

**CODIFICACIÓN ATSP:
EARO - A**

**EVALUACIÓN Y ATENUACIÓN DEL RIESGO OPERACIONAL PARA LA OPERACIÓN CON UAS
EN ESPACIO AÉREO CONTROLADO Y ZONA DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIZ)**

El presente documento define las medidas adicionales de atenuación del riesgo de las operaciones con UAS que pretendan realizarse en espacio aéreo controlado y zona de información de vuelo (FIZ) para un CONOPS determinado acordadas por escrito entre el operador de UAS y el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo (ATSP) y establece el procedimiento de coordinación a seguir para llevar a cabo la actividad aérea. Asimismo, cuando este se encuentre validado por el ATSP, constituye evidencia de la coordinación del estudio aeronáutico de seguridad, en cumplimiento del artículo 45.3.c del Real Decreto 1180/2018, y del procedimiento de coordinación con el proveedor de servicios, de conformidad con el UAS.SPEC.040.1.b del Reglamento (UE) de Ejecución 2019/947.

La actividad aérea del operador de UAS deberá ceñirse a lo contemplado en este documento. Cualquier operación que no se ajuste a las condiciones establecidas requerirá de una nueva evaluación y atenuación del riesgo operacional y coordinación con el ATSP, sin perjuicio de las sanciones a que pudiera dar lugar el incumplimiento de las medidas acordadas.

1. DATOS DEL OPERADOR DE UAS Y PROVEEDOR DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Datos de contacto a efectos de coordinación estratégica y evaluación del presente documento entre ambas partes:

1.1. Datos del operador de UAS

Número de registro de operador de UAS	A cumplimentar por el operador
Nombre o razón social	Nombre o razón social
Persona de contacto	Nombre y apellidos (cargo)
Teléfono	Tlf
Email	Email

1.2. Datos del proveedor de servicios de tránsito aéreo

Nombre o razón social	ENAIRe
Contacto	ENAIRe Planea / drones.safety@enaire.es / web

2. DEFINICIÓN DEL CONCEPTO DE OPERACIÓN (CONOPS) Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

2.1. CONOPS

Las operaciones deberán ajustarse al CONOPS siguiente:

CATEGORÍA ABIERTA (subcategorías A1, A2, A3)
VLOS
DIURNO y/o NOCTURNO
DENTRO DE ESPACIO AÉREO CONTROLADO y/o ZONA DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIZ)
FUERA DE LAS DISTANCIAS DE SEGURIDAD RESPECTO A AERÓDROMOS ¹
Con RPAS
ALTURA MÁXIMA 60 m

Este documento es aplicable a aquellas operaciones áreas con aeronaves pilotadas remotamente que se ajusten a los siguientes parámetros:

- El **operador de UAS** esté **registrado**.
- Se opere según la **categoría abierta**, subcategorías A1, A2 o A3

Categoría	Restricciones operacionales	MTOM UAS sin etiqueta de identificación de clase	MTOM UAS con etiqueta de identificación de clase
Abierta A1	- No volar por encima de ninguna persona no participante (recomendación de no volar por encima de personas si marcado C0)	< 250 g y de construcción privada <250 g	C0 o construcción privada
	- No está permitido el vuelo sobre reuniones de personas	< 500 g	C1
Abierta A2	- Volar a una distancia de 50 m de cualquier persona no participante (30 m si marcado C2)	< 2 kg	C2
Abierta A3	- No volar cerca de ninguna persona no participante - Distancia de 150 m respecto de: - Zonas residenciales - Zonas comerciales - Zonas industriales - Zonas recreativas	< 25 kg y de construcción privada <25 kg	C0 a C6 o construcción privada

- Se limite la altura a un **máximo de 60 m** sobre el terreno.
- Las operaciones tengan lugar **en espacio aéreo controlado y/o zona de información de vuelo (FIZ)**.
- Se realicen **fuera de las distancias de seguridad respecto a aeropuertos, aeródromos y helipuertos** definidas en el anexo a este documento.
- Las operaciones de UAS no sean autónomas y se realicen dentro del alcance visual del piloto (VLOS).
- Sean operaciones **diurnas y/o nocturnas**.

2.2. Ámbito de aplicación

¹ Distancias de seguridad respecto a aeródromos a efectos de evaluación del riesgo y coordinación de operaciones de UAS en espacio aéreo controlado y FIZ, según anexo del presente documento. Estas distancias son independientes al requisito de coordinación de operaciones con el gestor de la infraestructura requerido en el artículo 45.3.b del Real Decreto 1180/2018.

La presente coordinación es válida en el espacio aéreo controlado y zona de información de aeródromo gestionado por las dependencias ATS de los aeródromos:

Dependencias donde ENAIRe presta servicios de tránsito aéreo
--

o

Dependencia	Código OACI	Observaciones
Nombre de la dependencia	Código OACI	

Rellenar tabla en caso de EARO específica

3. DESCRIPCIÓN DE UAS Y MODELO SEMÁNTICO

En este apartado, se listan los modelos de UAS que empleará el operador y la descripción del modelo semántico con la geografía máxima del vuelo y el volumen de contingencia y margen por riesgo en aire mínimos que se mantendrán.

3.1. Descripción de los UAS

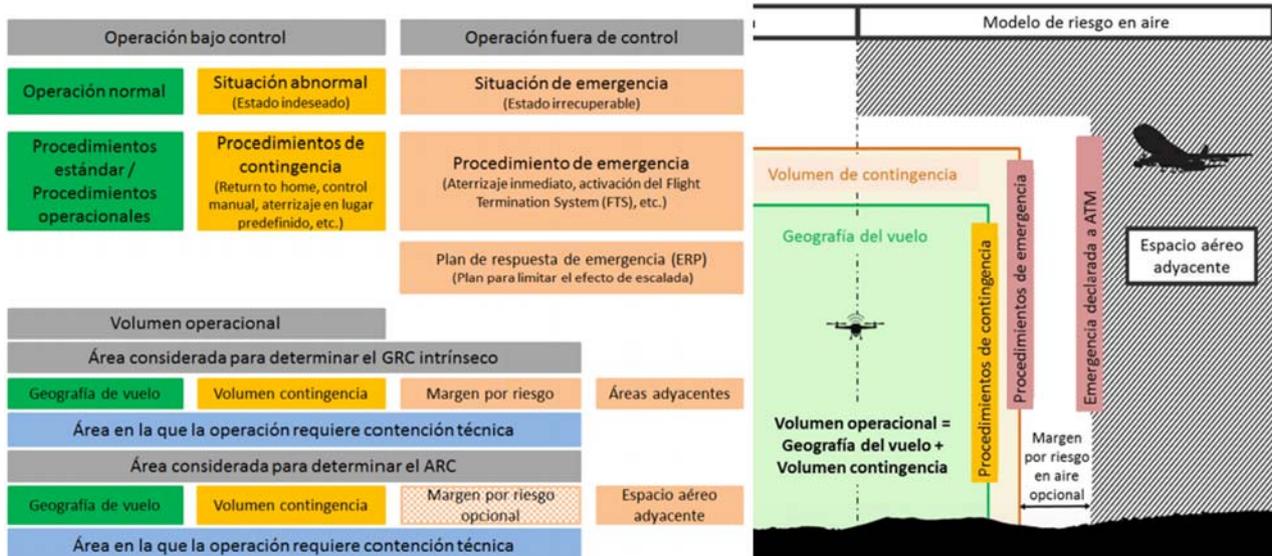
En la siguiente tabla se recogen los modelos de UAS que se emplearán en las operaciones del CONOPS anteriormente descrito:

	Configuración	MTOM (kg)	Paracaídas	Dimensión (m)	Velocidad (m/s)	Energía de impacto (Julios)	Autonomía (min)
UAS 1							
UAS 2							
UAS n							

*Los datos técnicos del UAS los facilitan los distintos fabricantes en la documentación de la aeronave. En la [web de AESA](#) también dispone de un listado de fabricantes y aeronaves con los datos técnicos más relevantes, incluida la energía de impacto.

3.2. Modelo semántico

A continuación, se describe el modelo semántico en función del tipo de UAS indicado en el apartado anterior. Los datos reflejados son valores máximos para la geografía del vuelo y mínimos para volúmenes de contingencia y márgenes de seguridad que ha de cumplir el operador en cada uno de sus vuelos. Para el cálculo de estas distancias se ha tenido en cuenta, además del tipo de UAS y sus prestaciones, las limitaciones meteorológicas, perfiles de vuelo, protocolos de contingencia y emergencia y tiempos de respuesta de los pilotos a distancia, etc.



	Geografía del vuelo máxima (distancias en metros)		Volumen de contingencia mínimo (distancias en metros)		Margen mínimo por riesgo en aire (distancias en metros)		Observaciones
	Horizontal*	Vertical	Horizontal*	Vertical	Horizontal*	Vertical	
UAS 1		60					
UAS 2		60					
UAS n		60					

(*) Representa el radio del volumen, es decir, distancia entre piloto – UAS.

4. MEDIDAS ESPECÍFICAS DE ATENUACIÓN PARA OPERACIONES EN ESPACIO AÉREO CONTROLADO Y ZONAS DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIZ)

Las operaciones con UAS desarrolladas en espacio aéreo controlado y/o FIZ deben cumplir con los requisitos establecidos en el Capítulo XI del Real Decreto 1180/2018 y adicionalmente las medidas que, para este tipo de operación, determine el ATSP para garantizar la seguridad y continuidad de las operaciones aéreas.

COD.	TIPO DE ATENUACIÓN	MEDIDA DE ATENUACIÓN	OBSERVACIONES
MAE01	Estratégica	Disponer de los conocimientos necesarios para obtener la calificación de radiofonista , acreditados mediante habilitación anotada en una licencia de piloto o certificación emitida por una organización de formación aprobada (ATO) o escuela de ultraligeros.	Art. 33.1.e RD 1036/2017
MAE02	Estratégica	Acreditar un conocimiento adecuado del idioma o idiomas utilizados en las comunicaciones entre el controlador y la aeronave, atendiendo a las condiciones operativas del espacio aéreo en el que se realice la operación	Art. 33.1.e RD 1036/2017
MAE03	Estratégica	Disponer de un 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 opere.	Art. 46.1.a RD 1180/2018

MAE05	Estratégica	Contar con un 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, en el que se constate la seguridad de la operación. La operación se realizará con sujeción a las condiciones y limitaciones y establecidas en dicho estudio aeronáutico de seguridad	El presente documento Art. 45.3.c RD 1180/2018
MAE07	Estratégica	Presentar plan de vuelo para los servicios de tránsito aéreo (FPL). En el plan de vuelo se hará constar expresamente que se trata de una aeronave no tripulada.	Art. 45.5 RD 1180/2018
MAE09	Estratégica	Coordinación con el gestor del aeródromo, incluyendo helipuertos, si se pretende operar a una distancia inferior a 8 km del punto de referencia de cualquier aeropuerto o aeródromo y la misma distancia respecto de los ejes de las pistas y su prolongación, en ambas cabeceras, hasta una distancia de 6 km contados a partir del umbral en sentido de alejamiento de la pista.	Art. 45.3.b RD 1180/2018
MAE04	Estratégica	Disponer de un sistema de comunicación alternativo con la dependencia ATS (Teléfono móvil).	
MAE11	Estratégica	Restricción operacional en tiempo de exposición (emplear el menor tiempo posible).	
MAE12	Estratégica	La coordinación previa, en la evaluación y atenuación del riesgo operacional, de código ARCID e identificador de llamada (<i>callsign</i>) a emplear en las operaciones.	
MAE13	Estratégica	Coordinación previa, en la evaluación y atenuación del riesgo operacional, del idioma o idiomas a emplear en las comunicaciones aeronáuticas entre el operador y el servicio de tránsito aéreo.	
MAE15	Estratégica	Restricción operacional y definición del volumen de operación reforzado por geocaging/ geofencing/ software, necesariamente en altura AGL y, siempre que sea posible, al abrigo de obstáculos u orografía.	
MAE27	Estratégica	Contar con procedimientos para la comprobación de las actividades y advertencias para los usuarios del espacio aéreo (NOTAM) en la zona de operaciones prevista.	
MAE30	Estratégica	Planificación adecuada de la operación para mantener la conciencia situacional. En caso de que el piloto “no tenga visual del entorno” o se vuele 15 m por encima del obstáculo más alto situado dentro de un radio de 50 m desde el UAS deberá valerse de observadores del espacio aéreo y/u otros medios (radio aeronáutica) para evitar que se produzca un encuentro fortuito con una aeronave tripulada.	

MAE34	Estratégica	Disponer de luces para garantizar la visibilidad cuando las operaciones sean nocturnas.	Art. 46.1.e RD 1180/2018
MAT01	Táctica	Comprobación de las actividades y advertencias para los usuarios del espacio aéreo (NOTAM, etc.) en la zona donde tendrán lugar las operaciones UAS. A este respecto, deberá usarse como mínimo la aplicación ENAIRe DRONES.	
MAT10	Táctica	Análisis previo de la cobertura VHF en la zona de operaciones prevista, así como de la cobertura de red de telefonía en caso de utilizar este medio tanto como sistema principal de comunicaciones o como alternativo, si el medio principal falla. De forma previa a iniciar la operación, se deberá estar en disposición de realizar una prueba de radio y/o llamada, cuya conveniencia quedará a criterio de la dependencia ATS.	Verificar que se dispone de cobertura de telefonía móvil en el lugar de operación.
MAT05	Táctica	Contactar con la dependencia ATS con la antelación indicada por el ATSP según procedimiento de coordinación para verificar la viabilidad de la operación.	
MAT06	Táctica	Contar con la previa autorización del control de tránsito aéreo o comunicación al personal de información de vuelo de aeródromo (AFIS) . En el primer contacto con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo los indicativos de llamada de las aeronaves no tripuladas deberán incluir las palabras "No tripulado" o "Unmanned".	Art. 45.3.c RD 1180/2018
MAT04	Táctica	Mantenerse a la escucha activa en la frecuencia aeronáutica correspondiente o, en su defecto, poder comunicarse mediante sistema de telefonía móvil (volumen de sonido adecuado y con cobertura).	
MAT08	Táctica	Comunicar la finalización de la operación a la dependencia de servicios de tránsito aéreo (ATS).	
MAT09	Táctica	La disponibilidad y ejecución por parte del operador de UAS de procedimientos específicos ante situaciones anormales y de emergencia, que tenga como medida principal el aviso por radio/teléfono a la dependencia ATS en caso de pérdida de control del UAS (fly-away).	
MAT20	Táctica	Aterrizaje inmediato por comunicación del servicio ATC o información de tránsito por parte del AFIS.	

5. PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN DE OPERACIONES CON ATSP

A continuación, se acuerdan las siguientes instrucciones a seguir para llevar a cabo cada una de las operaciones aéreas pretendidas por el operador de UAS en espacio aéreo controlado y/o FIZ:

Indicativo ARCID*	AEDRONX (propuesto por el operador y evaluado y aceptado por el ATSP)
Indicativo de llamada (<i>callsign</i>)*	AERODRON X
Idioma a emplear en las comunicaciones aeronáuticas	ESPAÑOL
Medio principal para las comunicaciones	TELÉFONO MÓVIL
Medio alternativo para las comunicaciones	RADIO AERONÁUTICA
Solicitud de publicación de NOTAM	NO**

*Sin perjuicio de que este pueda ser modificado en la coordinación táctica o por el ATCO/AFISO durante las operaciones en base a sus atribuciones.

(**) No obstante, podrá requerirse en las fase pre-táctica o táctica del proceso de coordinación si se estimara conveniente para una correcta realización de la operación.

Procedimiento que debe seguir el operador de UAS para poder llevar a cabo cualquier vuelo según el CONOPS coordinado:

Flujograma de operaciones específico para EARO-A elaborado por el ATSP detallando las instrucciones, ordenadas cronológicamente, que ha de seguir el operador de UAS para llevar a cabo una operación en concreto.

- 0) Si se requiere la coordinación con el gestor del aeródromo según medida de atenuación MAE09, mínimo 20 días hábiles antes de la operación deberá ponerse en contacto con el gestor aeroportuario.
- 1) Mínimo 10 días hábiles antes de la operación presentar al ATSP:
 - o Copia de evidencia de coordinación EARO (este documento) firmado por ambas partes.
 - o Datos específicos de la operación
 - Lugar concreto.
 - Fecha y hora.
- 2) El día antes de la operación (recomendado) o hasta 60 minutos antes de la hora de inicio de la operación, presentar plan de vuelo para los servicios de tránsito aéreo (FPL) según la guía de ENAIRe disponible en su web.
(https://www.enaire.es/servicios/drones/lo_necesario_para_volar_tu_dron/volar_espacio_aereo_controlado_enaire)
- 3) Antes del vuelo:
 - o Comprobar la correcta presentación del plan de vuelo ATS
 - o Boletín de Información Previa al vuelo (PIB) y/o NOTAM y meteorología en la zona de operaciones.
- 4) 30 minutos antes del inicio de operaciones: contactar con ATC/AFIS para confirmar la operación.
 - o En la primera comunicación, el piloto informará del número de referencia del trabajo aéreo de que se trate (REF. ENAIRe XXX / Indicativo de Llamada XXX), debiendo incluir en la comunicación las palabras “NO TRIPULADO” o “UNMANNED”.

- 5) Antes del inicio del vuelo: contactar con el ATCO/AFISO para obtener la autorización de vuelo (despegue) o informar del mismo.
- 6) Tras finalizar operaciones:
 - o contactar con el ATCO/AFISO e informar de la finalización de las operaciones
 - o notificar el cierre del plan de vuelo ATS llamando a la oficina ARO correspondiente.
 - o notificar la finalización y/o cancelación de operaciones al COOP.

6. PROCEDIMIENTOS ESPECÍFICOS ANTE SITUACIONES ANORMALES Y DE EMERGENCIA

Se adoptarán los siguientes procedimientos ante situaciones anormales y de emergencia:

EVENTO	PROCEDIMIENTO
Pérdida de comunicaciones entre operador de UAS y ATSP	<ul style="list-style-type: none"> • Si el fallo de comunicaciones es detectado por la dependencia ATS: <ul style="list-style-type: none"> - Establecer comunicación por los medios alternativos (teléfono fijo o móvil o radio de comunicaciones aeronáuticas) informando de la pérdida de comunicación. Si no se puede garantizar la correcta comunicación entre la dependencia ATS y el operador de UAS, se cancelarán las operaciones. • Si el fallo de comunicaciones es detectado por el operador de UAS: <ul style="list-style-type: none"> - Mantener la conciencia situacional extremando la observación del espacio aéreo y el “ver y evitar”. - Establecer comunicación por los medios alternativos (teléfono fijo o móvil o radio de comunicaciones aeronáuticas) informando del fallo de comunicación inicial y proceder según instrucciones o comunicaciones del ATS. - Si el operador no es capaz de establecer las comunicaciones por ningún medio deberá finalizar inmediatamente el vuelo aterrizando la aeronave en un lugar seguro. - Comunicar lo antes posible la finalización de la actividad a la dependencia ATS por el medio alternativo pertinente y cancelando el plan de vuelo ATS. - En caso de reestablecer las comunicaciones, el operador de UAS deberá obtener nuevamente la autorización ATC o comunicación AFIS para iniciar un nuevo vuelo.
Pérdida de control del UAS (<i>fly away</i>)	<p>Si no es posible recuperar el control y/o se desconoce la posición del UAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Considerar la activar el sistema de terminación segura del vuelo según procedimientos del operador. - Notificar a la mayor brevedad posible por radio/teléfono al ATS la pérdida de control y posición del UA: <ul style="list-style-type: none"> - Indicativo de llamada + “no tripulado” - Emergencia por pérdida de control de la aeronave no tripulada - Última posición conocida, velocidad, rumbo y altura/altitud - Autonomía restante

	- Informar la finalización de la emergencia al ATS cuando se tenga conocimiento de que el UA ya no se encuentra en vuelo o se tiene la certeza de que no es posible que continúe en vuelo (ha transcurrido el tiempo máximo de autonomía total del UA)
--	--

A continuación, se indican las direcciones de contacto para notificaciones en caso de situaciones anormales o de emergencia:

Puesto	Contacto
Dependencia ATS (civil/militar)	Frecuencia / TLF // Según dependencia afectada. Se facilita en coordinación previa
Departamento de coordinación operativa de espacio aéreo (COP) de ENAIRE	ENAIRe PLANEa / cop@enaire.es
Centro de Gestión Aeroportuario (CGA) / Operaciones Aeropuerto / Base militar	Según dependencia afectada. Se facilita Contacto en coordinación previa.
Emergencias	112

7. EVIDENCIA DE COORDINACIÓN Y VALIDEZ

La presente coordinación tiene validez indefinida, con sujeción, en todo caso, a la correcta implementación de las medidas de mitigación y al cumplimiento de las limitaciones o condiciones de la operación establecidas y en tanto se mantenga su cumplimiento. Cualquier modificación o desvío de lo indicado en el presente documento requerirá de un nuevo acuerdo. Cuando existan motivos justificados, el ATSP se reserva el derecho a modificar las presentes condiciones o revocar el acuerdo.

En prueba de conformidad y evidencia de coordinación, ambas partes muestran su consentimiento con el presente documento:

El operador	El proveedor de servicios de tránsito aéreo
En XXX a dd de mm de 202_	En Madrid a ___ de _____ de 202_
Firma	Firma/sello
Cargo	Técnico de Seguridad Operacional de ENAIRe
NOMBRE Y APELLIDOS	

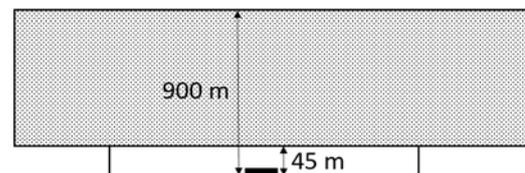
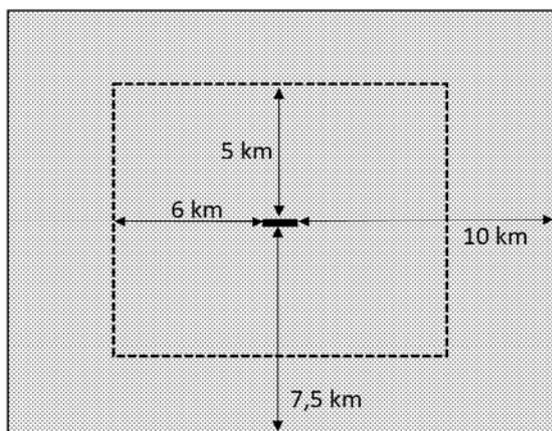
ANEXO I. DISTANCIAS DE SEGURIDAD RESPECTO A AERÓDROMOS

La presente evaluación de riesgos y coordinación de operaciones será válida siempre que la **geografía del vuelo y su volumen de contingencia** asociado según el modelo semántico descrito se encuentren **fuera de las distancias de seguridad de aeródromos** definidas a continuación:

a) En aeródromos de uso público y militares que no sean helipuertos:

1º) Hasta los 45 metros de altura medidos desde el Punto de Referencia de Aeródromo, en adelante ARP: un área de 6 kilómetros de longitud medida desde los extremos de pista en sentido de prolongación del eje de pista hacia fuera y una anchura de 5 kilómetros a ambos lados medida desde el eje de pista. En todo caso el límite inferior de este volumen será el nivel de la superficie.

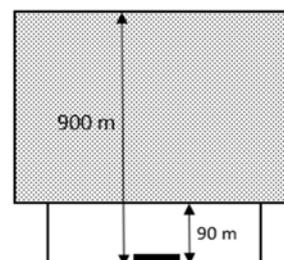
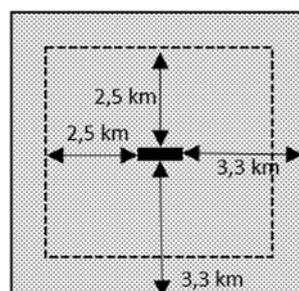
2º) Por encima de los 45 metros de altura y hasta 900 metros de altura, ambas medidas desde el ARP: un área de 10 kilómetros de longitud medida desde los extremos de pista en sentido de la prolongación del eje de pista hacia fuera y una anchura de 7,5 kilómetros a ambos lados medida desde el eje de pista.



b) En helipuertos de uso público y militares:

1º) Hasta los 90 metros de altura medida desde el Punto de Referencia del Helipuerto, en adelante HRP: un área de 2,5 kilómetros de longitud medida desde los extremos del área de aproximación final y de despegue (en adelante FATO, por sus siglas en inglés de «*Final Approach and Takeoff Area*») en sentido de prolongación del eje de la FATO hacia fuera y una anchura de 2,5 kilómetros a ambos lados medida desde el eje de la FATO. En todo caso el límite inferior de este volumen será el nivel de la superficie.

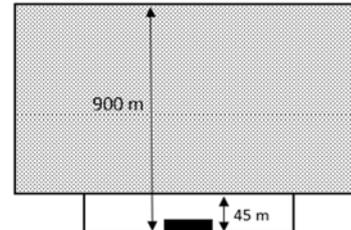
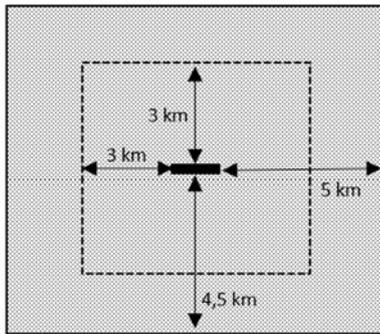
2º) Por encima de los 90 metros de altura y hasta 900 metros de altura, ambas medidas desde el HRP: un área de 3,3 kilómetros de longitud medida desde la FATO en sentido de prolongación del eje de la FATO hacia fuera y una anchura de 3,3 kilómetros a ambos lados medida desde el eje de la FATO.



c) En aeródromos de uso restringido que no sean helipuertos:

1º) Hasta los 45 metros de altura medida desde el ARP: un área de 3 kilómetros de longitud medida desde los extremos de pista en sentido de la prolongación del eje de pista hacia fuera y una anchura de 3 kilómetros a ambos lados medida desde el eje de pista. En todo caso el límite inferior de este volumen será el nivel de la superficie.

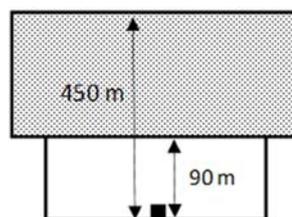
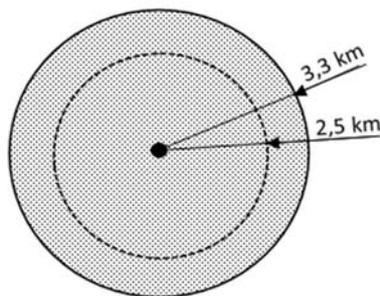
2º) Por encima de los 45 metros de altura y hasta 900 metros de altura, ambas medidas desde el ARP: un área de 5 kilómetros de longitud medida desde los extremos de pista en sentido de la prolongación del eje de pista hacia fuera y una anchura de 4,5 kilómetros a ambos lados medida desde el eje de pista.



d) En helipuertos de uso restringido:

1º) Hasta los 90 metros de altura medida desde el HRP: un área circular de 2,5 kilómetros de radio desde el centro de la FATO. En aquellos helipuertos restringidos con FATO tipo pista de aterrizaje de más de 100 metros de longitud, la distancia anterior se considerará medida desde cada extremo de la FATO. En todo caso el límite inferior de este volumen será el nivel de la superficie.

2º) Por encima de los 90 metros de altura y hasta 450 metros de altura, ambas medidas desde el HRP: un área circular de 3,3 kilómetros de radio desde el centro de la FATO. En aquellos helipuertos restringidos con FATO tipo pista de aterrizaje de más de 100 metros de longitud, la distancia anterior se considerará medida desde cada extremo de la FATO.



IMPORTANTE: Conforme al artículo 45.3.b del Real Decreto 1180/2018 si la operación se encuentra a una distancia mínima de 8 km del punto de referencia de cualquier aeropuerto o aeródromo y la misma distancia respecto de los ejes de las pistas y su prolongación, en ambas cabeceras, hasta una distancia de 6 km contados a partir del umbral en sentido de alejamiento de la pista, se deberá coordinar la operación con el gestor del aeródromo.

ANEXO II. ACRÓNIMOS

AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
AIP	Publicación de Información Aeronáutica
ANSP	Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (Air Navigation Services Provider)
ATSP	Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo (Air Traffic Services Provider)
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo (Air Traffic Services)
ATC	Control de Tránsito Aéreo (Air Traffic Control)
ATZ	Zona de tránsito de aeródromo (Air Traffic Zone)
AFIS	Servicios de información de vuelo de Aeródromo (Aerodrome Flight Information Services)
ATCO	Controlador Aéreo (Air Traffic Control Officer)
AFISO	Operador AFIS (Aerodrome Flight Information Services Officer)
BVLOS	Más allá del alcance visual (Beyond Visual Line Of Sight)
COP	Departamento de Coordinación Operativa de Espacio Aéreo de ENAIRe
CTA	Área de Control (Control Traffic Area)
CTR	Zona de control (Controlled Traffic Region)
EMA	Estado Mayor del Aire
FIZ	Zona de información de vuelo (Flight Information Zone)
FPL	Flight Plan (Plan de vuelo)
MTOM	Maximum Take Off Mass (Masa máxima al despegue)
NOTAM	Aviso que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación, servicio, procedimiento o peligro aeronáutico que es indispensable conozca oportunamente el personal que realiza operaciones de vuelo (NOTice to AirMen)
PIB	Boletines de Información Previa al Vuelo
STS	Escenario Estándar (Standard Scenario)
TRA	Espacio aéreo temporalmente reservado (Temporary Reserved Area)
TSA	Espacio aéreo temporalmente segregado (Temporary Segregated Area)
UA	Aeronave No Tripulada (Unmanned Aircraft)
UAS	Sistema de Aeronave No Tripulada (Unmanned Aircraft System)
VLOS	Dentro del alcance visual del piloto (Visual Line Of Sight)