos deben tener la calificación de radiofonista con nivel de conocimientos de idioma adecuado para poder comunicarse con los controladores del espacio aéreo, y disponer de los medios de comunicación por radio con los controladores en banda aeronáutica. Se mantendrá una actitud de escucha activa durante toda la duración de la operación.
- El establecimiento de una coordinación con los gestores de las infraestructuras aeroportuarias, incluyendo los helipuertos.



- Por otra parte, se considera como una medida de mitigación estratégica la limitación en altura establecida por RD 1036/2017 a un máximo de 400 ft AGL, ya que SORA considera una altura de 500ft para calcular el ARC. También, en entornos urbanos, debe entenderse como un margen adicional de seguridad el hecho de que la aviación tripulada debe mantener una altura mínima de 1000 ft sobre los obstáculos más altos (SERA 5005.f.). Además (como complemento a lo establecido en el RD 1036/2107), nunca se volará por encima del obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m desde la aeronave. De acuerdo, con este escenario, si se pretende volar por encima del obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m desde la aeronave, el operador deberá cumplir con las siguientes medidas:
 - El piloto debe estar a una distancia horizontal inferior a **25 m** de la aeronave.
 - La altura sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m desde la aeronave deberá ser de 15 m por encima de dicho obstáculo.
- La generación del Plan de Vuelo.
- Estudio aeronáutico de seguridad, realizado al efecto por el operador y coordinado con el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en el espacio aéreo de que se trate, se constata la seguridad de la operación.
- Previa autorización del control de tránsito aéreo o comunicación al personal de información de vuelo de aeródromo (AFIS).

Se consideran las siguientes medidas estratégicas adicionales:

- Análisis del riesgo de sobrecarga operacional de los controladores, coordinado con el proveedor de navegación aérea.
- El análisis de las posibles interferencias con los procedimientos de vuelo ligados a las operaciones de despegue y aterrizaje del (los) aeropuerto(s) implicados, incluyendo las aproximaciones frustradas y los despegues con fallo de motor. Se concluirá la altitud que mantiene la separación mínima adecuada.
- Limitación de la exposición tanto en espacio como en tiempo será publicada a través del servicio NOTAM de forma que los usuarios del espacio aéreo mantengan los niveles de conciencia situacional a todos los efectos. El texto específico del NOTAM se coordinará por el proveedor de servicios de navegación y/o el gestor aeroportuario.
- Limitación de la zona de vuelo. El espacio de vuelo queda completamente definido, limitando la altura y la distancia horizontal de vuelo mediante software.
- La reducción del tiempo de exposición que minimice la duración del vuelo dentro del espacio aéreo controlado.
- La posibilidad de realizar la operación RPAS en el momento más adecuado, determinado este por la dependencia del Control ATC afectada.

Con estas mitigaciones el ARC se puede reducir a **ARC-b**, ya sea en operaciones en espacio aéreo controlado, en aglomeraciones de edificios o en ambos escenarios.

Debe tenerse en cuenta, que el hecho que las operaciones sean diurnas o nocturnas no modifica el índice ARC final, siempre y cuando se apliquen las mitigaciones relacionadas con la visibilidad y luces correspondientes.

Además, en este tipo de entornos, los **cambios en las condiciones de los vientos** también requieren una especial atención.

F. CONSIDERACIONES DEL ESPACIO AÉREO ADYACENTE (Paso#6 SORA)

El operador debe analizar qué ocurre si las mitigaciones estratégicas fallan, determinado la probabilidad de que esto ocurra. Este análisis debe incluir el tipo de espacio aéreo colindante, y debe plantearse teniendo



en cuenta, de todos los espacios aéreos colindantes, el que pueda suponer un mayor riesgo.

Por tanto, el operador debe justificar que las mitigaciones estratégicas adoptadas contienen al RPAS dentro del volumen de espacio aéreo planificado para la operación.

En el escenario considerado, y con las performances de la aeronave, la zona de operación deberá encontrarse suficientemente alejada de otros entornos operativos de más riesgo. No obstante, se considera la hipótesis de pueda tener un espacio aéreo adyacente de **ARC-b**.

Por tanto, en la siguiente tabla se pueden ver resumidos los objetivos de contención en el volumen de espacio aéreo pretendido, asumiendo un nivel de robustez bajo para este caso:

Objetivos de contención			
Caso operacional	El ARC final es ARC-d	El ARC final es otro distinto a ARC-d y la operación se lleva a cabo en un espacio aéreo adyacente que no es un ARC-d.	El ARC final es otro distinto a ARC-d y la operación se lleva a cabo en un espacio aéreo adyacente a uno con ARC-d.
Nivel de robustez de la contención	Baja	Baja	Alta
Nivel de integridad; pérdida permisible de contención	Requisitos mínimos de sistemas para todas las operaciones (Ver Apéndice O requisitos de los equipos)	Requisitos de sistemas para robustez media (Ver Apéndice O requisitos de los equipos) con una pérdida de contención recomendada < 1 por cada 100 horas de vuelo.	Requisitos de sistemas para robustez alta (Ver Apéndice O requisitos de los equipos) Una pérdida de contención recomendada < 1 por cada 10000 horas de vuelo.
Garantía de la contención	El operador declara que las mitigaciones pueden contener al RPA en el volumen de espacio aéreo planificado para la operación.	El operador declara que las mitigaciones pueden contener al RPA en el volumen de espacio aéreo planificado para la operación.	El operador presenta evidencia ante AESA que las mitigaciones pueden contener al RPA en el volumen de espacio aéreo planificado para la operación.

Tabla 4. Objetivos de contención en el volumen de espacio aéreo pretendido.

En cualquier caso, se deberá contar con equipos para **garantizar que la aeronave opere dentro de las limitaciones previstas**, incluyendo el **volumen de espacio aéreo** en el que se pretende realizar la operación. Es importante recalcar que el volumen operacional y márgenes seleccionados, deben ser los adecuados para que, a efectos de este escenario estándar, sea razonable no esperar que la aeronave pueda entrar en zonas donde pueda considerarse una categoría de espacio aéreo asociada a un ARC-d.

G. REQUISITOS DE RENDIMIENTO DE LAS MITIGACIONES TÁCTICAS (TMPR: MITIGATION PERFORMANCE REQUIREMENT) Y NIVELES DE ROBUSTEZ (Paso #7 SORA)

Las mitigaciones tácticas se aplican para atenuar cualquier **riesgo residual** (riesgo restante después de aplicar las mitigaciones estratégicas) de una colisión en el aire a fin de lograr el objetivo de seguridad para el volumen de espacio aéreo considerado. Las mitigaciones tácticas tomarán la forma de "Ver y Evitar" (es decir, operaciones VLOS) o pueden basarse un sistema que proporcione un medio alternativo para alcanzar el objetivo de seguridad del espacio aéreo aplicable (operación usando un DAA o múltiples sistemas DAA).

En definitiva, se consideran medidas de mitigación tácticas aquellos procedimientos o decisiones establecidas en un periodo de tiempo muy pequeño durante el transcurso de la operación de forma que se reduzca el riesgo de colisión en aire mediante la fórmula general de "ve, decide, evita y da feedback". ("See, Decide, Avoid, Feedback Loop - SDAF loop").



Para este escenario estándar se plantea es un esquema de “See and Avoid” (Ver y Evitar): **VLOS**.

Además:

- Es importante que el operador tenga en cuenta que no constituye de por sí, la única medida que debe tomar para todos los casos, especialmente en aquellos en los que las operaciones se realicen dentro del entorno aeroportuario definido por SORA, en los que las medidas estratégicas serán muy exigentes, y deberán cumplimentarse con medidas tácticas adicionales. Como norma general, la proximidad a las pistas de despegue y aterrizaje de aeródromos marcará la exigencia de estas mitigaciones, estando, por supuesto, supeditadas a la correspondiente coordinación con los gestores aeroportuarios y los proveedores de servicio de tránsito aéreo correspondientes.
- Deberá analizar el riesgo potencial de que se produzca un encuentro con una aeronave tripulada antes de la realización del vuelo, analizando el entorno, y asegurando que se cuenta con los elementos adecuados para mantener la conciencia situacional que le permita evitar un fortuito encuentro con una aeronave tripulada. Para ello, en caso necesario, el operador podría valerse de observadores u otros medios.
- El operador debe considerar aspectos adicionales referentes espacio aéreo, operacionales y de equipamiento que tienen un impacto directo en la probabilidad del riesgo de colisión con otras aeronaves en el espacio aéreo, tales como eventos especiales.
- Además de contactar con la dependencia de Control ATC para ser autorizado a iniciar la operación RPAS (obligatorio en espacio controlado clase A, B, C y D), el piloto deberá:
 - o Mantenerse a la escucha en la frecuencia ATC correcta: SIEMPRE, en cualquier operación.
 - o Solicitar “clearance” o autorización a la dependencia ATC responsable para iniciar la operación y comunicar finalización de la misma: SIEMPRE que la dependencia ATC así lo haya determinado en la coordinación pre-táctica.
 - o Solicitar servicio anticolidión al Control ATC responsable: sólo cuando vaya a operarse en zonas de importante densidad de tráfico aéreo, como puedan ser las zonas de arribadas y despegues de un aeropuerto.
- La disponibilidad por parte del Operador de un plan de emergencia que tenga, como medida principal, el aviso por radio al Control ATC en caso de pérdida de control del RPAS.
- La comprobación, el día de la operación y previos (incluido el mismo día de la operación), de las actividades y advertencias para los usuarios del espacio aéreo (NOTAM) en la zona donde tendrán lugar las operaciones RPAS. A Este respecto, se recomienda el uso de la plataforma ICARO XXI.
- De acuerdo, con este escenario, si se pretende volar por encima del obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m desde la aeronave, el operador deberá cumplir con las siguientes medidas:
 - El operador deberá valerse de un observador para completar la conciencia situacional en relación la posible presencia de aeronaves tripuladas en las inmediaciones de la zona de vuelo.
 - El operador podrá analizar la utilidad de valerse de una radio aeronáutica para detectar posibles aeronaves tripuladas en las inmediaciones de la zona de vuelo.
 - La operación debe planificarse para que el tiempo requerido para realizar la operación reduzca al máximo el tiempo de exposición de la aeronave en esta situación.
- La aeronave deberá contar con suficientes luces, u otros dispositivos o pintura adecuada, de tal forma que se garantice su visibilidad desde cualquier dirección (espacial) y al menos 500 metros. El operador podrá establecer limitaciones en esta distancia si no puede garantizar que cumple con este requisito, y añadir mitigaciones adicionales en su caso.
- El operador debe contar con procedimientos para poder detectar y evitar a otras aeronaves, personas, edificios y otros obstáculos en tierra durante el vuelo nocturno. Podrá valerse de observadores para ello. El sistema de iluminación debe ser educado para no confundir al piloto



- remoto y permitiéndole conocer la actitud de la aeronave y dirección del vuelo. Así mismo la iluminación del RPA no debe confundir, ni deslumbrar a otros usuarios del espacio aéreo.
- Cuando las operaciones sean nocturnas, se deberá equipar la aeronave con luces de navegación y anticolidión, y estar activas durante toda la operación y cumplir lo estipulado en SERA 3215.
 - o Las luces de navegación deben ser diferentes a las de anticolidión. Aunque solo deberán integrar luces anticolidión, si las de navegación pueden crear confusión a otros usuarios.
 - o Los colores de las luces anticolidión se basarán en los establecidos en el Anexo 14 de OACI para obstáculos móviles (amarillo en general y, el color azul se reserva para FFCCS si así lo estimasen), parpadeantes entre 60 y 90 destellos por minuto, independientemente de la intensidad, con la intención de que se diferencien de las luces que equipa la aviación tripulada, para no confundir a otros usuarios del espacio aéreo.
 - o Para las luces de anticolidión:
 - Se permitirá el uso de modo fijo o atenuado en el hemisferio inferior (SERA 3215e) siempre que la aeronave esté a menos de 500 metros del piloto y/u observadores.
 - En vuelo de ultra baja cota (por debajo de 50 pies) o cuando la operación se encuentre totalmente apantallada por otros obstáculos del entorno, se admitirá que la iluminación de 360º solo sea visible en su hemisferio superior.

H. DETERMINACIÓN DEL SAIL (SPECIFIC ASSURANCE AND INTEGRITY LEVEL) (Paso #8 SORA)

El parámetro elegido para consolidar el análisis de riesgo de aire y tierra y para llevar a cabo las operaciones requeridas es el **SAIL** (Specific Assurance and Integrity Level). El SAIL representa el **nivel de confianza en que la operación de RPAS permanecerá bajo control**.

Una vez establecido el GRC final y el ARC, ahora es posible derivar el SAIL asociado con el ConOps propuesto. El nivel de confianza representado por SAIL no es cuantitativo, y corresponde a:

- **Objetivos** a cumplir,
- **Descripción de las actividades** que podrían respaldar el cumplimiento de esos objetivos, y
- **Evidencia** para indicar que los objetivos han sido satisfechos.

En la siguiente tabla se recoge la determinación del SAIL a partir del **GRC Final (3)** y el **ARC Final (ARC-b)** para el escenario estándar considerado:



Determinación del SAIL				
	ARC Final			
GRC Final	a	b	c	d
1	I	II	IV	VI
2	I	II	IV	VI
3	II	II	IV	VI
4	III	III	IV	VI
5	IV	IV	IV	VI
6	V	V	V	VI
7	VI	VI	VI	VI
>7	Categoría certificada (C)			

Tabla 5. Determinación del SAIL.

Por tanto, para el escenario estándar considerado, el SAIL es II.

I. IDENTIFICACIÓN DE LOS OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL (OSO: OPERATIONAL SAFETY OBJECTIVES) (Paso #9 SORA)

El último paso del proceso SORA es evaluar las defensas a las posibles amenazas dentro de la operación en forma de **objetivos de seguridad operacional (OSO)** y el nivel de robustez asociado dependiendo del SAIL. La siguiente tabla proporciona una metodología cualitativa para hacer esta determinación. En esta tabla, debe entenderse “O” como opcional, “L” como de baja robustez, “M” como de robustez media, y “H” como de alta robustez. Los diferentes OSO se agrupan según la amenaza que ayudan a mitigar. Se ha subrayado, para aquellos OSOS no opcionales, la columna correspondiente al SAIL II:



Nº del OSO (en línea con el Anexo E)	Barrera a la amenaza	SAIL					
		I	II	III	IV	V	VI
Problema técnico del RPAS							
OSO#1	Asegurar que el operador es competente y / o ha demostrado su capacidad como tal	O	L	M	H	H	H
OSO#2	El RPAS es fabricado por una entidad competente y / o probada	O	O	L	M	H	H
OSO#3	El mantenimiento del RPAS se realiza por un entidad competente y/o probada	L	L	M	M	H	H
OSO#4	El RPAS ha sido desarrollado según estándares de diseño reconocidos	O	O	O	L	M	H
OSO#5	El RPAS está diseñado considerando la seguridad y fiabilidad del sistema	O	O	L	M	H	H
OSO#6	El rendimiento del enlace C3 es adecuado para la operación	O	L	L	M	H	H
OSO#7	Inspección del RPAS (inspección del producto) para garantizar la coherencia con el ConOps (Concepto de Operación)	L	L	M	M	H	H
OSO#8	Se definen, validan y se implantan procedimientos operacionales para afrontar problemas técnicos con el RPAS	L	M	H	H	H	H
OSO#9	La tripulación remota está entrenada adecuadamente, incluido entrenamiento recurrente y es capaz de controlar la situación anormal desde el punto de vista técnico del sistema	L	L	M	M	H	H
OSO#10	Recuperación segura del Sistema ante un problema técnico	L	L	M	M	H	H
Deterioro de los sistemas externos que apoyan el funcionamiento del RPAS.							
OSO#11	Se definen, validan y se implantan procedimientos operacionales que sirvan para manejar el deterioro de los sistemas externos que apoyan la operación del RPAS.	L	M	H	H	H	H
OSO#12	El RPAS está diseñado para gestionar el deterioro de los sistemas externos que le apoyan	L	L	M	M	H	H
OSO#13	Los servicios externos que apoyan las operaciones del RPAS son adecuados para la operación.	L	L	M	H	H	H
Error humano							
OSO#14	Se definen, validan y se implantan procedimientos operacionales para afrontar errores humanos.	L	M	H	H	H	H
OSO#15	La tripulación remota está entrenada adecuadamente, incluido entrenamiento recurrente y es capaz de controlar la situación anormal desde el punto de vista del error humano.	L	L	M	M	H	H
OSO#16	Coordinación de la tripulación múltiple	L	L	M	M	H	H
OSO#17	la tripulación remota se encuentra en condiciones adecuadas para la operación.	L	L	M	M	H	H
OSO#18	Se establece protección automáticas frente a error humano sobre la envolvente de vuelo	O	O	L	M	H	H



OSO#19	Recuperación segura tras un error humano	O	O	L	M	M	H
OSO#20	Se realiza una adecuada evaluación de los Factores Humanos y el Interfaz Hombre Máquina (HMI) es adecuado para la operación	O	L	L	M	M	H
Condiciones de operación adversas							
OSO#21	Se definen, validan y se implantan procedimientos operacionales adecuados en caso de que existan condiciones adversas.	L	M	H	H	H	H
OSO#22	La tripulación remota está entrenada para identificar las condiciones ambientales críticas y evitarlas	L	L	M	M	M	H
OSO#23	Se definen las condiciones del entorno para operaciones seguras, de manera que sean medibles y se establecen procedimientos para gestionarlas.	L	L	M	M	H	H
OSO#24	El RPAS ha sido diseñado y calificado para condiciones ambientales adversas.	O	O	M	H	H	H

Tabla 6. Objetivos de Seguridad Operacional (OSOs).

Debe tenerse en cuenta que el requisito de contar con **medios para que el piloto conozca la posición de la aeronave durante el vuelo**, puede incluirse en los requisitos que se establezcan para el **OSO#13**.

J. INFORME EXHAUSTIVO DE SEGURIDAD (Paso #10 SORA)

El proceso SORA proporciona al operador, a la autoridad competente y al ANSP una metodología que incluye una serie de mitigaciones y objetivos de seguridad que deben considerarse para garantizar un nivel adecuado de confianza de que la operación puede llevarse a cabo de manera segura. Estos son, en particular:

- Mitigaciones utilizadas para modificar el GRC intrínseco.
- Mitigaciones estratégicas para el ARC inicial.
- Mitigaciones tácticas para el ARC final.
- Objetivos de contención en el espacio aéreo deseado.
- Objetivos de seguridad operacional (OSO)

La justificación satisfactoria de las mitigaciones y los objetivos requeridos por el proceso SORA proporciona un nivel suficiente de confianza para que la operación propuesta pueda llevarse a cabo con seguridad.

El operador debe asegurarse de considerar cualquier requerimiento adicional a los identificados por el proceso SORA (por ejemplo, security). En **entorno urbanos** cobra especial importancia, el análisis de **posibles interferencias radioeléctricas**, por lo se requerirá, al menos, realizar una prueba antes de los vuelos de que no hay afecciones significativas. Además, se debe considerar la cobertura del radio enlace, y sobre vital importancia el aseguramiento de que la aeronave está siempre dentro del alcance visual del piloto.

En este tipo de escenarios de espacio aéreo controlado, es conveniente, junto con el proveedor de servicio de tránsito aéreo, analizar las posibles **interferencias a instalaciones radioeléctricas**, tales como radio ayudas, que pueda haber en los aeródromos cercanos.

El presente documento puede considerarse en sí como el informe que constituye el propio estudio de seguridad.