

DRONESVIP



INDUCCIÓN SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA UAV CW40D

ESTE MÓDULO SE UTILIZA COMO UNA INDUCCIÓN A LAS
OPERACIONES DE EMERGENCIA DE CW40D
PARA GUIAR A LOS USUARIOS A RECONOCER LAS SITUACIONES ANORMALES
DEL UAV EN TODAS LAS FASES DEL VUELO Y
GUIAR A LOS UAV AL ATERRIZAJE DE MANERA SEGURA



CONTENIDO

**CONOZCA LAS
ALERTAS DE
EMERGENCIA**



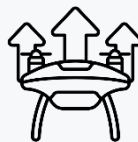
- DESCRIPCIÓN GENERAL
- DESPEGUE
- FASE DE ASCENSO VERTICAL
- FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL
- FASE DE VUELO DE ALA FIJA
- FASE DE ATERRIZAJE ALA FIJA
- FASE DE DESACELERACIÓN
- FIN DE LA FASE DE VUELO ESTACIONARIO/DESCENSO
- FINALIZACIÓN DEL VUELO
- ATERRIZAJE FORZOSO

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



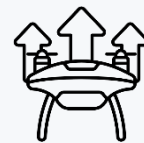
DRONESVIP

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



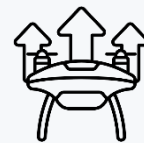
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
1	<p>INDICADOR DE ESTADO DE GNSS MUESTRA ALARMA ROJA (Número de SATÉLITES GNSS ≥ 5)</p> <p>FLUCTUACIÓN DEL NÚMERO ENTRE 5-10 SATÉLITES EN 3 SEGUNDOS.</p> <p>ESTADO DE POSICIONAMIENTO LOS SATÉLITES ES INESTABLE).</p>	<p>POBRE RECEPCIÓN DEL SISTEMA GNSS.</p> <p>LA ANTENA PRINCIPAL PUEDE TENER ANOMALÍAS ELÉCTRICAS O ANOMALÍAS EN EL ENTORNO OPERATIVO.</p>	BAJO	-	-	<p>1. SI EL NÚMERO DE SATÉLITES NO CONTINÚA DISMINUYENDO, CONTINÚE OBSERVANDO SIN MANIPULAR.</p> <p>2. SI EL NÚMERO DE SATÉLITES GNSS CONTINÚA DISMINUYENDO, EL SOFTWARE ENVIARÁ UN COMANDO DE CANCELACIÓN/ATERRIZAJE PARA CANCELAR EL DESPEGUE.</p> <p>3. SI EL UAV NO LOGRA APAGAR LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).</p>

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
2	<p>INDICADOR DE ESTADO DE "GNSS" MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>(LAS PANTALLAS UAV MUESTRAN CAMBIADO A MODO DE NAVEGACIÓN GNSS DE RESPALDO).</p>	<p>INTERFERENCIA EN LA RECEPCIÓN DE SEÑAL DEL SISTEMA PRINCIPAL DE POSICIONAMIENTO GNSS</p> <p>○</p> <p>LA ANTENA PRINCIPAL DEL SISTEMA GNSS PUEDE PRESENTAR ANOMALIAS.</p>	BAJO	SISTEMA PRINCIPAL GNSS ANORMAL Y SISTEMA GNSS DE RESPALDO NORMAL.	SI SENSAS QUE LA NAVEGACIÓN GNSS PRINCIPAL NO ES VÁLIDA Y SE CAMBIA A LA NAVEGACIÓN DE LA ANTENA GNSS DE RESPALDO.	<ol style="list-style-type: none"> DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE RÁPIDAMENTE Y PROHÍBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV. LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN OPERACIÓN PARA REALIZAR EL ATERRIZAJE O USARÁ EL CONTROL REMOTO PARA TOMAR EL CONTROL PARA EL ATERRIZAJE MANUAL (CUANDO EL UAV TIENE UNA OPCIÓN CONTROL REMOTO Y LA TRIPULACIÓN ES CAPAZ DE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE). SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



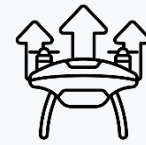
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
3	<p>INDICADOR DE ESTADO DE "GNSS" MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>(EL SISTEMA GNSS NO TIENE DATOS DE SATELITES).</p>	<p>LAS SEÑALES DE POSICIONAMIENTO GNSS PRINCIPAL Y DE RESPALDO SON ANORMALES.</p>	ALTO	-	-	<ol style="list-style-type: none"> DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE RÁPIDAMENTE Y PROHÍBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV. LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN OPERACIÓN PARA REALIZAR EL ATERRIZAJE O USARÁ EL CONTROL REMOTO PARA TOMAR EL CONTROL PARA EL ATERRIZAJE MANUAL (CUANDO EL UAV TIENE UNA OPCIÓN CONTROL REMOTO Y LA TRIPULACIÓN ES CAPAZ DE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE). SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
4	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “COMUNICACIÓN” MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>Y LOS DATOS DE RX EN LA ESQUINA INFERIOR DERECHA YA NO CAMBIAN (LA ESTACIÓN BASE TERRESTRE NO PUEDE RECIBIR DATOS DE TELEMETRÍA).</p>	<p>INTERRUPCIÓN DEL ENLACE DE COMUNICACIÓN O DESCONEXIÓN ENTRE LA COMPUTADORA DE COMANDO Y CONTROL Y LA ESTACIÓN BASE.</p>	BAJO	-	-	<ol style="list-style-type: none"> 1. VERIFICAR SI LA COMUNICACIÓN DE RED ENTRE LA COMPUTADORA DE COMANDO Y LA ESTACIÓN BASE ES NORMAL. SI LA RED NO ESTÁ CONECTADA, VUELVA A CONECTARLA INMEDIATAMENTE. 2. SI LA CONEXIÓN DE RED ENTRE LA COMPUTADORA DE COMANDO Y CONTROL CON LA ESTACIÓN BASE ES NORMAL, Y NO SE PUEDE RECIBIR LA TELEMETRÍA, LA TRIPULACIÓN PRIMERO DEBE INTENTAR ENVIAR UN COMANDO DE ATERRIZAJE 2 ~ 3 VECES EN EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA TRATAR DE GUIAR EL UAV ATERRIZAR, ESPERAR A QUE ATERRICE.

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
4	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “COMUNICACIÓN” MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>Y LOS DATOS DE RX EN LA ESQUINA INFERIOR DERECHA YA NO CAMBIAN (LA ESTACIÓN BASE TERRESTRE NO PUEDE RECIBIR DATOS DE TELEMETRÍA).</p>	<p>INTERRUPCIÓN DEL ENLACE DE COMUNICACIÓN O DESCONEXIÓN ENTRE LA COMPUTADORA DE COMANDO Y CONTROL Y LA ESTACIÓN BASE.</p>	BAJO	-	-	<p>3. SI EL UAV NO RESPONDE DESPUÉS DE ENVIAR MÚLTIPLES COMANDOS DE ATERRIZAJE, LA TRIPULACIÓN DEBE INTENTAR ESPERAR TRES MINUTOS PARA OBSERVAR SI EL UAV EJECUTA LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE AUTOMÁTICO (LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE AUTOMÁTICO DESPUÉS DE UN ENLACE ROTO DEL SITIO). SI EL UAV ATERRIZA AUTOMÁTICAMENTE, ESPERE A QUE EL UAV ATERRICE.</p> <p>4. SI EL UAV NO LOGRA ATERRIZAR AUTOMÁTICAMENTE DESPUÉS DE TRES MINUTOS, LA TRIPULACIÓN DEBE APAGAR LA ESTACIÓN BASE TERRESTRE DEL UAV, DE MODO QUE ESTE PUEDA ACTIVAR LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE AUTOMÁTICO DESPUÉS DE LA RUPTURA DEL ENLACE DEL SITIO Y ESPERAR SU ATERRIZAJE AUTOMÁTICO.</p>

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



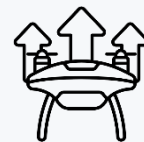
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
5	<p>EL UAV PRESENTA SACUDIDAS, VIBRACIONES E INESTABILIDAD EVIDENTE (BALANCEO/CABECEO CON UNA AMPLITUD DE MÁS DE $\pm 10^\circ$ Y SACUDIDAS CON UNA FRECUENCIA DE MÁS DE 1 HZ).</p>	<p>ANORMALIDAD EN EL SISTEMA DE PODER O ANORMALIDAD EN CONTROL DE MOTOR.</p>	MEDIO	-	-	<ol style="list-style-type: none"> 1. DETERMINAR SI EXISTE ANORMALIDAD EN EL SISTEMA DE ALIMENTACIÓN O EN EL CONTROL DEL MOTOR. 2. CANCELAR EL DESPEGUE Y ATERRIZAR RÁPIDAMENTE, PROHIBIR QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL ÁREA DONDE SE ENCUENTRA EL UAV. 3. SI EL MOVIMIENTO ES CONTROLABLE Y GRADUALMENTE DESAPARECE, USAR EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR LA ORDEN DE ABORTAR EL DESPEGUE Y ENTRAR EN EL ATERRIZAJE FORZADO, O USAR EL CONTROL REMOTO CONTROLAR PARA PASAR A CONTROLAR MANUALMENTE EL ATERRIZAJE.

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



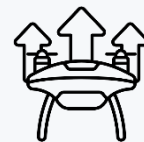
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
5	<p>EL UAV PRESENTA SACUDIDAS, VIBRACIONES E INESTABILIDAD EVIDENTE (BALANCEO/CABECEO CON UNA AMPLITUD DE MÁS DE $\pm 10^\circ$ Y SACUDIDAS CON UNA FRECUENCIA DE MÁS DE 1 HZ).</p>	<p>ANORMALIDAD EN EL SISTEMA DE PODER O ANORMALIDAD EN CONTROL DE MOTOR.</p>	MEDIO	-	-	<p>4. SI EL MOVIMIENTO ES INCONTROLABLE Y LA ACTITUD SE VA PERDIENDO GRADUALMENTE, USE EL CONTROL REMOTO PARA PASAR A CONTROLAR MANUALMENTE EL ATERRIZAJE, O MOVER EL UAV A UNA POSICIÓN LEJOS DE LA MULTITUD PARA UN ATERRIZAJE FORZOSO.</p> <p>5. COMPROBAR LA CAUSA DE LA ACTITUD INESTABLE DESPUÉS DEL ATERRIZAJE FORZOSO.</p>

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
6	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “FUENTE DE ALIMENTACIÓN” MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>EL VOLTAJE DE ALIMENTACIÓN DISMINUYE POR DEBAJO DEL VOLTAJE ESTABLECIDO POR EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) / LA BATERÍA DE ALIMENTACIÓN NO TIENE SUFICIENTE CAPACIDAD DE DE CARGA.</p>	<p>CAPACIDAD INSUFICIENTE DE LA BATERÍA DE ALIMENTACIÓN.</p>	MEDIO	-	<p>SI SENSAS QUE LA POTENCIA DEL SISTEMA DE LOS ROTORES ES INSUFICIENTE PARA CUMPLIR CON LOS REQUISITOS DE VUELO. EL CONTROL DE VUELO ABORTA EL DESPEGUE Y ENTRA EN EL MODO DE DESCENSO FINAL.</p>	<ol style="list-style-type: none"> DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE, ATERRIZAR RÁPIDAMENTE Y PROHÍBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV. LA TRIPULACIÓN DEBERÁ UTILIZAR EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN PARA CANCELAR EL DESPEGUE O USAR EL CONTROL REMOTO PARA TOMAR EL CONTROL PARA EL ATERRIZAJE MANUAL (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL Y LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE). SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



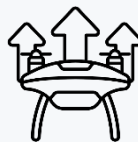
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
7	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “VELOCIDAD DEL AIRE (AIRSPEED)” MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>(VALOR ANORMAL DEL SENSOR DE PRESIÓN DINÁMICA (PRESIÓN DINÁMICA ≤ 50PA; CON UNA DURACIÓN SUPERIOR A 1 S)).</p>	<p>MEDICIÓN ANORMAL DEL SENSOR DE PRESIÓN DINÁMICA.</p>	<p>MEDIO</p>	<p>EL VALOR MEDIDO DEL SENSOR DE PRESIÓN DINÁMICA ES NEGATIVO Y LA VELOCIDAD DEL AIRE MEDIDA ES DEMASIADO ALTA. EL VALOR SUPERA EL UMBRAL ESTABLECIDO Y SE MANTIENE DURANTE UN PERÍODO DE TIEMPO.</p>	<p>EL SISTEMA CONSIDERARÁ QUE LOS DATOS DE PRESIÓN DINÁMICA SON ANORMALES, CANCELARÁ AUTOMÁTICAMENTE EL DESPEGUE Y ENTRARÁ EN EL MODO DE DESCENSO FINAL.</p>	<ol style="list-style-type: none"> DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE, ATERRIJAR RÁPIDAMENTE Y PROHÍBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV. ESPERAR A QUE EL CONTROLADOR DE VUELO DETENGA AUTOMÁTICAMENTE EL VUELO Y EL UAV ATERRICE. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



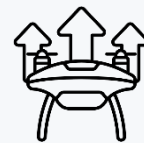
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
8	<p>LA VELOCIDAD/REGIMEN DE ASCENSO DEL DEL UAV ES LENTA. LA VELOCIDAD/REGIMEN DE ASCENSO ES DEMASIADO BAJA (<0,8 M/S)).</p> <p>INDICADOR DE ESTADO DE "VELOCIDAD DEL AIRE (AIRSPEED)" MUESTRA ALARMA ROJA.</p>	<p>LA POTENCIA DEL ROTOR ES INSUFICIENTE Y DIFICULTA EL ASCENSO.</p>	MEDIO	<p>EL COMANDO DE ACELERACIÓN ALCANZA EL VALOR MÁXIMO Y LA TASA DE ASCENSO ES MENOR QUE EL VALOR PREESTABLECIDO PARA ÉSTE DENTRO DE UN PERÍODO DE TIEMPO.</p>	<p>SI SENSAS QUE LA POTENCIA DEL SISTEMA DEL ROTOR ES INSUFICIENTE PARA CUMPLIR CON LOS REQUISITOS DE VUELO. EL SISTEMA DE CONTROL DE VUELO ABORTA EL DESPEGUE Y ENTRA EN MODO Y DESCENSO.</p>	<ol style="list-style-type: none"> DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE, ATERRIJAR RÁPIDAMENTE Y PROHÍBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV. ESPERAR A QUE EL CONTROLADOR DE VUELO DETENGA AUTOMÁTICAMENTE EL VUELO Y EL UAV ATERRICE. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



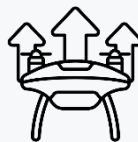
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
9	<p>LA POTENCIA DE ASCENSO DEL ROTOR UAV ES INSUFICIENTE (EL ACCELERADOR PROMEDIO SUPERA EL 85% EN LA ETAPA DE ASCENSO DEL ROTOR).</p>	<p>EL MARGEN DE POTENCIA DEL ROTOR ES INSUFICIENTE Y EL RESPALDO DE POTENCIA ES PEQUEÑO.</p>	<p>MEDIO</p>	<p>EL COMANDO DE ACCELERACIÓN PARA EL ASCENSO SUPERA EL VALOR MÁXIMO PREESTABLECIDO DURANTE UN PERÍODO DE TIEMPO.</p>	<p>SI SENSAS QUE LA POTENCIA DEL ROTOR ES INSUFICIENTE. EL SISTEMA DE CONTROL DE VUELO ABORTA EL DESPEGUE Y ENTRA EN EL MODO DE DESCENSO FINAL.</p>	<ol style="list-style-type: none"> DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE, ATERRRIZAR RÁPIDAMENTE Y PROHÍBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV. ESPERAR A QUE EL CONTROLADOR DE VUELO DETENGA AUTOMÁTICAMENTE EL VUELO Y EL UAV ATERRICE. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



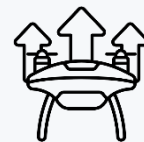
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
10	<p>LA DESVIACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE VUELO DEL UAV ES DEMASIADO GRANDE ($\geq 40^\circ$).</p>	<p>EL VIENTO LATERAL ES DEMASIADO FUERTE, LO QUE HACE QUE EL UAV DERIVA.</p>	<p>MEDIO</p>	<p>EL CAMBIO DE ÁNGULO DE RUMBO EXCEDE EL VALOR PREESTABLECIDO.</p>	<p>EL SISTEMA SENSARÀ QUE EL VIENTO LATERAL ES DEMASIADO FUERTE, EXCEDE LA CAPACIDAD DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE. EL DESPEGUE SE ABORTARÀ AUTOMÀTICAMENTE Y EL UAV ENTRARÀ EN EL DESCENSO FINAL MODO.</p>	<ol style="list-style-type: none"> DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE, ATERRIZAR RÀPIDAMENTE Y PROHIBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV. ESPERAR A QUE EL CONTROLADOR DE VUELO DETENGA AUTOMÀTICAMENTE EL VUELO Y EL UAV ATERRICE. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÀ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



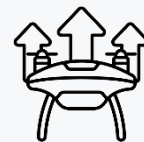
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
11	<p>MEDICIÓN VELOCIDAD DEL AIRE $\geq 15M/S$.</p>	<p>EL VIENTO PARA EL DESPEGUE Y ATERRIZAJE ES DEMASIADO FUERTE.</p>	<p>MEDIO</p>	<p>LA VELOCIDAD DEL AIRE ES MAYOR QUE EL VALOR Y TIEMPO PREESTABLECIDO.</p>	<p>EL SISTEMA SENSORÁ QUE LA VELOCIDAD DEL VIENTO ES DEMASIADO ALTA, EL DESPEGUE SE ABORTARÁ AUTOMÁTICAMENTE Y EL UAV ENTRARÁ EN EL MODO DE DESCENSO FINAL.</p>	<ol style="list-style-type: none"> DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE, ATERRIZAR RÁPIDAMENTE Y PROHIBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV. ESPERAR A QUE EL CONTROLADOR DE VUELO DETENGA AUTOMÁTICAMENTE EL VUELO Y EL UAV ATERRICE. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
12	<p>INDICADOR DE ESTADO DE "MOTOR APAGADO" (ENGINE FLAMEOUT) MUESTRA ALARMA ROJA.</p>	<p>LA VELOCIDAD DE RALENTÍ ESTÁ CONFIGURADA DEMASIADO BAJA, O LAS CONDICIONES DE TRABAJO DEL MOTOR CUANDO ESTÁ EN RALENTÍ NO SON ESTABLES Y PROVOCAN UN APAGADO.</p>	<p>MEDIO</p>	<p>LA VELOCIDAD DEL MOTOR EN LA ETAPA DE ASCENSO DEL ROTOR ESTÁ POR DEBAJO DEL VALOR MÍNIMO REQUERIDO.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. EL SISTEMA DE CONTROL DE VUELO SENSORÁ COMO UNA ALTURA ANORMAL DE ASCENSO, AUTOMÁTICAMENTE INTENTARÁ REINICIAR EL MOTOR 2. SI EL MOTOR AÚN NO SE REINICIA CUANDO SE ALCANZA LA ALTURA PREESTABLECIDA, EL VUELO SE DETENDRÁ AUTOMÁTICAMENTE Y SE LLEVARÁ A CABO UN ATERRIZAJE AUTOMÁTICO. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. SI EL MOTOR SE REINICIA CON ÉXITO DESPUÉS DE LA PARADA, ENTONCES NO INTERVENIR MANUALMENTE. 2. SI EL MOTOR NO SE REINICIA DESPUÉS DE LA PARADA Y EL UAV HA ATERRIZADO AUTOMÁTICAMENTE, LA TRIPULACIÓN DEBERÁ DESPEJAR RÁPIDAMENTE EL LUGAR DE ATERRIZAJE. NINGUNA PERSONA DEBERÁ ACERCARSE AL UAV. ESPERAR A QUE EL CONTROL DE VUELO DETENGA AUTOMÁTICAMENTE EL VUELO Y EL UAV ATERRICE.

DESPEGUE - FASE DE ASCENSO VERTICAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
12	<p>INDICADOR DE ESTADO DE "MOTOR APAGADO" (ENGINE FLAMEOUT) MUESTRA ALARMA ROJA.</p>	<p>LA VELOCIDAD DE RALENTÍ ESTÁ CONFIGURADA DEMASIADO BAJA, O LAS CONDICIONES DE TRABAJO DEL MOTOR CUANDO ESTÁ EN RALENTÍ NO SON ESTABLES Y PROVOCAN UN APAGADO.</p>	<p>MEDIO</p>	<p>LA VELOCIDAD DEL MOTOR EN LA ETAPA DE ASCENSO DEL ROTOR ESTÁ POR DEBAJO DEL VALOR MÍNIMO REQUERIDO.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. EL SISTEMA DE CONTROL DE VUELO SENSORÁ COMO UNA ALTURA ANORMAL DE ASCENSO, AUTOMÁTICAMENTE INTENTARÁ REINICIAR EL MOTOR 2. SI EL MOTOR AÚN NO SE REINICIA CUANDO SE ALCANZA LA ALTURA PREESTABLECIDA, EL VUELO SE DETENDRÁ AUTOMÁTICAMENTE Y SE LLEVARÁ A CABO UN ATERRIZAJE AUTOMÁTICO. 	<ol style="list-style-type: none"> 3. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).

FIN PROCEDIMIENTOS DE
EMERGENCIA EN FASE ASCENSO
VERTICAL
UAV CW40D

PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA
EN FASE DE TRANSICIÓN DE
VERTICAL A HORIZONTAL
UAV CW40D

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



DRONESVIP

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
1	<p>INDICADOR DE ESTADO DE "GNSS" MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>(LAS PANTALLAS UAV MUESTRAN CAMBIADO A MODO DE NAVEGACIÓN GNSS DE RESPALDO).</p>	<p>INTERFERENCIA EN LA RECEPCIÓN DE SEÑAL DEL SISTEMA PRINCIPAL DE POSICIONAMIENTO GNSS</p> <p>O</p> <p>LA ANTENA PRINCIPAL DEL SISTEMA GNSS PUEDE PRESENTAR ANOMALIAS.</p>	BAJO	<p>SISTEMA PRINCIPAL GNSS ANORMAL Y SISTEMA GNSS DE RESPALDO NORMAL.</p>	<p>SI SENS A QUE LA NAVEGACIÓN GNSS PRINCIPAL NO ES VÁLIDA Y SE CAMBIA A LA NAVEGACIÓN DE LA ANTENA GNSS DE RESPALDO.</p>	<p>LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR LA ORDEN Y GUIAR AL UAV A ATERRIJAZE, EVITANDO LA FALLA DEL GNSS DE RESERVA A BORDO.</p>

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
2	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “GNSS” MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>(EL SISTEMA GNSS NO TIENE DATOS DE SATELITES).</p>	<p>LAS SEÑALES DE POSICIONAMIENTO GNSS PRINCIPAL Y DE RESPALDO SON ANORMALES.</p>	<p>ALTO</p>	<p>SISTEMA PRINCIPAL GNSS ANORMAL Y SISTEMA GNSS DE RESPALDO NORMAL.</p>	<p>SI SENSА QUE LA NAVEGACIÓN GNSS FALLA POR COMPLETO. EL NIVEL DE PELIGRO ES ALTO Y ES NECESARIO ATERRIZAR INMEDIATAMENTE.</p>	<ol style="list-style-type: none"> DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE RÁPIDAMENTE Y PROHÍBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV. LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN OPRACIÓN PARA REALIZAR EL ATERRIZAJE O USARÁ EL CONTROL REMOTO PARA TOMAR EL CONTROL PARA EL ATERRIZAJE MANUAL (CUANDO EL UAV TIENE UNA OPCIÓN CONTROL REMOTO Y LA TRIPULACIÓN ES CAPAZ DE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE).

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
2	<p>INDICADOR DE ESTADO DE "GNSS" MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>(EL SISTEMA GNSS NO TIENE DATOS DE SATELITES).</p>	<p>LAS SEÑALES DE POSICIONAMIENTO GNSS PRINCIPAL Y DE RESPALDO SON ANORMALES.</p>	<p>ALTO</p>	<p>SISTEMA PRINCIPAL GNSS ANORMAL Y SISTEMA GNSS DE RESPALDO NORMAL.</p>	<p>SI SENSА QUE LA NAVEGACIÓN GNSS FALLA POR COMPLETO. EL NIVEL DE PELIGRO ES ALTO Y ES NECESARIO ATERRIZAR INMEDIATAMENTE.</p>	<p>3. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).</p>

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
3	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “COMUNICACIÓN” MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>Y LOS DATOS DE RX EN LA ESQUINA INFERIOR DERECHA YA NO CAMBIAN (LA ESTACIÓN BASE TERRESTRE NO PUEDE RECIBIR DATOS DE TELEMETRÍA).</p>	<p>INTERRUPCIÓN DEL ENLACE DE COMUNICACIÓN O DESCONEXIÓN ENTRE LA COMPUTADORA DE COMANDO Y CONTROL Y LA ESTACIÓN BASE.</p>	BAJO	-	-	<ol style="list-style-type: none"> 1. VERIFICAR SI LA COMUNICACIÓN DE RED ENTRE LA COMPUTADORA DE COMANDO Y LA ESTACIÓN BASE ES NORMAL. SI LA RED NO ESTÁ CONECTADA, VUELVA A CONECTARLA INMEDIATAMENTE. 2. SI LA CONEXIÓN DE RED ENTRE LA COMPUTADORA DE COMANDO Y CONTROL Y LA ESTACIÓN BASE ES NORMAL, Y NO SE PUEDE RECIBIR LA TELEMETRÍA, LA TRIPULACIÓN PRIMERO DEBE INTENTAR ENVIAR UN COMANDO DE ATERRIZAJE 2 ~ 3 VECES EN EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA TRATAR DE GUIAR EL UAV ATERRIZAR. SI EL UAV COMIENZA A ATERRIZAR, ESPERAR A QUE ATERRICE.

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
3	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “COMUNICACIÓN” MUESTRA ALARMA ROJA Y LOS DATOS DE RX EN LA ESQUINA INFERIOR DERECHA YA NO CAMBIAN (LA ESTACIÓN BASE TERRESTRE NO PUEDE RECIBIR DATOS DE TELEMETRÍA).</p>	<p>INTERRUPCIÓN DEL ENLACE DE COMUNICACIÓN O DESCONEXIÓN ENTRE LA COMPUTADORA DE COMANDO Y CONTROL Y LA ESTACIÓN BASE.</p>	BAJO	-	-	<p>3. SI EL UAV NO RESPONDE DESPUÉS DE ENVIAR MÚLTIPLES COMANDOS DE ATERRIZAJE, LA TRIPULACIÓN DEBE INTENTAR ESPERAR TRES MINUTOS PARA OBSERVAR SI EL UAV EJECUTA LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE AUTOMÁTICO (LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE AUTOMÁTICO DESPUÉS DE UN ENLACE ROTO DEL SITIO). SI EL UAV ATERRIZA AUTOMÁTICAMENTE, ESPERAR A QUE EL UAV ATERRICE.</p> <p>4. SI EL UAV NO LOGRA ATERRIZAR AUTOMÁTICAMENTE DESPUÉS DE TRES MINUTOS, LA TRIPULACIÓN DEBE APAGAR LA ESTACIÓN BASE TERRESTRE DEL UAV, DE MODO QUE ESTE PUEDA ACTIVAR LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE AUTOMÁTICO DESPUÉS DE LA RUPTURA DEL ENLACE DEL SITIO Y ESPERAR SU ATERRIZAJE AUTOMÁTICO.</p>

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



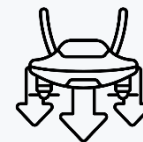
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
4	<p>LA ALTITUD DEL UAV CAE DEMASIADO, LO QUE REDUCE LA ALTITUD DE VUELO ESTACIONARIO DURANTE EL DESPEGUE.</p>	<p>LA POTENCIA DEL ROTOR DEL UAV ES INSUFICIENTE PARA MANTENER LA ALTITUD DE VUELO.</p>	<p>ALTO</p>	<p>CUANDO ESTÁ EN EL MODO DE ACELERACIÓN LA CAÍDA DE ALTITUD CONTINÚA Y EXCEDE EL VALOR ESTABLECIDO.</p>	<p>EL SISTEMA DE CONTROL DE VUELO SENSORÁ AUTOMÁTICAMENTE QUE EL CONTROL DE ACTITUD ES ANORMAL Y EL DESPEGUE NO PUEDE CONTINUAR. SE EJECUTARÁN PROCEDIMIENTOS DE PROTECCIÓN DE ATERRIZAJE FORZOSO Y LO REALIZARÁ EN FORMA AUTOMÁTICA.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ESPERAR A QUE EL UAV REALICE LOS PROCEDIMIENTOS AUTOMÁTICOS DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA REGRESAR Y ATERRIZAR AUTOMÁTICAMENTE, O ATERRIZAR EN EL LUGAR. 2. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



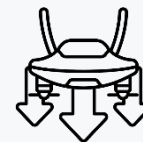
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
5	<p>EL ÁNGULO DE ACTITUD SUPERA EL RANGO NORMAL. EL INSTRUMENTO INTEGRADO DEL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) MUESTRA INESTABILIDAD DE ACTITUD.</p>	<p>EL CONTROL DE ACTITUD DEL UAV ES INESTABLE Y LA ACTITUD NO SE PUEDE ESTABILIZAR.</p>	<p>ALTO</p>	<p>(DETECCIÓN EN CICLO 4S) LA AMPLITUD DEL ÁNGULO DE BALANCEO ES MAYOR AL VALOR LÍMITE (MÁXIMO +10°) O EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN EXCEDE EL VALOR LÍMITE.</p>	<p>EL SISTEMA DE CONTROL DE VUELO SENSARÁ QUE LA ACTITUD ES INESTABLE DURANTE LA ACELERACIÓN Y EL DESPEGUE NO PUEDE CONTINUAR. SE EJECUTARÁN PROCEDIMIENTOS DE PROTECCIÓN PARA REALIZAR UN ATERRIZAJE FORZOSO.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ESPERAR A QUE EL UAV REALICE LOS PROCEDIMIENTOS AUTOMÁTICOS DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA REGRESAR Y ATERRIZAR AUTOMÁTICAMENTE, O ATERRIZAR EN EL LUGAR. 2. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
5	<p>EL ÁNGULO DE ACTITUD SUPERA EL RANGO NORMAL. EL INSTRUMENTO INTEGRADO DEL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) MUESTRA INESTABILIDAD DE ACTITUD.</p>	<p>EL CONTROL DE ACTITUD DEL UAV ES INESTABLE Y LA ACTITUD NO SE PUEDE ESTABILIZAR.</p>	<p>ALTO</p>	<p>(DETECCIÓN EN CICLO 4S) LA AMPLITUD DEL ÁNGULO DE BALANCEO ES MAYOR AL VALOR LÍMITE (MÁXIMO +10°) O EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN EXCEDE EL VALOR LÍMITE.</p>	<p>EL SISTEMA DE CONTROL DE VUELO SENSARÁ QUE LA ACTITUD ES INESTABLE DURANTE LA ACELERACIÓN Y EL DESPEGUE NO PUEDE CONTINUAR. SE EJECUTARÁN PROCEDIMIENTOS DE PROTECCIÓN PARA REALIZAR UN ATERRIZAJE FORZOSO.</p>	<p>3. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).</p>

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
6	<p>ACELERACIÓN FUERA DE TIEMPO, EL UAV NO HA PODIDO CAMBIAR AL MODO DE VUELO DE ALA FIJA.</p>	<p>LA POTENCIA DE CRUCERO ES INSUFICIENTE, LO QUE HACE QUE LA VELOCIDAD DE ACCELERACIÓN NO LLEGUE VELOCIDAD AERODINÁMICA DE CONVERSIÓN.</p>	<p>ALTO</p>	<p>DESPUÉS DE QUE EL ACCELERADOR DEL ALA FIJA ALCANZA EL VALOR MÁXIMO SENSА QUE EL TIEMPO Y LA VELOCIDAD ES INFERIOR AL VALOR PREESTABLECIDO.</p>	<p>EL CONTROL DE VUELO SISTEMA SENSА QUE EL EMPUJE DE POTENCIA DE CRUCERO DURANTE LA ACCELERACIÓN ES SUFICIENTE Y NO PUEDE ACCELERAR PARA LA CONVERSIÓN DE VELOCIDAD AERODINÁMICA. POR LO TANTO, EL DESPEGUE NO PUEDE CONTINUAR Y SE DETENDRÁ. SE EJECUTARÁN PROCEDIMIENTOS DE PROTECCIÓN DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA REALIZAR UN ATERRIZAJE FORZOSO AUTOMÁTICO.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ESPERAR A QUE EL UAV REALICE LOS PROCEDIMIENTOS AUTOMÁTICOS DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA REGRESAR Y ATERRIZAR AUTOMÁTICAMENTE, O ATERRIZAR EN EL LUGAR. 2. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



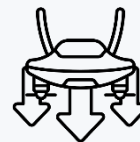
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
6	<p>ACELERACIÓN FUERA DE TIEMPO, EL UAV NO HA PODIDO CAMBIAR AL MODO DE VUELO DE ALA FIJA.</p>	<p>LA POTENCIA DE CRUCERO ES INSUFICIENTE, LO QUE HACE QUE LA VELOCIDAD DE ACCELERACIÓN NO LLEGUE VELOCIDAD AERODINÁMICA DE CONVERSIÓN.</p>	ALTO	<p>DESPUÉS DE QUE EL ACCELERADOR DEL ALA FIJA ALCANZA EL VALOR MÁXIMO SENSА QUE EL TIEMPO Y LA VELOCIDAD ES INFERIOR AL VALOR PREESTABLECIDO.</p>	<p>EL CONTROL DE VUELO SISTEMA SENSА QUE EL EMPUJE DE POTENCIA DE CRUCERO DURANTE LA ACCELERACIÓN ES SUFICIENTE Y NO PUEDE ACCELERAR PARA LA CONVERSIÓN DE VELOCIDAD AERODINÁMICA. POR LO TANTO, EL DESPEGUE NO PUEDE CONTINUAR Y SE DETENDRÁ. SE EJECUTARÁN PROCEDIMIENTOS DE PROTECCIÓN DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA REALIZAR UN ATERRIZAJE FORZOSO AUTOMÁTICO.</p>	<p>3. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).</p>

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



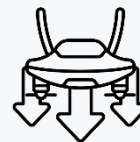
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
7	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “ATERRIZAJE FORZOSO DEBIDO A UNA VELOCIDAD DINÁMICA INSUFICIENTE” (FORCED LANDING DUE TO INSUFFICIENT FLIGHT DYNAMICS) MUESTRA ALARMA ROJA EL PILOTO AUTOMÁTICO CAMBIA A ATERRIZAJE FORZOSO (LA VELOCIDAD DEL MOTOR ES BAJA).</p>	<p>POTENCIA DE SALIDA DEL MOTOR ANORMAL, NO HAY POTENCIA DE SALIDA O LA VELOCIDAD ES DEMASIADO BAJA (INFERIOR AL VALOR MÍNIMO REQUERIDO).</p>	<p>MEDIO</p>	<p>DESPUÉS DE QUE EL ACELERADOR DEL ALA FIJA ALCANZA EL VALOR MÁXIMO SENSА QUE EL TIEMPO Y LA VELOCIDAD ES INFERIOR AL VALOR PREESTABLECIDO</p>	<p>EL CONTROL DE VUELO SISTEMA SENSА QUE EL EMPUJE DE POTENCIA DE CRUCERO DURANTE LA ACELERACIÓN ES SUFICIENTE Y NO PUEDE ACELERAR PARA LA CONVERSIÓN DE VELOCIDAD AERODINÁMICA. POR LO TANTO, EL DESPEGUE NO PUEDE CONTINUAR Y SE DETENDRÁ. SE EJECUTARÁN PROCEDIMIENTOS DE PROTECCIÓN DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA REALIZAR UN ATERRIZAJE FORZOSO AUTOMÁTICO.</p>	<p>1. ESPERAR A QUE EL UAV REALICE LOS PROCEDIMIENTOS AUTOMÁTICOS DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA REGRESAR Y ATERRIZAR AUTOMÁTICAMENTE, O ATERRIZAR EN EL LUGAR.</p>

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
7	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “ATERRIZAJE FORZOSO DEBIDO A UNA VELOCIDAD DINÁMICA INSUFICIENTE” (FORCED LANDING DUE TO INSUFFICIENT FLIGHT DYNAMICS) MUESTRA ALARMA ROJA EL PILOTO AUTOMÁTICO CAMBIA A ATERRIZAJE FORZOSO (LA VELOCIDAD DEL MOTOR ES BAJA).</p>	<p>POTENCIA DE SALIDA DEL MOTOR ANORMAL, NO HAY POTENCIA DE SALIDA O LA VELOCIDAD ES DEMASIADO BAJA (INFERIOR AL VALOR MÍNIMO REQUERIDO).</p>	<p>MEDIO</p>	<p>DESPUÉS DE QUE EL ACELERADOR DEL ALA FIJA ALCANZA EL VALOR MÁXIMO SENSAS QUE EL TIEMPO Y LA VELOCIDAD ES INFERIOR AL VALOR PREESTABLECIDO.</p>	<p>EL CONTROL DE VUELO SISTEMA SENSAS QUE EL EMPUJE DE POTENCIA DE CRUCERO DURANTE LA ACELERACIÓN ES SUFICIENTE Y NO PUEDE ACELERAR PARA LA CONVERSIÓN DE VELOCIDAD AERODINÁMICA. POR LO TANTO, EL DESPEGUE NO PUEDE CONTINUAR Y SE DETENDRÁ. SE EJECUTARÁN PROCEDIMIENTOS DE PROTECCIÓN DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA REALIZAR UN ATERRIZAJE FORZOSO AUTOMÁTICO.</p>	<p>3. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONducIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).</p> <p>4. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).</p>

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
8	<p>EL MOTOR SE APAGA DURANTE LA ETAPA DE ACELERACIÓN, LO QUE PROVOCA UN TIEMPO DE ESPERA DE ACELERACIÓN. NO PUEDE CAMBIAR AL MODO DE ALA FIJA PARA EL VUELO.</p> <p>INDICADOR DE ESTADO DE “ATERRIZAJE FORZOSO DEBIDO A UNA VELOCIDAD DINÁMICA INSUFICIENTE” (FORCED LANDING DUE TO INSUFFICIENT FLIGHT DYNAMICS) MUESTRA ALARMA ROJA.</p>	<p>LA POTENCIA DEL MOTOR ES ANORMAL.</p> <p>NO HAY SALIDA DE ENERGÍA.</p>	ALTO	<p>DESPUÉS DE QUE EL ACELERADOR DEL ALA FIJA ALCANZA EL VALOR MÁXIMO SENSAS QUE EL TIEMPO Y LA VELOCIDAD ES INFERIOR AL VALOR PREESTABLECIDO.</p>	<p>EL CONTROL DE VUELO SISTEMA SENSAS QUE EL EMPUJE DE POTENCIA DE CRUCERO DURANTE LA ACELERACIÓN ES SUFICIENTE Y NO PUEDE ACELERAR PARA LA CONVERSIÓN DE VELOCIDAD AERODINÁMICA. POR LO TANTO, EL DESPEGUE NO PUEDE CONTINUAR Y SE DETENDRÁ. SE EJECUTARÁN PROCEDIMIENTOS DE PROTECCIÓN DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA REALIZAR UN ATERRIZAJE FORZOSO AUTOMÁTICO.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. SI EL UAV HA INICIADO UN DESCENSO PARA ATERRIZAJE FORZOSO, ES NECESARIO DESPEJAR RÁPIDAMENTE EL LUGAR DE ATERRIZAJE Y PROHIBIR QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV. 2. ESPERAR A QUE EL UAV REALICE LOS PROCEDIMIENTOS AUTOMÁTICOS DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA REGRESAR Y ATERRIZAR AUTOMÁTICAMENTE, O ATERRIZAR EN EL LUGAR SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).

TRANSICIÓN - FASE DE VERTICAL A HORIZONTAL



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
8	<p>EL MOTOR SE APAGA DURANTE LA ETAPA DE ACELERACIÓN, LO QUE PROVOCA UN TIEMPO DE ESPERA DE ACELERACIÓN. NO PUEDE CAMBIAR AL MODO DE ALA FIJA PARA EL VUELO.</p> <p>INDICADOR DE ESTADO DE “ATERRIZAJE FORZOSO DEBIDO A UNA VELOCIDAD DINÁMICA INSUFICIENTE” (FORCED LANDING DUE TO INSUFFICIENT FLIGHT DYNAMICS) MUESTRA ALARMA ROJA.</p>	<p>LA POTENCIA DEL MOTOR ES ANORMAL.</p> <p>NO HAY SALIDA DE ENERGÍA.</p>	ALTO	<p>DESPUÉS DE QUE EL ACELERADOR DEL ALA FIJA ALCANZA EL VALOR MÁXIMO SENSAS QUE EL TIEMPO Y LA VELOCIDAD ES INFERIOR AL VALOR PREESTABLECIDO.</p>	<p>EL CONTROL DE VUELO SISTEMA SENSAS QUE EL EMPUJE DE POTENCIA DE CRUCERO DURANTE LA ACELERACIÓN ES SUFICIENTE Y NO PUEDE ACELERAR PARA LA CONVERSIÓN DE VELOCIDAD AERODINÁMICA. POR LO TANTO, EL DESPEGUE NO PUEDE CONTINUAR Y SE DETENDRÁ. SE EJECUTARÁN PROCEDIMIENTOS DE PROTECCIÓN DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA REALIZAR UN ATERRIZAJE FORZOSO AUTOMÁTICO.</p>	<p>3. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).</p> <p>4. DESPUÉS DEL TERRIZAJE FORZOSO, INSPECCIONE INMEDIATAMENTE EL UAV Y PARA DAR SOLUCIÓN A LA CAUSA DE LA VELOCIDAD INSUFICIENTE DEL MOTOR DURANTE LA ACELERACIÓN.</p>

FIN PROCEDIMIENTOS DE
EMERGENCIA EN FASE DE
TRANSICIÓN DE VERTICAL A
HORIZONTAL
UAV CW40D

PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA EN FASE DE VUELO ALA FIJA UAV CW40D

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



DRONESVIP

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
1	<p>INDICADOR DE ESTADO DE "GNSS" MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>(LAS PANTALLAS UAV MUESTRAN CAMBIADO A MODO DE NAVEGACIÓN GNSS DE RESPALDO).</p>	<p>INTERFERENCIA EN LA RECEPCIÓN DE SEÑAL DEL SISTEMA PRINCIPAL DE POSICIONAMIENTO GNSS</p> <p>○</p> <p>LA ANTENA PRINCIPAL DEL SISTEMA GNSS PUEDE PRESENTAR ANOMALIAS.</p>	BAJO	<p>SISTEMA PRINCIPAL GNSS ANORMAL Y SISTEMA GNSS DE RESPALDO NORMAL.</p>	<p>SENSA QUE LA NAVEGACIÓN GNSS PRINCIPAL NO ES VÁLIDA Y SE CAMBIA A LA NAVEGACIÓN DE LA ANTENA GNSS DE RESPALDO.</p>	<p>LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR LA ORDEN Y GUIAR AL UAV A ATERRIJAJE, EVITANDO LA FALLA DEL GNSS DE RESERVA A BORDO.</p>

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
2	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “SEÑAL DE SATÉLITE COMPLETAMENTE PERDIDO” (GNSS SATELLITE COMPLETELY LOST) MUESTRA ALARMA ROJA.</p>	<p>LAS SEÑALES DE POSICIONAMIENTO GNSS PRINCIPAL Y DE RESPALDO SON ANORMALES.</p>	<p>ALTO</p>	<p>TANTO EL GNSS PRINCIPAL COMO EL DE RESPALDO SON ANORMALES. CUANDO LA SEÑAL DE SATÉLITE SE PIERDE POR MÁS DE 15 SEGUNDOS.</p>	<p>REGRESA AL PUNTO DE REFERENCIA 0.</p>	<p>1. ESPERAR HASTA QUE EL UAV REGRESE AL SITIO, LA TRIPULACIÓN DEBERÁ ENVIAR INMEDIATAMENTE UN COMANDO DE ATERRIZAJE Y DEBERÁ PREPARARSE PARA UN ATERRIZAJE FORZOSO REPENTINO.</p> <p>2. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).</p>

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
3	<p>INDICADOR DE ESTADO DE "ALTITUD" (HEIGHT) MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>LA ALTURA ESTÁ POR DEBAJO DE LA ALTURA DE VUELO ESTACIONARIO DE DESPEGUE.</p>	<p>LA POTENCIA DE CRUCERO ES INSUFICIENTE Y EL UAV NO PUEDE SUBIR.</p>	ALTO	<p>DURANTE LOS PRIMEROS 5S DESPUÉS DE QUE EL UAV INGRESA AL MODO DE VUELO DE ALA FIJA, SENSU QUE LA ALTITUD ES INFERIOR A LA ALTITUD MÍNIMA DE DESPEGUE PARA UNA CIERTA DISTANCIA.</p>	<p>ATERRIZAJE FORZOSO</p>	<ol style="list-style-type: none"> ESPERAR A QUE EL UAV REALICE LOS PROCEDIMIENTOS AUTOMÁTICOS DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA REGRESAR Y ATERRIZAR AUTOMÁTICAMENTE, O ATERRIZAR EN EL LUGAR. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
4	<p>INDICADOR DE ESTADO DE "ALTITUD" (HEIGHT) MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>LA ALTITUD DE VUELO SUPERA EL LÍMITE SUPERIOR MÁXIMO ESTABLECIDO.</p>	<p>EL DISEÑO DE LA RUTA ES INCORRECTO O FALLA EL ACTUADOR DE LA SUPERFICIE DE CONTROL DEL UAV.</p>	MEDIO	ALTITUD DE VUELO MYOR AL MAXIMO ESTABLECIDO.	GUÍA EL COMANDO DE ALTITUD PARA QUE EL UAV BAJE GRADUALMENTE HASTA LA ALTITUD MÁXIMA ESTABLECIDA.	<ol style="list-style-type: none">1. CREAR RAPIDAMENTE UN PLAN DE VUELO PARA INICIAR UNA RUTA DE DESCENSO Y REDUCIR LA ALTITUD DE VUELO DEL UAV.

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
5	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “ALTURA” (ALTITUDE) MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>EL UAV NO PUEDE MANTENER LA ALTURA DE VUELO Y SIGUE CAYENDO.</p>	<p>EL SISTEMA DE ENERGÍA DEL UAV ES ANORMAL, LA SALIDA DE ENERGÍA ES INSUFICIENTE O EL FLUJO DE AIRE ESTÁ TURBULENTO, LO QUE PROVOCA LA CAÍDA CONTINUA DEL UAV.</p>	MEDIO	<p>EL UAV NO PUEDE MANTENER LA ALTITUD SETEADA (POTENCIA ANORMAL, FLUJO DE AIRE TURBULENTO, ETC.) Y CONTINÚA CAYENDO DESPUÉS DE QUE EL ACELERADOR DEL UAV ESTÁ COMPLETAMENTE PRESIONADO. LA DIFERENCIA DE ALTURA RELATIVA DE CAÍDA SUPERA EL LÍMITE.</p>	<p>ACTIVA EL PROCEDIMIENTO DE RETORNO EN CAÍDA DE ALTITUD PARA VOLAR DE REGRESO AL PUNTO DE REFERENCIA 0.</p>	<ol style="list-style-type: none"> SI EL UAV PUEDE REGRESAR AL PUNTO DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE, ESPERAR A QUE LO HAGA Y ENVIAR EL COMANDO DE ATERRIZAJE. SI AL RETORNO LA ALTITUD ES INFERIOR A LA MÍNIMA, LA PROTECCIÓN DE ALTITUD ACTIVARÁ AUTOMÁTICAMENTE LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE FORZOSO. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
5	<p>INDICADOR DE ESTADO DE "ALTURA" (ALTITUDE) MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>EL UAV NO PUEDE MANTENER LA ALTURA DE VUELO Y SIGUE CAYENDO.</p>	<p>EL SISTEMA DE ENERGÍA DEL UAV ES ANORMAL, LA SALIDA DE ENERGÍA ES INSUFICIENTE O EL FLUJO DE AIRE ESTÁ TURBULENTO, LO QUE PROVOCA LA CAÍDA CONTINUA DEL UAV.</p>	MEDIO	<p>EL UAV NO PUEDE MANTENER LA ALTITUD SEDEADA (POTENCIA ANORMAL, FLUJO DE AIRE TURBULENTO, ETC.) Y CONTINÚA CAYENDO DESPUÉS DE QUE EL ACELERADOR DEL UAV ESTÁ COMPLETAMENTE PRESIONADO. LA DIFERENCIA DE ALTURA RELATIVA DE CAÍDA SUPERA EL LÍMITE.</p>	<p>ACTIVA EL PROCEDIMIENTO DE RETORNO EN CAÍDA DE ALTITUD PARA VOLAR DE REGRESO AL PUNTO DE REFERENCIA 0.</p>	<p>3. SI EL UAV NO HA PODIDO REGRESAR A LAS INMEDIACIONES DEL PUNTO DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE, LA TRIPULACIÓN DEBE ENCONTRAR, EN LA RUTA DE REGRESO, UN PUNTO DE ATERRIZAJE ADECUADO Y PLANIFICAR UN PROCEDIMIENTO DE ATERRIZAJE DE EMERGENCIA/FORZOSO O ESPERAR A QUE EL UAV REALICE AUTOMÁTICAMENTE LOS PROCEDIMIENTOS DE REGRESO Y ATERRIZAJE FORZOSO.</p>

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
6	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “ALTURA” (ALTITUDE) MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>LA ALTURA DE VUELO DEL UAV ESTÁ POR DEBAJO DEL LÍMITE INFERIOR ESTABLECIDO.</p>	<p>LA ALTURA DEL UAV NO SE PUEDE CONTROLAR DEBIDO A UNA ANOMALÍA EN EL SISTEMA DE ENERGÍA, SALIDA DE ENERGÍA INSUFICIENTE U OTRAS RAZONES.</p>	ALTO	<p>LA ALTITUD DE VUELO ES INFERIOR A LA ALTITUD MÍNIMA DE VUELO DEBIDO A LA CAÍDA CONTINUA DEL UAV.</p>	<p>ATERRIZAJE FORZOSO.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ESPERAR A QUE EL UAV REALICE LOS PROCEDIMIENTOS AUTOMÁTICOS REGRESO O ATERRIZAJE FORZOSO . 2. REGISTRAR LA INFORMACIÓN DE COORDENADAS DE UBICACIÓN CERCANAS AL ATERRIZAJE FORZOSO Y DIRIGIRSE AL PUNTO DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA ENCONTRAR EL UAV. 3. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
7	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “ALTITUD” (HEIGHT) MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>LA ALTURA DE VUELO DEL UAV SOBRE EL SUELO ESTÁ POR DEBAJO DE LA ALTURA RELATIVA ESTABLECIDA.</p>	<p>CAUSADO POR POTENCIA INSUFICIENTE DEL UAV QUE NO PUEDE MANTENER LA ALTITUD DE VUELO.</p>	<p>MEDIO</p>	<p>LA ALTITUD DE VUELO ES MENOR QUE LA ALTITUD GEOGRÁFICA MÁS LA ALTITUD DE PROTECCIÓN TERRESTRE PREESTABLECIDA Y CONTINÚA DESCENDIENDO HASTA POR DEBAJO LOS LÍMITES SETEADOS.</p>	<p>ATERRIZAJE FORZOSO.</p>	<p>1. REGISTRAR LA INFORMACIÓN DE COORDENADAS DE UBICACIÓN CERCANAS AL ATERRIZAJE FORZOSO Y DIRÍGIRSE AL PUNTO DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA ENCONTRAR EL UAV.</p> <p>2. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).</p>

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
8	<p>EL UAV VUELA SIN CONTROL EN LA RUTA, Y LA ALTITUD RELATIVA EXCEDE EL VALOR ESTABLECIDO COMO "ALTITUD DE PROTECCIÓN DE RUTA". (LA FUNCIÓN "PROTECCIÓN DE ALTITUD DE RUTA" ESTÁ ACTIVADA Y LA OPCIÓN "CANCELAR EL VUELO CUANDO LA ALTITUD DE PROTECCIÓN DE RUTA SUPERA EL LÍMITE" ESTÁ SELECCIONADA).</p>	<p>EL UAV NO PUEDE MANTENER LA ALTITUD DEBIDO A UNA POTENCIA INSUFICIENTE U OTRAS RAZONES.</p>	<p>ALTO</p>	<p>LA ALTITUD DE VUELO ES MENOR QUE LA ALTITUD DE PROTECCIÓN PREESTABLECIDA EN RUTA, CONTINÚA DESCENDIENDO Y EXCEDE EL VALOR ESTABLECIDO.</p>	<p>ATERRIZAJE FORZOSO.</p>	<p>1. REGISTRAR LA INFORMACIÓN DE COORDENADAS DE UBICACIÓN CERCANAS AL ATERRIZAJE FORZOSO Y DIRÍJRSE AL PUNTO DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA ENCONTRAR EL UAV.</p>

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
9	<p>EL ÁNGULO DE ACTITUD SUPERA EL LÍMITE MÁXIMO. SE PUEDE OBSERVAR CLARAMENTE EN LA PANTALLA QUE HAY UNA FLUCTUACIÓN DE ACTITUD ANORMAL DURANTE EL VUELO.</p>	<p>ANORMALIDAD EN LA SUPERFICIE DE CONTROL O EN EL CONTROL DE LOS ACTUADORES DE ACTITUD DEL UAV.</p>	<p>ALTO</p>	<p>LA AMPLITUD DEL COMANDO ESTÁ CERCA DEL ÁNGULO DE DEFLEXIÓN MÁXIMO.</p>	<p>LA ACTITUD ESTÁ FUERA DE CONTROL POR MÁS TIEMPO DEL PREESTABLECIDO, ENCIENDE EL CONTROL DEL ROTOR, ESTABLECE EL REGRESO Y RASTREO DE LA RUTA DE EMERGENCIA.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ESPERAR HASTA QUE EL UAV REGRESE AL SITIO, LA TRIPULACIÓN ENVIARÁ INMEDIATAMENTE EL COMANDO PARA GUIAR EL UAV AL ATERRIZAJE Y DEBERÁ PREPARARSE PARA UN ATERRIZAJE FORZOSO REPENTINO. 2. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONducIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
10	<p>LA VELOCIDAD DEL AIRE ES DEMASIADO BAJO Y EL ACTITUD SE CONVIERTE INESTABLE</p> <p>INDICADOR DE ESTADO DE “VELOCIDAD” (AIRSPEED) MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>LA ACTITUD EN EL INSTRUMENTO INTEGRADO MUESTRA UNA ANOMALÍA EVIDENTE.</p>	<p>LA MEDICIÓN DE LA VELOCIDAD DEL AIRE DEL UAV ES ANORMAL, O LA SUPERFICIE DE CONTROL U OTROS ACTUADORES DE CONTROL DE ACTITUD SON ANORMALES.</p>	ALTO	<p>LAS VELOCIDADES AERODINÁMICAS SON INFERIORES A LA MÍNIMA ESTABLECIDA.</p>	<p>LA ACTITUD ESTÁ FUERA DE CONTROL POR MÁS TIEMPO DEL PREESTABLECIDO, ENCIENDE EL CONTROL DEL ROTOR, ESTABLECE EL REGRESO Y RASTREO DE LA RUTA DE EMERGENCIA.</p>	<p>1. ABRIR LOS PARÁMETROS DEL CONTROLADOR, AUMENTAR EL VALOR ESTABLECIDO DE LA VELOCIDAD DE CRUCERO A 25 M/S, Y ENVIARLO.</p> <p>2. OBSERVAR SI LA VELOCIDAD AERODINÁMICA Y LA ACTITUD DEL UAV VUELVEN A LA NORMALIDAD. SI LA ACTITUD Y LA VELOCIDAD AERODINÁMICA SON NORMALES, EL VALOR ESTABLECIDO DE LA VELOCIDAD AERODINÁMICA DE CRUCERO SE RESTAURARÁ A 17 M/S. SI ES ANORMAL, EL VALOR ESTABLECIDO DE LA VELOCIDAD AERODINÁMICA DE CRUCERO NO SE MODIFICARÁ.</p>

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
10	<p>LA VELOCIDAD DEL AIRE ES DEMASIADO BAJO Y EL ACTITUD SE CONVIERTE INESTABLE</p> <p>INDICADOR DE ESTADO DE “VELOCIDAD” (AIRSPEED) MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>LA ACTITUD EN EL INSTRUMENTO INTEGRADO MUESTRA UNA ANOMALÍA EVIDENTE.</p>	<p>LA MEDICIÓN DE LA VELOCIDAD DEL AIRE DEL UAV ES ANORMAL, O LA SUPERFICIE DE CONTROL U OTROS ACTUADORES DE CONTROL DE ACTITUD SON ANORMALES.</p>	ALTO	<p>LAS VELOCIDADES AERODINÁMICAS SON INFERIORES A LA MÍNIMA ESTABLECIDA.</p>	<p>LA ACTITUD ESTÁ FUERA DE CONTROL POR MÁS TIEMPO DEL PREESTABLECIDO, ENCIENDE EL CONTROL DEL ROTOR, ESTABLECE EL REGRESO Y RASTREO DE LA RUTA DE EMERGENCIA.</p>	<p>3. ESPERAR HASTA QUE EL UAV REGRESE AL SITIO, LA TRIPULACIÓN ENVIARÁ INMEDIATAMENTE EL COMANDO PARA GUIAR EL UAV AL ATERRIZAJE Y DEBERÁ PREPARARSE PARA UN ATERRIZAJE FORZOSO REPENTINO.</p> <p>4. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).</p>

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
11	<p>DURANTE EL VUELO CRUCERO, EL VOLTAJE DEL SISTEMA DE AVIÓNICA ESTÁ POR DEBAJO DEL VALOR PRESTABLECIDO</p> <p>INDICADOR DE ESTADO DE "BATERÍA" (POWER SUPPLY) MUESTRA ALARMA ROJA.</p>	<p>EL TIEMPO DE VUELO ES DEMASIADO LARGO O LA BATERÍA ESTÁ DAÑADA O DEFECTUOSA.</p>	<p>ALTO</p>	<p>EL VOLTAJE DE LA FUENTE DE ALIMENTACIÓN PRINCIPAL ES MENOR QUE EL VOLTAJE MENOR PREESTABLECIDO.</p>	<p>REGRESA AL PUNTO DE REFERENCIA 0.</p>	<p>1. ESPERAR HASTA QUE EL UAV REGRESE AL SITIO, LA TRIPULACIÓN ENVIARÁ INMEDIATAMENTE EL COMANDO PARA GUIAR EL UAV AL ATERRIAJE Y DEBERÁ PREPARARSE PARA UN ATERRIAJE FORZOSO REPENTINO.</p>

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
12	<p>LA ESTACIÓN BASE TERRESTRE NO PUEDE RECIBIR LOS DATOS DE TELEMETRÍA. SE SUPERA EL TIEMPO PRESTABLECIDO DE PROTECCIÓN PARA LA ESPERA DE ENLACE DE DATOS INDICADOR DE ESTADO DE “COMUNICACIÓN” (COMMUNICATION) MUESTRA ALARMA ROJA Y LOS DATOS FINALES DE RX EN LA ESQUINA INFERIOR DERECHA YA NO SE MODIFICAN.</p>	<p>INTERRUPCIÓN DEL ENLACE DE COMUNICACIÓN O DESCONEXIÓN ENTRE LA COMPUTADORA DE COMANDO Y CONTROL Y LA ESTACIÓN BASE.</p>	BAJO	<p>LA DURACIÓN DE INTERRUPCIÓN DE ENLACE DE DATOS ENTRE UAV Y TIERRA ESTACIÓN BASE EXCEDE EL VALOR PREESTABLECIDO.</p>	<p>REGRESA AL PUNTO DE REFERENCIA 0.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. VERIFICAR SI LA COMUNICACIÓN DE RED ENTRE LA COMPUTADORA DE COMANDO Y LA ESTACIÓN BASE ES NORMAL. SI LA RED NO ESTÁ CONECTADA, VUELVA A CONECTARLA INMEDIATAMENTE. 2. SI EL ENLACE DE DATOS PUEDE REANUDAR LA COMUNICACIÓN CUANDO EL UAV REGRESA Y SE ACERCA AL SITIO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ DECIDIR SI CONTINUAR CON LA TAREA O ATERRIZAR EL UAV PARA INVESTIGAR LA CAUSA DE LA INTERRUPCIÓN DEL ENLACE SEGÚN LOS REQUISITOS DE LA MISIÓN.

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
12	<p>LA ESTACIÓN BASE TERRESTRE NO PUEDE RECIBIR LOS DATOS DE TELEMETRÍA. SE SUPERA EL TIEMPO PRESTABLECIDO DE PROTECCIÓN PARA LA ESPERA DE ENLACE DE DATOS INDICADOR DE ESTADO DE “COMUNICACIÓN” (COMUNICATION) MUESTRA ALARMA ROJA Y LOS DATOS FINALES DE RX EN LA ESQUINA INFERIOR DERECHA YA NO SE MODIFICAN.</p>	<p>INTERRUPCIÓN DEL ENLACE DE COMUNICACIÓN O DESCONEXIÓN ENTRE LA COMPUTADORA DE COMANDO Y CONTROL Y LA ESTACIÓN BASE.</p>	BAJO	<p>LA DURACIÓN DE INTERRUPCIÓN DE ENLACE DE DATOS ENTRE UAV Y TIERRA ESTACIÓN BASE EXCEDE EL VALOR PREESTABLECIDO.</p>	<p>REGRESA AL PUNTO DE REFERENCIA 0.</p>	<p>3. SI EL ENLACE DE DATOS NO SE RECUPERA DESPUÉS DE QUE EL UAV REGRESA AL SITIO, LA TRIPULACIÓN DEBE APAGAR LA ESTACIÓN BASE EN TIERRA, DE MODO QUE EL UAV PUEDA ACTIVAR EL PROCEDIMIENTO DE ATERRIZAJE AUTOMÁTICO.</p>

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
13	<p>ENLACE DE DATOS ES DESCONECTADO, Y LA COMUNICACIÓN NO SE PUEDE RESTAURAR CUANDO EL UAV VUELVE AL SITIO DEL PUNTO DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE</p> <p>INDICADOR DE ESTADO DE "COMUNICACIÓN" (COMMUNICATION) MUESTRA ALARMA ROJA Y LOS DATOS FINALES DE RX EN LA ESQUINA INFERIOR DERECHA YA NO SE MODIFICAN.</p>	<p>INTERRUPCIÓN DEL ENLACE DE COMUNICACIÓN O DESCONEJÓN ENTRE LA COMPUTADORA DE COMANDO Y CONTROL Y LA ESTACIÓN BASE.</p>	<p>MEDIO</p>	<p>EL ENLACE DE DATOS ESTÁ DESCONECTADO Y LA DISTANCIA ENTRE EL UAV Y EL PUNTO DE ATERRIZAJE ES INFERIOR A 2 KM, Y LA DURACIÓN DE LA INTERRUPCIÓN SUPERA EL VALOR PREESTABLECIDO.</p>	<p>ATERRIZA.</p>	<ol style="list-style-type: none"> ESPERAR TRES MINUTOS Y OBSERVE SI EL UAV EJECUTA AUTOMÁTICAMENTE LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE Y ATERRIZA. SI EL UAV NO ATERRIZA AUTOMÁTICAMENTE DESPUÉS DE TRES MINUTOS, LA TRIPULACIÓN DEBE APAGAR LA ESTACIÓN BASE TERRESTRE, PARA QUE EL UAV PUEDA ACTIVAR LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE AUTOMÁTICO.

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
14	<p>EL TIEMPO DE VUELO DEL UAV EXCEDE EL LÍMITE MÁXIMO ESTABLECIDO DE MÁXIMO.</p>	<p>EL PARÁMETRO ESTABLECIDO DE TIEMPO MÁXIMO DE VUELO O LA PLANIFICACIÓN DE LA RUTA DE VUELO NO ES RAZONABLE.</p>	<p>BAJO</p>	<p>EL TIEMPO DE VUELO ES MAYOR QUE EL MÁXIMO PREESTABLECIDO Y LA DISTANCIA AL PUNTO DE ATERRIZAJE ES MAYOR A 1KM.</p>	<p>REGRESA AL PUNTO DE REFERENCIA 0.</p>	<p>1. SI EL UAV NO PUEDE VOLVER AL SITIO DE ATERRIZAJE Y HACE UN ATERRIZAJE FORZADO EN A MITAD DE CAMINO, GRABAR LA INFORMACIÓN DE LA UBICACIÓN CERCA DEL ATERRIZAJE FORZOSO E IR A LA BUSQUEDA DEL DRON.</p> <p>2. SI EL UAV PUEDE REGRESAR, LA TRIPULACIÓN DEBE ENVIAR INMEDIATAMENTE EL COMANDO DE ATERRIZAJE.</p>

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
15	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “MOTOR APAGADO” (ENGINE OFF/ ENGINE FLAMEOUT) MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>LA INTERFAZ PRINCIPAL DE VUELO MUESTRA “REGRESO DEBIDO A UNA DINÁMICA DE VUELO INSUFICIENTE“.</p>	<p>ANORMALIDAD EN EL MOTOR, CAUSANDO SU DETENCIÓN. PROBABLEMENTE ESTÉ RELACIONADO CON PROBLEMAS MECÁNICOS O DE CONTROL ELECTRÓNICO.</p>	ALTO	<p>LA VELOCIDAD DEL MOTOR ES MENOR QUE EL VALOR DE POTENCIA ESTABLECIDO EN RELACIÓN A LA POSICIÓN DEL COMANDO DE ACELERACIÓN.</p>	<ol style="list-style-type: none"> EL SISTEMA DE CONTROL DE VUELO INTENTARÁ AUTOMÁTICAMENTE Y REPETIDAMENTE REINICIAR EL MOTOR (ES NECESARIO QUE SE CONFIGUREN LOS PARÁMETROS DE EMERGENCIA EN EL SISTEMA DE CONTROL DE VUELO AUTOMÁTICAMENTE Y INTENTA REINICIAR EL MOTOR HASTA QUE ARRANQUE CON ÉXITO. SI EL MOTOR SE REINICIA CON ÉXITO Y LA ALTURA DEL UAV NO HA DISMINUIDO MÁS DEL UMBRAL DE CAIDA PARA EL RETORNO (20 M), EL UAV CONTINUARÁ EL VUELO EN LA RUTA DE LA MISIÓN SI EL MOTOR NO SE REINICIA O EL UAV CAE MÁS QUE LA ALTURA UMBRAL DE CAÍDA PARA RETORNO (20 M) DURANTE EL ARRANQUE, EL UAV EJECUTARÁ EL PROCEDIMIENTO DE REGRESO. AUTOMÁTICO AL PUNTO DE REFERENCIA 0 Y CONTINUARÁ INTENTANDO EL REINICIO DEL MOTOR. 	<ol style="list-style-type: none"> COMPROBAR SI EL MOTOR SE REINICIA CON ÉXITO. SI NO LO HACE O LA DURACIÓN DE REINICIO ES DEMASIADO LARGA Y EL UAV CONTINUA DESCENDIENDO POR FALTA DE POTENCIA, ACTIVAR EL PROCEDIMIENTO DE RETORNO CON PÉRDIDA DE ALTURA. SI EL UAV REINICIA CON ÉXITO EL MOTOR, SIN IMPORTAR QUE FUNCIONE NORMALMENTE O NO, REGRESAR INMEDIATAMENTE Y ATERRIJAR PARA SOLUCIONAR LA CAUSA DE SU DETENCIÓN.

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
15	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “MOTOR APAGADO” (ENGINE OFF/ ENGINE FLAMEOUT) MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>LA INTERFAZ PRINCIPAL DE VUELO MUESTRA “REGRESO DEBIDO A UNA DINÁMICA DE VUELO INSUFICIENTE“.</p>	<p>ANORMALIDAD EN EL MOTOR, CAUSANDO SU DETENCIÓN. PROBABLEMENTE ESTÉ RELACIONADO CON PROBLEMAS MECÁNICOS O DE CONTROL ELECTRÓNICO.</p>	ALTO	<p>LA VELOCIDAD DEL MOTOR ES MENOR QUE EL VALOR DE POTENCIA ESTABLECIDO EN RELACIÓN A LA POSICIÓN DEL COMANDO DE ACELERACIÓN.</p>	<ol style="list-style-type: none"> EL SISTEMA DE CONTROL DE VUELO INTENTARÁ AUTOMÁTICAMENTE Y REPETIDAMENTE REINICIAR EL MOTOR (ES NECESARIO QUE SE CONFIGUREN LOS PARÁMETROS DE EMERGENCIA EN EL SISTEMA DE CONTROL DE VUELO AUTOMÁTICAMENTE Y INTENTA REINICIAR EL MOTOR HASTA QUE ARRANQUE CON ÉXITO. SI EL MOTOR SE REINICIA CON ÉXITO Y LA ALTURA DEL UAV NO HA DISMINUIDO MÁS DEL UMBRAL DE CAIDA PARA EL RETORNO (20 M), EL UAV CONTINUARÁ EL VUELO EN LA RUTA DE LA MISIÓN SI EL MOTOR NO SE REINICIA O EL UAV CAE MÁS QUE LA ALTURA UMBRAL DE CAÍDA PARA RETORNO (20 M) DURANTE EL ARRANQUE, EL UAV EJECUTARÁ EL PROCEDIMIENTO DE REGRESO. AUTOMÁTICO AL PUNTO DE REFERENCIA 0 Y CONTINUARÁ INTENTANDO EL REINICIO DEL MOTOR. 	<p>3. SI EL REINICIO DEL MOTOR SIGUE FALLANDO, EL UAV INICIARÁ PROCEDIMIENTO DE RETORNO CON PÉRDIDA DE ALTURA. DURANTE EL REGRESO, ES NECESARIO PRESTAR MUCHA ATENCIÓN AL ESTADO DE REINICIO DEL MOTOR. SI EL DE VOLTAJE DEL ARRANQUE ES SUPERIOR A 22 V, EL MOTOR DETENDRÁ EL REINICIO AUTOMÁTICO Y REQUERIRÁ EL INTENTO MANUAL DE ARRANQUE MEDIANTE EL SOFTWARE APLICANDO EL COMANDO “ENCENDER EL MOTOR”. NO DETENGA EL ARRANQUE MANUAL DEL MOTOR HASTA QUE EL VOLTAJE SEA INFERIOR A 22V.</p>

FASE DE VUELO DE ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
15	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “MOTOR APAGADO” (ENGINE OFF/ ENGINE FLAMEOUT) MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>LA INTERFAZ PRINCIPAL DE VUELO MUESTRA “REGRESO DEBIDO A UNA DINÁMICA DE VUELO INSUFICIENTE”.</p>	<p>ANORMALIDAD EN EL MOTOR, CAUSANDO SU DETENCIÓN. PROBABLEMENTE ESTÉ RELACIONADO CON PROBLEMAS MECÁNICOS O DE CONTROL ELECTRÓNICO.</p>	ALTO	<p>LA VELOCIDAD DEL MOTOR ES MENOR QUE EL VALOR DE POTENCIA ESTABLECIDO EN RELACIÓN A LA POSICIÓN DEL COMANDO DE ACELERACIÓN.</p>	<ol style="list-style-type: none"> EL SISTEMA DE CONTROL DE VUELO INTENTARÁ AUTOMÁTICAMENTE Y REPETIDAMENTE REINICIAR EL MOTOR (ES NECESARIO QUE SE CONFIGUREN LOS PARÁMETROS DE EMERGENCIA EN EL SISTEMA DE CONTROL DE VUELO AUTOMÁTICAMENTE Y INTENTA REINICIAR EL MOTOR HASTA QUE ARRANQUE CON ÉXITO. SI EL MOTOR SE REINICIA CON ÉXITO Y LA ALTURA DEL UAV NO HA DISMINUIDO MÁS DEL UMBRAL DE CAIDA PARA EL RETORNO (20 M), EL UAV CONTINUARÁ EL VUELO EN LA RUTA DE LA MISIÓN SI EL MOTOR NO SE REINICIA O EL UAV CAE MÁS QUE LA ALTURA UMBRAL DE CAÍDA PARA RETORNO (20 M) DURANTE EL ARRANQUE, EL UAV EJECUTARÁ EL PROCEDIMIENTO DE REGRESO. AUTOMÁTICO AL PUNTO DE REFERENCIA 0 Y CONTINUARÁ INTENTANDO EL REINICIO DEL MOTOR. 	<ol style="list-style-type: none"> SI EL UAV SIGUE DESCENDIENDO Y NO PUEDE VOLVER AL PUNTO DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE, LA TRIPULACIÓN DEBERÁ MODIFICAR LA “ALTITUD MÍNIMA” EN LOS PARÁMETROS DE EMERGENCIA PARA AJUSTAR LA UBICACIÓN DE ATERRIZAJE FORZOSO Y QUE ESTA SEA LO MÁS SEGURA POSIBLE. SI EL UAV HA FINALIZADO EL ATERRIZAJE FORZOSO, LA TRIPULACIÓN DEBERÁ REGISTRAR LA INFORMACIÓN DE COORDENADAS DE LA UBICACIÓN CERCANAS, RECUPERAR EL UAV Y SOLUCIONAR LA CAUSA DE APAGADO DEL MOTOR.

FIN DE PROCEDIMIENTOS DE
EMERGENCIA EN FASE DE VUELO
ALA FIJA
UAV CW40D

PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

FASE DE DESCENSO A LA FIJA

UAV CW40D

FASE DE DESCENSO ALA FIJA



DRONESVIP

FASE DE DESCENSO - ALA FIJA



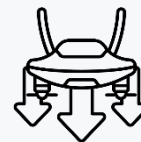
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
1	<p>EL ÁNGULO DE ACTITUD SUPERA EL LÍMITE MÁXIMO. SE PUEDE OBSERVAR CLARAMENTE EN LA PANTALLA DEL INSTRUMENTO INTEGRADO QUE HAY UNA FLUCTUACIÓN DE ACTITUD ANORMAL DURANTE EL VUELO.</p>	<p>ANORMALIDAD EN LA SUPERFICIES DE CONTROL U OTROS ACTUADORES DEL UAV.</p>	<p>MEDIO</p>	<p>LA AMPLITUD DE COMANDO DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD ESTÁ CERCA DEL ÁNGULO DE DEFLEXIÓN MÁXIMO.</p> <p>EL ÁNGULO DE ACTITUD ES MAYOR QUE EL VALOR LÍMITE MÁXIMO.</p>	<p>ENCIENDE EL CONTROL DEL ROTOR (VERTICAL), CUANDO LAS ACTITUDES FUERA DE CONTROL SON POR MÁS TIEMPO QUE EL PREESTABLECIDO, RASTREA Y REGRESA EL UAV AL PUNTO REFERENCIA 0 POR LA RUTA DE EMERGENCIA</p>	<p>1. ESPERAR HASTA QUE EL UAV REGRESE AL SITIO, LA TRIPULACIÓN ENVIARÁ INMEDIATAMENTE EL COMANDO PARA GUIAR EL UAV AL ATERRIZAJE Y DEBERÁ PREPARARSE PARA UN ATERRIZAJE FORZOSO REPENTINO.</p> <p>2. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).</p>

FASE DE DESCENSO - ALA FIJA



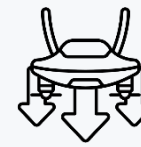
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
2	<p>LA VELOCIDAD DEL AIRE ES DEMASIADO BAJA Y LA ACTITUD DE VUELO SE CONVIERTE INESTABLE.</p> <p>INDICADOR DE ESTADO DE "VELOCIDAD" (AIRSPEED) MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>EL INSTRUMENTO INTEGRADO MUESTRA UNA ANORMALIDAD EN LA ACTITUD DE VUELO.</p>	<p>ANORMALIDAD EN LA MEDICIÓN DE VELOCIDAD AERODINÁMICA O EN LA SUPERFICIES DE CONTROL U OTROS ACTUADORES DEL UAV.</p>	ALTO	<p>EL VALOR DE VELOCIDAD AERODINÁMICA ES INFERIOR AL PRESTABLECIDO.</p>	<p>ENCIENDE EL CONTROL DEL ROTOR (VERTICAL), CUANDO LAS ACTITUDES FUERA DE CONTROL SON POR MÁS TIEMPO QUE EL PREESTABLECIDO, RASTREA Y REGRESA EL UAV AL PUNTO REFERENCIA 0 POR LA RUTA DE EMERGENCIA</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ABRIR LOS PARÁMETROS DEL CONTROLADOR Y ORDENAR EL AUMENTO DEL VALOR DE VELOCIDAD AERODINÁMICA DE CRUCERO A 25 M/S. 2. OBSERVAR SI LA VELOCIDAD AERODINÁMICA Y LA ACTITUD DEL UAV VUELVEN A LA NORMALIDAD. SI LA ACTITUD Y LA VELOCIDAD AERODINÁMICA SON NORMALES, EL VALOR ESTABLECIDO DE LA VELOCIDAD AERODINÁMICA DE CRUCERO SE RESTAURARÁ A 17 M/S. SI ES ANORMAL, EL VALOR ESTABLECIDO DE LA VELOCIDAD AERODINÁMICA DE CRUCERO NO SE MODIFICARÁ.

FASE DE DESCENSO - ALA FIJA



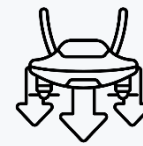
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
2	<p>LA VELOCIDAD DEL AIRE ES DEMASIADO BAJA Y LA ACTITUD DE VUELO SE CONVIERTE INESTABLE.</p> <p>INDICADOR DE ESTADO DE "VELOCIDAD" (AIRSPEED) MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>EL INSTRUMENTO INTEGRADO MUESTRA UNA ANORMALIDAD EN LA ACTITUD DE VUELO.</p>	<p>ANORMALIDAD EN LA MEDICIÓN DE VELOCIDAD AERODINÁMICA O EN LA SUPERFICIES DE CONTROL U OTROS ACTUADORES DEL UAV.</p>	ALTO	<p>EL VALOR DE VELOCIDAD AERODINÁMICA ES INFERIOR AL PRESTABLECIDO.</p>	<p>ENCIENDE EL CONTROL DEL ROTOR (VERTICAL), CUANDO LAS ACTITUDES FUERA DE CONTROL SON POR MÁS TIEMPO QUE EL PREESTABLECIDO, RASTREA Y REGRESA EL UAV AL PUNTO REFERENCIA 0 POR LA RUTA DE EMERGENCIA</p>	<p>3. ESPERAR HASTA QUE EL UAV REGRESE AL SITIO, LA TRIPULACIÓN ENVIARÁ INMEDIATAMENTE EL COMANDO PARA GUIAR EL UAV AL ATERRIZAJE Y DEBERÁ PREPARARSE PARA UN ATERRIZAJE FORZOSO REPENTINO.</p> <p>4. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).</p>

FASE DE DESCENSO - ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
3	<p>EL ÁNGULO DE ACTITUD DE CABECEO ESTÁ FUERA DE CONTROL Y EXCEDE EL LÍMITE MÁXIMO DEL ÁNGULO DE INCLINACIÓN.</p> <p>LA INESTABILIDAD DE ACTITUD PUEDE SER CLARAMENTE OBSERVADA DESDE EL INSTRUMENTO INTEGRADO, Y EXCEDE EL TIEMPO PREESTABLECIDO DE PÉRDIDA DE CONTROL</p>	<p>OBSTÁCULOS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD DEL VUELO EN LA DIRECCIÓN DE AVANCE.</p>	<p>MEDIO</p>	<p>LA AMPLITUD DE COMANDO DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD ESTÁ CERCA DEL ÁNGULO DE DEFLEXIÓN MÁXIMO.</p> <p>EL ÁNGULO DE ACTITUD ES MAYOR QUE EL VALOR LÍMITE MÁXIMO.</p>	<p>ENCIENDE EL CONTROL DEL ROTOR (VERTICAL), CUANDO LAS ACTITUDES FUERA DE CONTROL SON POR MÁS TIEMPO QUE EL PREESTABLECIDO, RASTREA Y REGRESA EL UAV AL PUNTO REFERENCIA 0 POR LA RUTA DE EMERGENCIA</p>	<p>1. ESPERAR HASTA QUE EL UAV REGRESE AL SITIO, LA TRIPULACIÓN ENVIARÁ INMEDIATAMENTE EL COMANDO PARA GUIAR EL UAV AL ATERRIZAJE Y DEBERÁ PREPARARSE PARA UN ATERRIZAJE FORZOSO REPENTINO.</p> <p>2. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).</p>

FASE DE DESCENSO - ALA FIJA



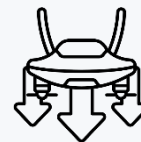
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
3	<p>EL ÁNGULO DE ACTITUD DE CABECEO ESTÁ FUERA DE CONTROL Y EXCEDE EL LÍMITE MÁXIMO DEL ÁNGULO DE INCLINACIÓN.</p> <p>LA INESTABILIDAD DE ACTITUD PUEDE SER CLARAMENTE OBSERVADA DESDE EL INSTRUMENTO INTEGRADO, Y EXCEDE EL TIEMPO PREESTABLECIDO DE PÉRDIDA DE CONTROL</p>	<p>OBSTÁCULOS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD DEL VUELO EN LA DIRECCIÓN DE AVANCE.</p>	<p>MEDIO</p>	<p>LA AMPLITUD DE COMANDO DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD ESTÁ CERCA DEL ÁNGULO DE DEFLEXIÓN MÁXIMO.</p> <p>EL ÁNGULO DE ACTITUD ES MAYOR QUE EL VALOR LÍMITE MÁXIMO.</p>	<p>ENCIENDE EL CONTROL DEL ROTOR (VERTICAL), CUANDO LAS ACTITUDES FUERA DE CONTROL SON POR MÁS TIEMPO QUE EL PREESTABLECIDO, RASTREA Y REGRESA EL UAV AL PUNTO REFERENCIA 0 POR LA RUTA DE EMERGENCIA</p>	<p>3. ESPERAR HASTA QUE EL UAV ATERRICE, ANALICE LOS DATOS DE TELEMETRÍA E INSPECCIONAR EL UAV PARA SOLUCIONAR LA CAUSA DEL INCREMENTO DEL ÁNGULO DE CABECEO Y LA PÉRDIDA DE CONTROL DE ACTITUD.</p>

FASE DE DESCENSO - ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
4	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “MOTOR APAGADO” (ENGINE OFF/ ENGINE FLAMEOUT) MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>LA INTERFAZ PRINCIPAL DE VUELO MUESTRA “REGRESO DEBIDO A UNA DINÁMICA DE VUELO INSUFICIENTE”.</p>	ANORMALIDAD EN EL MOTOR, CAUSANDO SU DETENCIÓN. PROBABLEMENTE ESTÉ RELACIONADO CON PROBLEMAS MECÁNICOS O DE CONTROL ELECTRÓNICO.	ALTO	LA VELOCIDAD DEL MOTOR ES MENOR QUE EL VALOR DE POTENCIA ESTABLECIDO EN RELACIÓN A LA POSICIÓN DEL COMANDO DE ACELERACIÓN.	<ol style="list-style-type: none"> EL CONTROLADOR DEL SISTEMA DE VUELO DETENDRÁ EL REINICIO DEL MOTOR, CONTINUARÁ VOLANDO EL UAV Y SEGUIRÁ CON LA ACCIÓN DE ATERRIZAJE SEGÚN RUTA PREDETERMINADA. SI LA ALTURA DEL UAV ESTÁ POR DEBAJO DEL WAYPOINT #798 (PUNTO LÍMITE INFERIOR DE DESCENSO PARA ATERRIZAJE – MODO ALA FIJA), EL UAV EJECUTARÁ AUTOMÁTICAMENTE LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE FORZOSO. SI EL PUNTO DE ATERRIZAJE FORZOSO ESTÁ A MENOS DE 400 M DEL PUNTO DE ATERRIZAJE PREESTABLECIDO, EL UAV SE DIRIGIRÁ AUTOMÁTICAMENTE AL PUNTO DE ATERRIZAJE PREESTABLECIDO. SI EL PUNTO DE ATERRIZAJE FORZOSO ESTÁ A MÁS DE 400 M DEL PUNTO DE ATERRIZAJE PREESTABLECIDO, EL UAV IMPLEMENTARÁ UN ATERRIZAJE FORZOSO LOCAL. SI EL UAV ESTÁ POR ENCIMA DE LA ALTURA DEL WAYPOINT 798# DURANTE EL ATERRIZAJE, EL UAV VOLARÁ HASTA ESTE PUNTO Y REALIZARÁ UN ATERRIZAJE FORZADO (VERTICAL), SIN IMPORTAR EL RANGO DE TOLERANCIA DE ALTURA). 	<ol style="list-style-type: none"> LA TRIPULACIÓN DEBERÁ DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE RÁPIDAMENTE Y PROHIBIR QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV.

FASE DE DESCENSO - ALA FIJA



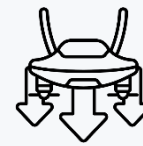
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
4	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “MOTOR APAGADO” (ENGINE OFF/ ENGINE FLAMEOUT) MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>LA INTERFAZ PRINCIPAL DE VUELO MUESTRA “REGRESO DEBIDO A UNA DINÁMICA DE VUELO INSUFICIENTE”.</p>	ANORMALIDAD EN EL MOTOR, CAUSANDO SU DETENCIÓN. PROBABLEMENTE ESTÉ RELACIONADO CON PROBLEMAS MECÁNICOS O DE CONTROL ELECTRÓNICO.	ALTO	LA VELOCIDAD DEL MOTOR ES MENOR QUE EL VALOR DE POTENCIA ESTABLECIDO EN RELACIÓN A LA POSICIÓN DEL COMANDO DE ACELERACIÓN.	<ol style="list-style-type: none"> EL CONTROLADOR DEL SISTEMA DE VUELO DETENDRÁ EL REINICIO DEL MOTOR, CONTINUARÁ VOLANDO EL UAV Y CONTINUARÁ CON LA ACCIÓN DE ATERRIZAJE SEGÚN RUTA PREDETERMINADA. SI LA ALTURA DEL UAV ESTÁ POR DEBAJO DEL WAYPOINT #798 (PUNTO LÍMITE INFERIOR DE DESCENSO PARA ATERRIZAJE – MODO ALA FIJA), EL UAV EJECUTARÁ AUTOMÁTICAMENTE LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE FORZOSO. SI EL PUNTO DE ATERRIZAJE FORZOSO ESTÁ A MENOS DE 400 M DEL PUNTO DE ATERRIZAJE PREESTABLECIDO, EL UAV SE DIRIGIRÁ AUTOMÁTICAMENTE AL PUNTO DE ATERRIZAJE PREESTABLECIDO. SI EL PUNTO DE ATERRIZAJE FORZOSO ESTÁ A MÁS DE 400 M DEL PUNTO DE ATERRIZAJE PREESTABLECIDO, EL UAV IMPLEMENTARÁ UN ATERRIZAJE FORZOSO LOCAL. SI EL UAV ESTÁ POR ENCIMA DE LA ALTURA DEL WAYPOINT 798# DURANTE EL ATERRIZAJE, EL UAV VOLARÁ HASTA ESTE PUNTO Y REALIZARÁ UN ATERRIZAJE FORZADO (VERTICAL), SIN IMPORTAR EL RANGO DE TOLERANCIA DE ALTURA). 	2. ESPERAR HASTA QUE EL UAV REGRESE AL SITIO Y DEBERÁ PREPARARSE PARA UN ATERRIZAJE FORZOSO REPENTINO.

FASE DE DESCENSO - ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
4	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “MOTOR APAGADO” (ENGINE OFF/ ENGINE FLAMEOUT) MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>LA INTERFAZ PRINCIPAL DE VUELO MUESTRA “REGRESO DEBIDO A UNA DINÁMICA DE VUELO INSUFICIENTE”.</p>	ANORMALIDAD EN EL MOTOR, CAUSANDO SU DETENCIÓN. PROBABLEMENTE ESTÉ RELACIONADO CON PROBLEMAS MECÁNICOS O DE CONTROL ELECTRÓNICO.	ALTO	LA VELOCIDAD DEL MOTOR ES MENOR QUE EL VALOR DE POTENCIA ESTABLECIDO EN RELACIÓN A LA POSICIÓN DEL COMANDO DE ACELERACIÓN.	<ol style="list-style-type: none"> EL CONTROLADOR DEL SISTEMA DE VUELO DETENDRÁ EL REINICIO DEL MOTOR, CONTINUARÁ VOLANDO EL UAV Y CONTINUARÁ CON LA ACCIÓN DE ATERRIZAJE SEGÚN RUTA PREDETERMINADA. SI LA ALTURA DEL UAV ESTÁ POR DEBAJO DEL WAYPOINT #798 (PUNTO LÍMITE INFERIOR DE DESCENSO PARA ATERRIZAJE – MODO ALA FIJA), EL UAV EJECUTARÁ AUTOMÁTICAMENTE LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE FORZOSO. SI EL PUNTO DE ATERRIZAJE FORZOSO ESTÁ A MENOS DE 400 M DEL PUNTO DE ATERRIZAJE PREESTABLECIDO, EL UAV SE DIRIGIRÁ AUTOMÁTICAMENTE AL PUNTO DE ATERRIZAJE PREESTABLECIDO. SI EL PUNTO DE ATERRIZAJE FORZOSO ESTÁ A MÁS DE 400 M DEL PUNTO DE ATERRIZAJE PREESTABLECIDO, EL UAV IMPLEMENTARÁ UN ATERRIZAJE FORZOSO LOCAL. SI EL UAV ESTÁ POR ENCIMA DE LA ALTURA DEL WAYPOINT 798# DURANTE EL ATERRIZAJE, EL UAV VOLARÁ HASTA ESTE PUNTO Y REALIZARÁ UN ATERRIZAJE FORZADO (VERTICAL), SIN IMPORTAR EL RANGO DE TOLERANCIA DE ALTURA). 	<p>3. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).</p>

FASE DE DESCENSO - ALA FIJA



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
4	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “MOTOR APAGADO” (ENGINE OFF/ ENGINE FLAMEOUT) MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>LA INTERFAZ PRINCIPAL DE VUELO MUESTRA “REGRESO DEBIDO A UNA DINÁMICA DE VUELO INSUFICIENTE”.</p>	ANORMALIDAD EN EL MOTOR, CAUSANDO SU DETENCIÓN. PROBABLEMENTE ESTÉ RELACIONADO CON PROBLEMAS MECÁNICOS O DE CONTROL ELECTRÓNICO.	ALTO	LA VELOCIDAD DEL MOTOR ES MENOR QUE EL VALOR DE POTENCIA ESTABLECIDO EN RELACIÓN A LA POSICIÓN DEL COMANDO DE ACELERACIÓN.	<ol style="list-style-type: none"> 1. EL CONTROLADOR DEL SISTEMA DE VUELO DETENDRÁ EL REINICIO DEL MOTOR, CONTINUARÁ VOLANDO EL UAV Y CONTINUARÁ CON LA ACCIÓN DE ATERRIZAJE SEGÚN RUTA PREDETERMINADA. 2. SI LA ALTURA DEL UAV ESTÁ POR DEBAJO DEL WAYPOINT #798 (PUNTO LÍMITE INFERIOR DE DESCENSO PARA ATERRIZAJE – MODO ALA FIJA), EL UAV EJECUTARÁ AUTOMÁTICAMENTE LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE FORZOSO. SI EL PUNTO DE ATERRIZAJE FORZOSO ESTÁ A MENOS DE 400 M DEL PUNTO DE ATERRIZAJE PREESTABLECIDO, EL UAV SE DIRIGIRÁ AUTOMÁTICAMENTE AL PUNTO DE ATERRIZAJE PREESTABLECIDO. SI EL PUNTO DE ATERRIZAJE FORZOSO ESTÁ A MÁS DE 400 M DEL PUNTO DE ATERRIZAJE PREESTABLECIDO, EL UAV IMPLEMENTARÁ UN ATERRIZAJE FORZOSO LOCAL. 3. SI EL UAV ESTÁ POR ENCIMA DE LA ALTURA DEL WAYPOINT 798# DURANTE EL ATERRIZAJE, EL UAV VOLARÁ HASTA ESTE PUNTO Y REALIZARÁ UN ATERRIZAJE FORZADO (VERTICAL), SIN IMPORTAR EL RANGO DE TOLERANCIA DE ALTURA). 	4. DESPUÉS DEL ATERRIZAJE FORZOSO, ENCUENTRAR Y RESUELVEN LA CAUSA DEL APAGADO DEL MOTOR.

FIN DE PROCEDIMIENTOS DE
EMERGENCIA FASE DE DESCENSO
ALA FIJA
UAV CW40D

PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA FASE DE DESACELERACIÓN UAV CW40D

FASE DE DESACELERACIÓN



DRONESVIP

FASE DE DESACELERACIÓN



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
1	<p>INDICADOR DE ESTADO DE "GNSS" MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>(LAS PANTALLAS UAV MUESTRAN CAMBIADO A MODO DE NAVEGACIÓN GNSS DE RESPALDO).</p>	<p>INTERFERENCIA EN LA RECEPCIÓN DE SEÑAL DEL SISTEMA PRINCIPAL DE POSICIONAMIENTO GNSS</p> <p>○</p> <p>LA ANTENA PRINCIPAL DEL SISTEMA GNSS PUEDE PRESENTAR ANOMALIAS.</p>	BAJO	SISTEMA PRINCIPAL GNSS ANORMAL Y SISTEMA GNSS DE RESPALDO NORMAL.	SENSA QUE LA NAVEGACIÓN GNSS PRINCIPAL NO ES VÁLIDA Y SE CAMBIA A LA NAVEGACIÓN DE LA ANTENA GNSS DE RESPALDO.	<ol style="list-style-type: none">DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE RÁPIDAMENTE Y PROHÍBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV.SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).

FASE DE DESACELERACIÓN



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
1	<p>INDICADOR DE ESTADO DE "GNSS" MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>(LAS PANTALLAS UAV MUESTRAN CAMBIADO A MODO DE NAVEGACIÓN GNSS DE RESPALDO).</p>	<p>INTERFERENCIA EN LA RECEPCIÓN DE SEÑAL DEL SISTEMA PRINCIPAL DE POSICIONAMIENTO GNSS</p> <p>○</p> <p>LA ANTENA PRINCIPAL DEL SISTEMA GNSS PUEDE PRESENTAR ANOMALIAS.</p>	BAJO	<p>SISTEMA PRINCIPAL GNSS ANORMAL Y SISTEMA GNSS DE RESPALDO NORMAL.</p>	<p>SENSA QUE LA NAVEGACIÓN GNSS PRINCIPAL NO ES VÁLIDA Y SE CAMBIA A LA NAVEGACIÓN DE LA ANTENA GNSS DE RESPALDO.</p>	<p>3. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).</p>

FASE DE DESACELERACIÓN



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
2	INDICADOR DE ESTADO DE “SEÑAL DE SATÉLITE COMPLETAMENTE PERDIDO” (GNSS SATELLITE COMPLETELY LOST) MUESTRA ALARMA ROJA.	LAS SEÑALES DE POSICIONAMIENTO GNSS PRINCIPAL Y DE RESPALDO SON ANORMALES.	ALTO	-	-	<ol style="list-style-type: none">DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE RÁPIDAMENTE Y PROHÍBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV.SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).

FASE DE DESACELERACIÓN



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
2	INDICADOR DE ESTADO DE “SEÑAL DE SATÉLITE COMPLETAMENTE PERDIDO” (GNSS SATELLITE COMPLETELY LOST) MUESTRA ALARMA ROJA.	LAS SEÑALES DE POSICIONAMIENTO GNSS PRINCIPAL Y DE RESPALDO SON ANORMALES.	ALTO	-	-	3. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).

FASE DE DESACELERACIÓN



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
3	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “ALTITUD” (HEIGHT) MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>LA ALTURA ESTÁ POR DEBAJO DE LA ALTURA FINAL ESTABLECIDA.</p>	<p>LA ALTITUD DEL UAV NO SE PUEDE MANTENER DEBIDO A UNA ANORMALIDAD EN EL SISTEMA, SALIDA DE ENERGÍA INSUFICIENTE U OTRAS RAZONES</p>	MEDIO	<p>LA ALTITUD DE VUELO ES MENOR A LA PREESTABLECIDA COMO PUNTO FINAL DE APROXIMACIÓN.</p>	<p>INGRESA EN MODO DE ATERRIZAJE FORZOSO.</p>	<ol style="list-style-type: none">1. ESPERAR QUE EL UAV REALICE UN ATERRIZAJE FORZOSO EN EL LUGAR O REGRESE AL PUNTO DE DESPEGUE/ATERRIZAJE.2. DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE RÁPIDAMENTE Y PROHÍBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV.

FASE DE DESACELERACIÓN



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
3	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “ALTITUD” (HEIGHT) MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>LA ALTURA ESTÁ POR DEBAJO DE LA ALTURA FINAL ESTABLECIDA.</p>	<p>LA ALTITUD DEL UAV NO SE PUEDE MANTENER DEBIDO A UNA ANORMALIDAD EN EL SISTEMA, SALIDA DE ENERGÍA INSUFICIENTE U OTRAS RAZONES</p>	MEDIO	<p>LA ALTITUD DE VUELO ES MENOR A LA PREESTABLECIDA COMO PUNTO FINAL DE APROXIMACIÓN.</p>	<p>INGRESA EN MODO DE ATERRIJAJE FORZOSO.</p>	<p>3. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIJAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).</p> <p>4. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).</p>

FASE DE DESACELERACIÓN



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
4	<p>EL ÁNGULO DE ACTITUD SUPERA EL LÍMITE MÁXIMO. SE PUEDE OBSERVAR CLARAMENTE EN LA PANTALLA DEL INSTRUMENTO INTEGRADO QUE HAY UNA FLUCTUACIÓN DE ACTITUD ANORMAL DURANTE EL VUELO.</p>	<p>ANORMALIDAD EN LA SUPERFICIES DE CONTROL U OTROS ACTUADORES DEL UAV.</p>	<p>MEDIO</p>	<p>LA AMPLITUD DE COMANDO DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD ESTÁ CERCA DEL ÁNGULO DE DEFLEXIÓN MÁXIMO.</p> <p>EL ÁNGULO DE ACTITUD ES MAYOR QUE EL VALOR LÍMITE MÁXIMO.</p>	<p>ENCIENDE EL CONTROL DE ROTOR (VERTICAL).</p>	<ol style="list-style-type: none">1. ESPERAR A QUE UAV CONTINÚE ATERRIZANDO, Y ESTAR PREPARADOS PARA UN POSIBLE ATERRIZAJE FORZOSO.2. DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE RÁPIDAMENTE Y PROHÍBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV.

FASE DE DESACELERACIÓN



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
4	<p>EL ÁNGULO DE ACTITUD SUPERA EL LÍMITE MÁXIMO. SE PUEDE OBSERVAR CLARAMENTE EN LA PANTALLA DEL INSTRUMENTO INTEGRADO QUE HAY UNA FLUCTUACIÓN DE ACTITUD ANORMAL DURANTE EL VUELO.</p>	<p>ANORMALIDAD EN LA SUPERFICIES DE CONTROL U OTROS ACTUADORES DEL UAV.</p>	MEDIO	<p>LA AMPLITUD DE COMANDO DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD ESTÁ CERCA DEL ÁNGULO DE DEFLEXIÓN MÁXIMO.</p> <p>EL ÁNGULO DE ACTITUD ES MAYOR QUE EL VALOR LÍMITE MÁXIMO.</p>	<p>ENCIENDE EL CONTROL DE ROTOR (VERTICAL).</p>	<p>3. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIJAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).</p> <p>4. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).</p>

FASE DE DESACELERACIÓN



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
5	<p>LA VELOCIDAD DEL AIRE ES DEMASIADO BAJA Y LA ACTITUD DE VUELO SE CONVIERTE INESTABLE.</p> <p>INDICADOR DE ESTADO DE "VELOCIDAD" (AIRSPEED) MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>EL INSTRUMENTO INTEGRADO MUESTRA UNA ANORMALIDAD EN LA ACTITUD DE VUELO.</p>	<p>ANORMALIDAD EN LA MEDICIÓN DE VELOCIDAD AERODINÁMICA O EN LA SUPERFICIES DE CONTROL U OTROS ACTUADORES DEL UAV.</p>	MEDIO	<p>EL VALOR DE VELOCIDAD AERODINÁMICA ES INFERIOR AL PRESTABLECIDO.</p>	<p>ENCIENDE EL CONTROL DE ROTOR (VERTICAL).</p>	<ol style="list-style-type: none">1. ESPERAR A QUE UAV CONTINÚE ATERRIZANDO, Y ESTAR PREPARADOS PARA UN POSIBLE ATERRIZAJE FORZOSO.2. DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE RÁPIDAMENTE Y PROHÍBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV.

FASE DE DESACELERACIÓN



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
5	<p>LA VELOCIDAD DEL AIRE ES DEMASIADO BAJA Y LA ACTITUD DE VUELO SE CONVIERTE INESTABLE.</p> <p>INDICADOR DE ESTADO DE "VELOCIDAD" (AIRSPEED) MUESTRA ALARMA ROJA.</p> <p>EL INSTRUMENTO INTEGRADO MUESTRA UNA ANORMALIDAD EN LA ACTITUD DE VUELO.</p>	<p>ANORMALIDAD EN LA MEDICIÓN DE VELOCIDAD AERODINÁMICA O EN LA SUPERFICIES DE CONTROL U OTROS ACTUADORES DEL UAV.</p>	MEDIO	<p>EL VALOR DE VELOCIDAD AERODINÁMICA ES INFERIOR AL PRESTABLECIDO.</p>	<p>ENCIENDE EL CONTROL DE ROTOR (VERTICAL).</p>	<p>3. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).</p> <p>4. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).</p>

FASE DE DESACELERACIÓN



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
6	INDICADOR DE ESTADO DE “MOTOR APAGADO” (ENGINE OFF/ ENGINE FLAMEOUT) MUESTRA ALARMA ROJA. (ENGINE FLAMEOUT IN ADVANCE)	ANORMALIDAD EN EL MOTOR, CAUSANDO SU DETENCIÓN. PROBABLEMENTE ESTÉ RELACIONADO CON PROBLEMAS MECÁNICOS O DE CONTROL ELECTRÓNICO.	BAJO	-	-	<ol style="list-style-type: none">1. LA TRIPULACIÓN DEBERÁ DESPEJAR EL LUGAR DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE RÁPIDAMENTE Y PROHÍBA QUE LAS PERSONAS SE ACERQUEN AL UAV.2. ESPERAR HASTA QUE EL UAV EJECUTE LOS PROCEDIMIENTOS AUTOMÁTICOS (RETORNO DE ATERRIZAJE FORZOSO O LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE NORMAL).

FASE DE DESACELERACIÓN



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
6	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “MOTOR APAGADO” (ENGINE OFF/ ENGINE FLAMEOUT) MUESTRA ALARMA ROJA. (ENGINE FLAMEOUT IN ADVANCE)</p>	<p>ANORMALIDAD EN EL MOTOR, CAUSANDO SU DETENCIÓN. PROBABLEMENTE ESTÉ RELACIONADO CON PROBLEMAS MECÁNICOS O DE CONTROL ELECTRÓNICO.</p>	BAJO	-	-	<p>3. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).</p> <p>4. DESPUÉS DEL ATERRIZAJE FORZADO DEL UAV, SOLUCIONAR LA CAUSA DEL APAGADO DE MOTOR.</p>

FIN DE PROCEDIMIENTOS DE
EMERGENCIA EN FASE DE
DESACELERACIÓN
UAV CW 40D

PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA
EN FASE DE VUELO ESTACIONARIO
DESCENSO – FIANLIZACIÓN DE
VUELO Y ATERRIZAJE FORZOSO
UAV CW40D

FASE DE VUELO ESTACIONARIO DESCENSO



DRONESVIP

FIN DE LA FASE DE VUELO ESTACIONARIO DESCENSO



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
1	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “GNSS” MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>(LAS PANTALLAS UAV MUESTRAN CAMBIADO A MODO DE NAVEGACIÓN GNSS DE RESPALDO).</p>	<p>INTERFERENCIA EN LA RECEPCIÓN DE SEÑAL DEL SISTEMA PRINCIPAL DE POSICIONAMIENTO GNSS</p> <p>O</p> <p>LA ANTENA PRINCIPAL DEL SISTEMA GNSS PUEDE PRESENTAR ANOMALIAS.</p>	BAJO	SISTEMA PRINCIPAL GNSS ANORMAL Y SISTEMA GNSS DE RESPALDO NORMAL.	CAMBIA A LA NAVEGACIÓN DE LA ANTENA GNSS DE RESPALDO.	<ol style="list-style-type: none"> DESPEJAR RÁPIDAMENTE EL LUGAR ESTIMADO DE ATERRIZAJE, Y PROHIBIR QUE EL PERSONAL SE ACERQUEN. ESPERAR A QUE EL UAV CONTINÚE ATERRIZANDO. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).

FIN DE LA FASE DE VUELO ESTACIONARIO DESCENSO



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
1	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “GNSS” MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>(LAS PANTALLAS UAV MUESTRAN CAMBIADO A MODO DE NAVEGACIÓN GNSS DE RESPALDO).</p>	<p>INTERFERENCIA EN LA RECEPCIÓN DE SEÑAL DEL SISTEMA PRINCIPAL DE POSICIONAMIENTO GNSS</p> <p>O</p> <p>LA ANTENA PRINCIPAL DEL SISTEMA GNSS PUEDE PRESENTAR ANOMALIAS.</p>	BAJO	SISTEMA PRINCIPAL GNSS ANORMAL Y SISTEMA GNSS DE RESPALDO NORMAL.	CAMBIA A LA NAVEGACIÓN DE LA ANTENA GNSS DE RESPALDO.	<p>4. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).</p>

FIN DE LA FASE DE VUELO ESTACIONARIO DESCENSO



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
2	<p>INDICADOR DE ESTADO DE “SEÑAL DE SATÉLITE COMPLETAMENTE PERDIDO” (GNSS SATELLITE COMPLETELY LOST) MUESTRA ALARMA ROJA.</p>	<p>LAS SEÑALES DE POSICIONAMIENTO GNSS PRINCIPAL Y DE RESPALDO SON ANORMALES.</p>	ALTO	-	-	<ol style="list-style-type: none"> DESPEJAR RÁPIDAMENTE EL LUGAR ESTIMADO DE ATERRIZAJE, Y PROHIBIR QUE EL PERSONAL SE ACERQUEN. ESPERAR A QUE EL UAV CONTINÚE ATERRIZANDO. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONDUCIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).

FIN DE LA FASE DE VUELO ESTACIONARIO DESCENSO



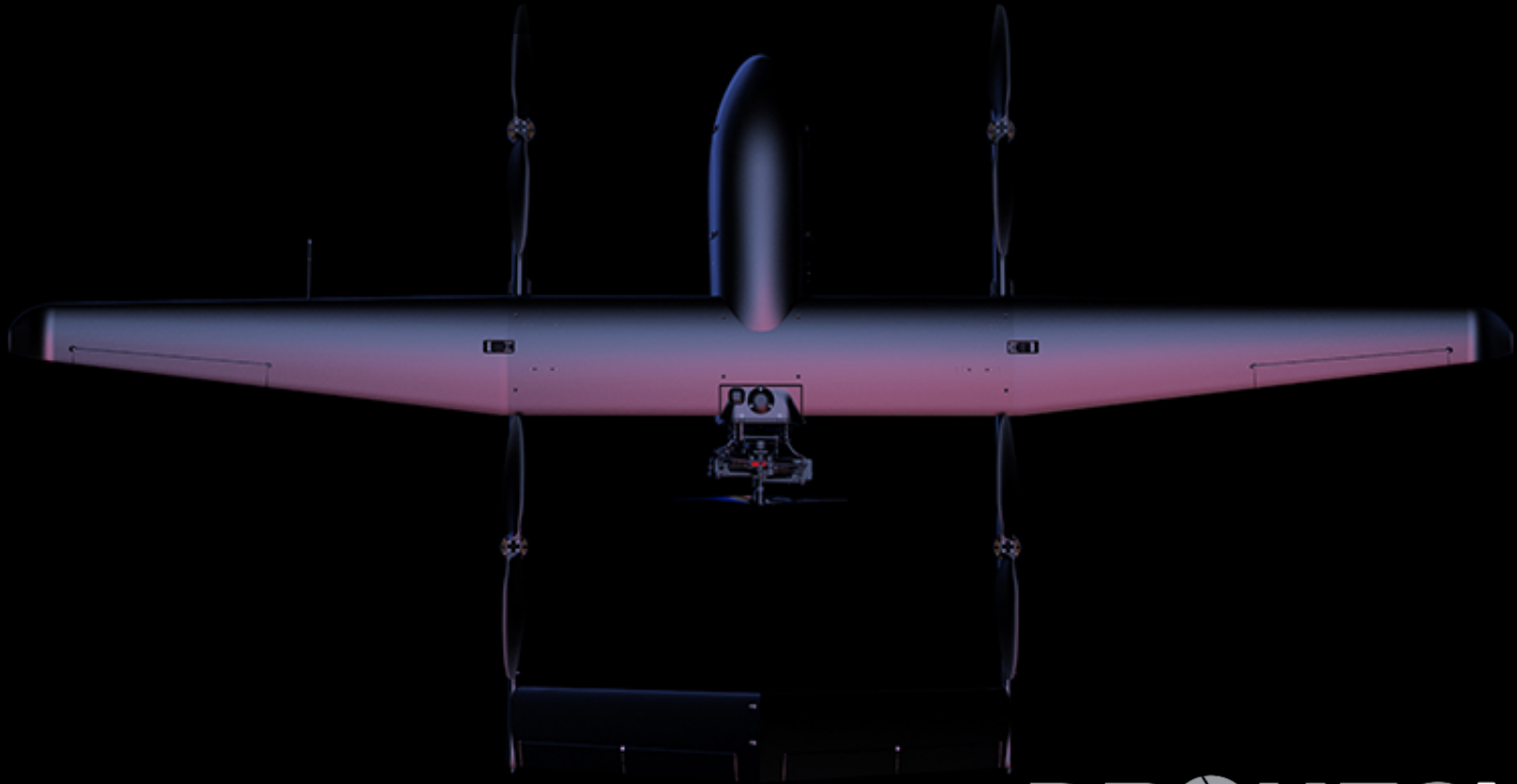
NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
2	INDICADOR DE ESTADO DE “SEÑAL DE SATÉLITE COMPLETAMENTE PERDIDO” (GNSS SATELLITE COMPLETELY LOST) MUESTRA ALARMA ROJA.	LAS SEÑALES DE POSICIONAMIENTO GNSS PRINCIPAL Y DE RESPALDO SON ANORMALES.	ALTO	-	-	4. SI EL UAV NO LOGRA DETENER LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).

FIN DE LA FASE DE VUELO ESTACIONARIO DESCENSO



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
3	LA HÉLICE (TRASERA) DEL MOTOR NO ESTÁ PARALELA A LA SUELO. SE DAÑARÁN DURANTE EL ATERRIZAJE.	EPISODIO ANORMAL EN EL MOTOR	BAJO	-	DURANTE EL DESCENSO FINAL, EL UAV AUTOMÁTICAMENTE CONTROLA EL MOTOR PARA HACER UN GIRO DE LA HÉLICE (TRASERA) Y TRATAR DE AJUSTAR LA HÉLICE EN POSICIÓN HORIZONTAL.	1. DURANTE EL DESCENSO FINAL, LA TRIPULACIÓN OBSERVARÁ LA POSICIÓN DE LA HÉLICE (TRASERA). SI ESTA NO ES ADECUADA PUEDE CAUSAR DAÑOS EN LA MISMA, ES NECESARIO HACER CLIC EN EL COMANDO DEL SOFTWARE "AJUSTAR PUNTO DE GIRO" O CORREGIRLO CON CONTROL REMOTO.

FINALIZACIÓN DEL VUELO



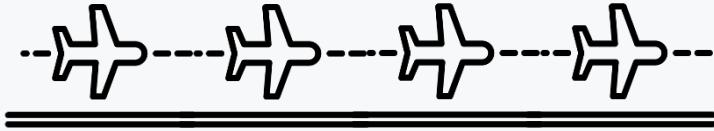
DRONESVIP

FINALIZACIÓN DEL VUELO



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
1	EL UAV NO DETIENE AUTOMÁTICAMENTE LAS HÉLICES DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO	EL IMPACTO DESPUÉS LLEGAR AL SUELO PUEDE SER DEMASIADO GRANDE, Y EL CONTROLADOR DE VUELO PUEDE SENSAR MAL Y NO DETENER LAS HÉLICES	MEDIO	-	-	1. DESPUÉS DE LLEGAR AL SUELO, LA TRIPULACIÓN UTILIZARÁ EL SOFTWARE (TERMINAL DE CONTROL DEL CW) PARA ENVIAR UN COMANDO DE CANCELACIÓN Y FORZAR EL APAGADO DE LAS HÉLICES U OPERAR EL CONTROL REMOTO PARA DETENER MANUALMENTE LAS HELICES DEL ROTOR A TRAVÉS DE LA ACCIÓN DEL JOYSTICK (CUANDO EL DRON TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL CONTROL).

FINALIZACIÓN DEL VUELO



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
2	<p>INDICADOR DE ESTADO DE "GNSS" MUESTRA ALARMA ROJA</p> <p>(LAS PANTALLAS UAV MUESTRAN CAMBIADO A MODO DE NAVEGACIÓN GNSS DE RESPALDO).</p>	<p>INTERFERENCIA EN LA RECEPCIÓN DE SEÑAL DEL SISTEMA PRINCIPAL DE POSICIONAMIENTO GNSS</p> <p>O</p> <p>LA ANTENA PRINCIPAL DEL SISTEMA GNSS PUEDE PRESENTAR ANOMALIAS.</p>	BAJO	SISTEMA PRINCIPAL GNSS ANORMAL Y SISTEMA GNSS DE RESPALDO NORMAL.	CAMBIA A LA NAVEGACIÓN DE LA ANTENA GNSS DE RESPALDO.	<ol style="list-style-type: none">1. NO HAY NECESIDAD DE OPERACIÓN DE VUELO.2. ANALIZAR LOS DATOS DE TELEMETRÍA, INSPECCIONAR EL UAV Y RESOLVER LA CAUSA DE LA FALLA COMPLETA DE SISTEMA GNSS.

ATERRIZAJE FORZOSO



DRONESVIP

ATERRIZAJE FORZOSO



NRO	DESCRIPCION	POSIBLE CAUSA	NIVEL DE RIESGO	ANALISIS DE LAS CONDICIONES DE EMERGENCIA Y MANEJO POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	PROCEDIMIENTOS DE MANEJO DE EMERGENCIAS POR PARTE DEL CONTROLADOR DE VUELO	RESOLUCIÓN DE EMERGENCIA CON INTERVENCIÓN MANUAL
1	EL UAV HABILITA LOS PROCEDIMIENTOS DE ATERRIZAJE FORZOSO (CAMBIA EL ESTADO A VUELO AUTOMÁTICO)	CONDICIONES DE ACTIVACIÓN DEL ATERRIZAJE FORZOSO.	ALTO	EL UAV COMIENZA EL ATERRIZAJE FORZOSO	ENTRA EN EL ATERRIZAJE VISUAL ASISTIDO. EL UAV ENCONTRARÁ UN PUNTO DE ATERRIZAJE ADECUADO Y EVITARÁ OBSTÁCULOS VISUALES PARA GARANTIZAR UN ATERRIZAJE SEGURO.	<ol style="list-style-type: none">1. REGISTRAR LA INFORMACIÓN DE COORDENADAS DE UBICACIÓN CERCANAS AL ATERRIZAJE FORZOSO Y DIRÍGIRSE AL PUNTO DE ATERRIZAJE FORZOSO PARA ENCONTRAR EL UAV.2. SI LA TRIPULACIÓN PUEDE CONducIR EL UAV MANUALMENTE Y ESTE TODAVÍA ESTÁ DENTRO DEL RANGO DEL RANGO EFECTIVO DEL CONTROL REMOTO, LA TRIPULACIÓN PODRÁ HACERSE CARGO MANUALMENTE DEL UAV Y HACERLO VOLAR DE REGRESO AL SITIO PARA ATERRIZAR EN LA FASE DE ATERRIZAJE FORZOSO (CUANDO EL UAV TIENE UN CONTROL REMOTO OPCIONAL).

FIN DEL MÓDULO DE LA INDUCCIÓN
SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS DE
EMERGENCIA
UAV CW40D