Każdy pilot powinien znać ograniczenia BSP, którym wykonuje loty. Dla wielowirnikowych platform latających o napędzie elektrycznym, głównym ograniczeniem jest czas lotu, wynikający z ilości energii zgromadzonej w akumulatorze, który zasila silniki wielowirnikowca. Napięcie na zaciskach akumulatora maleje jeśli pobierany jest z niego prądu. Charakterystyka rozładowania akumulatora jest nieliniowa. Prędkość obrotowa śmigła, zależy od wartości napięcia którym zasilany jest silnik. Każdy silnik BLDC charakteryzuje się współczynnikiem KV. Współczynnik ten łączy liczbę obrotów silnika z wartością przyłożonego do niego napięcia. Jeśli na akumulatorze maleje napięcie to maleje również maksymalna prędkość obrotowa silnika. A co za tym idzie maleje również siła ciągu, którą może wygenerować wielowirnikowiec.

Oznacza to, że czym akumulator jest bardziej wyładowany tym wielowirnikowiec ma mniejsze możliwości „walczenia” z wiatrem. Dlatego planowanie lotu powinno zakładać, że na akumulatorach naładowanych, wtedy kiedy dron ma najwięcej siły, pilot BSP leci pod wiatr, po to by na wyczerpanych akumulatorach wracać z wiatrem – bo to wymaga mniejszej mocy. Można to odnieść do rezerwy paliwa w samochodzie. Kierowca będzie wówczas wolał do stacji benzynowej jechać z górki (mniej paliwa spali) niż pod górkę (więcej paliwa). Podobnie z dronem na rezerwie lepiej wracać do miejsca startu w wiatrem (mniej energii będzie potrzebne) niż pod wiatr (więcej energii).