

# Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3, 40 preguntas en 40 minutos!



QuizVds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:

FECHA Y HORA:

**01. En la aerodinámica práctica de un dron de ala fija (avión RC o UAV), el procedimiento de despegue (ya sea a mano o catapulta) requiere lanzarlo siempre de frente al viento (viento en cara). ¿Por qué motivo operativo?**

- a) Porque el viento frontal suma velocidad aerodinámica relativa sobre las alas instantáneamente, generando sustentación (Lift) mucho más rápido y evitando que el avión caiga al suelo al soltarlo.
- b) Para que el viento empuje el avión hacia atrás y vuelva a las manos del piloto.
- c) Porque el viento en cara refrigera mejor el motor instalado en la parte trasera.
- d) Porque la normativa prohíbe dar la espalda al viento.

**02. En caso de que el UAS se introduzca por error dentro del Espacio Aéreo Segregado Temporal (TSA) para una práctica de paracaidismo deportivo activa y publicada mediante aviso NOTAM, y provoque un accidente grave con un saltador:**

- a) La culpa es del paracaidista por no esquivar la aeronave.
- b) Es un accidente de responsabilidad nula compartida o fuerza mayor.
- c) Se cataloga de extrema negligencia operativa por parte del piloto del UAS, dado que tenía la obligación previa ineludible (briefing) de conocer la vigencia del NOTAM y respetar la restricción y uso segregado del espacio aéreo para aviación civil, enfrentándose a responsabilidad civil y penal agravada.
- d) El operador será indemnizado porque el dron tenía derecho preferencial al vuelo libre.

**03. La limpieza del equipo tras la operación es un paso importante del mantenimiento. El procedimiento técnico correcto dictamina que:**

- a) Se debe usar aire a presión suave, trapos de microfibra o cepillos secos, evitando que el agua o productos químicos líquidos penetren en el interior de los motores brushless o la electrónica.
- b) El dron debe sumergirse en agua dulce tras volar cerca del mar para limpiar el salitre.
- c) Se debe aplicar grasa lubricante de coche en los sensores ópticos.
- d) Debe lavarse con manguera a presión si ha volado sobre polvo.

**04. ¿Cómo clasifica la normativa europea EASA a los drones de carreras (FPV) contruidos pieza a pieza por el propio piloto (construcción privada) en relación a los marcados de clase?**

- a) Los clasifica automáticamente como C3.
- b) Están exentos de tener un marcado de clase CE de drones, pero sus capacidades (peso y velocidad) los restringen operativamente a la subcategoría A3, salvo que pesen menos de 250g y vuelen a menos de 19m/s (A1).
- c) Están prohibidos en todo el territorio europeo.
- d) Los asimila a juguetes si tienen hélices de plástico.

# Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3, 40 preguntas en 40 minutos!



QuizVds.it

**05. Si un piloto nota el efecto 'Jello' (vibraciones rápidas u ondulaciones en el vídeo) y el dron hace un ruido mecánico inusual, la causa técnica más probable es:**

---

- a) Que el GPS está buscando satélites.
- b) Hélices desequilibradas, dañadas, o motores con los rodamientos desgastados que introducen vibraciones en el chasis.
- c) Una batería LiPo demasiado grande.
- d) Que el dron está volando a favor del viento.

**06. En la preparación del equipo, ¿por qué los manuales de UAS exigen retirar SIEMPRE las hélices al realizar actualizaciones de firmware o mantenimiento en la mesa de trabajo interior?**

---

- a) Para prevenir lesiones graves al piloto, ya que durante los reinicios de software los motores podrían armarse y acelerar a máxima potencia de forma imprevista.
- b) Porque las hélices bloquean la señal del Wi-Fi de casa.
- c) Para evitar que el dron guarde las coordenadas de la habitación en su GPS.
- d) Por comodidad a la hora de meterlo en la mochila.

**07. En la ingeniería operativa de los UAS, el concepto de 'Telemetría' hace referencia directa a:**

---

- a) El estudio óptico de las lentes de la cámara de grabación.
- b) La medición remota y transmisión bidireccional en tiempo real de datos del sistema de la aeronave a la estación en tierra (ej. voltaje, altitud, actitud, coordenadas y consumo).
- c) El control manual de los servos del gimbal.
- d) El protocolo que cifra los correos electrónicos del operador.

**08. Si durante un vuelo automático o asistido el UAS experimenta un error crítico de brújula ('Compass Error') que entra en conflicto con los datos del GPS, ¿cómo reaccionan la mayoría de los controladores de vuelo por seguridad?**

---

- a) Pasan automáticamente a modo ATTI (Actitud), desconectando la ayuda de posicionamiento por satélite y obligando al piloto a controlar manualmente la deriva horizontal.
- b) Apagan los motores en pleno aire.
- c) Aceleran a máxima velocidad en dirección norte.
- d) Disparan un paracaídas pirotécnico obligatoriamente.

# Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3, 40 preguntas en 40 minutos!



QuizVds.it

## **09. La capacidad de atención dividida del ser humano es muy limitada. Durante el vuelo de un dron, hablar por teléfono móvil simultáneamente:**

- a) Sustrae recursos cognitivos y perceptivos críticos, incrementando enormemente el tiempo de reacción ante peligros imprevistos y facilitando la pérdida de orientación visual de la aeronave.
- b) Aumenta la concentración del piloto al mantener el cerebro activado por estímulos de voz.
- c) Está recomendado por los fabricantes de drones para comprobar la señal de red 4G/5G en la zona.
- d) Solo afecta si la llamada telefónica tiene un contenido de gran volumen emocional.

## **10. Se conoce como 'Inercia del Sueño' (Sleep Inertia) a:**

- a) La dificultad que tiene un piloto para dormir la noche anterior a un examen de vuelo.
- b) El movimiento involuntario de los ojos al quedarse dormido frente a la pantalla.
- c) El estado de aturdimiento, reducción de los tiempos de reacción y menor rendimiento cognitivo que experimenta una persona inmediatamente después de despertarse, y que puede durar varios minutos u horas.
- d) El peso extra que siente el piloto en los párpados tras un vuelo largo.

## **11. Dentro del estudio del Factor Humano, ¿qué peligro operativo supone la 'Complacencia' o exceso de confianza en pilotos de UAS muy experimentados?**

- a) Que realicen demasiadas comprobaciones pre-vuelo, retrasando la misión.
- b) Que cobren honorarios muy altos por su experiencia.
- c) Que tiendan a relajar su atención, obviar las listas de comprobación o subestimar los riesgos del entorno al considerar el vuelo como 'rutinario', aumentando drásticamente la probabilidad de cometer errores.
- d) Que el dron vuele más lento de lo normal por precaución extrema.

## **12. Cuando el piloto a distancia diseña u opera con una lista de verificación (checklist) escrita que es excesivamente larga, redundante y compleja, el riesgo fisiológico derivado es:**

- a) Que el dron gastará mucha batería esperando en el suelo.
- b) Que la fatiga mental y el aburrimiento induzcan al piloto a realizar una 'lectura sin comprensión' (leer sin comprobar realmente) u omitir por completo pasos críticos de seguridad para ahorrar tiempo.
- c) Que aumente la percepción visual periférica de forma permanente.
- d) Que mejore la conciencia situacional al extremo.

# Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3, 40 preguntas en 40 minutos!



QuizVds.it

## 13. ¿Considera la AEPD que el espacio aéreo público anula la expectativa de privacidad de las personas en tierra?

---

- a) Sí, al salir a la calle se pierden todos los derechos de imagen.
- b) No. Aunque estén en un espacio público, las personas conservan su derecho a la protección de datos personales. El uso de drones no da carta blanca para la captación y difusión masiva y desproporcionada de imágenes.
- c) Solo si la persona está en la playa.
- d) Sí, porque el cielo pertenece al Estado y los drones operan bajo su amparo.

## 14. ¿En qué consiste la calibración técnica de los Variadores (ESC) de un dron?

---

- a) En pintarlos del mismo color que el chasis.
- b) En programar sincronizadamente el punto mínimo y el punto máximo de la señal de aceleración, para que todos los motores arranquen al mismo tiempo y aceleren de manera uniforme y predecible.
- c) En inyectarles aceite aislante para que no se sobrecalienten.
- d) En conectarlos a un ordenador portátil durante el vuelo.

## 15. En la toma de decisiones aeronáuticas, el modelo estructurado conocido como 'DODAR' o similar (Diagnosticar, Opciones, Decidir, Asignar, Revisar) sirve fundamentalmente para:

---

- a) Aumentar la ganancia económica de la operación de vuelo.
- b) Evitar decisiones impulsivas basadas en el pánico durante una emergencia, obligando al piloto a seguir un proceso mental lógico y seguro para evaluar el problema y ejecutar la mejor solución posible.
- c) Calcular la cantidad exacta de amperaje que queda en la batería LiPo.
- d) Registrar el dron telemáticamente ante AESA.

## 16. Si el piloto a distancia debe realizar operaciones en entornos muy fríos, la 'Hipotermia leve' (reducción de la temperatura corporal) causará primeramente:

---

- a) Un aumento de la agudeza visual.
- b) Pérdida de la destreza motora fina y sensibilidad táctil en las manos (entorpeciendo el manejo preciso de los sticks), escalofríos y una progresiva desconcentración cognitiva.
- c) Una profunda necesidad de dormir.
- d) La pérdida de las huellas dactilares.

# Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3, 40 preguntas en 40 minutos!



QuizVds.it

---

**17. Si la señal GNSS (GPS) se pierde completamente durante un vuelo estacionario (hovering) en modo estándar, el dron:**

---

- a) Se apagará y caerá como una piedra por seguridad.
- b) Utilizará el Bluetooth para volver a casa.
- c) Mantendrá la altitud gracias al barómetro, pero no podrá mantener su posición horizontal y derivará arrastrado por el viento (Modo ATTI).
- d) Aumentará su tamaño aerodinámico desplegando alas auxiliares.

---

**18. Si una persona ejerce su derecho a la limitación del tratamiento sobre un vídeo captado por tu dron, el operador debe:**

---

- a) Suspender el uso, difusión o publicación de ese vídeo y bloquearlo mientras se resuelve la legitimidad de su conservación o la reclamación del interesado.
- b) Subir el vídeo a internet lo antes posible antes de que caduque.
- c) Ignorarlo, ya que los derechos ARCO no aplican a la aeronáutica.
- d) Obligar a la persona a pagar el coste del bloqueo.

---

**19. En el organigrama de una operación con UAS, la persona que tiene el control de vuelo de la aeronave, asume la responsabilidad operativa y toma las decisiones finales se denomina:**

---

- a) Operador Comercial.
- b) PIC (Pilot In Command / Piloto al Mando o Piloto a Distancia).
- c) ATC (Controlador de Tráfico).
- d) Visual Observer (VO).

---

**20. ¿Qué procedimiento de despegue y aterrizaje es vital aplicar si la operación exige iniciar el vuelo desde un terreno agresivo, lleno de polvo muy fino (como albero seco) o arena de playa suelta?**

---

- a) Lanzar un cubo de agua sobre el suelo para compactar la tierra antes de encender el dron.
- b) Utilizar una pista de despegue portátil (Landing Pad) o buscar una superficie dura. Si no se hace, el brutal torbellino de aire descendente (prop wash) inyectará arena en las bobinas e imanes descubiertos de los motores, gripándolos rápidamente y rayando las lentes.
- c) Despegar con las hélices girando a mitad de potencia.
- d) Elevar el dron y soplarle polvo intencionalmente para limpiar estática.

# Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3, 40 preguntas en 40 minutos!



QuizVds.it

## 21. ¿Cuáles son los **SENSORES electrónicos fundamentales** instalados en la **Controladora de Vuelo (FC)** de la mayoría de los **UAS comerciales** para estabilizarse?

---

- a) Giroscopios, acelerómetros, magnetómetro (brújula), barómetro y módulo GPS/GNSS.
- b) Sensores de radiación térmica y espectrómetros.
- c) Giroscopios y radar meteorológico primario.
- d) Termómetros y barómetros de mercurio.

## 22. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones define a la '**Categoría Específica**'?

---

- a) Son vuelos de muy bajo riesgo que no requieren ningún trámite.
- b) Son operaciones de riesgo medio (ej. vuelos BVLOS más allá de la vista o sobre zonas pobladas) que requieren autorización operacional por parte de AESA, un certificado LUC o una declaración operacional (Escenarios Estándar STS).
- c) Es la categoría para el transporte comercial de pasajeros.
- d) Es la categoría exclusiva para drones de menos de 250g.

## 23. Para volar un dron en el entorno de un aeródromo o helipuerto civil no controlado (sin servicios de torre **ATS**), ¿con quién se debe coordinar?

---

- a) A nadie, el vuelo es totalmente libre por no existir controladores.
- b) Exclusivamente con los servicios centrales de ENAIRE en Madrid.
- c) Directamente con el gestor del aeródromo o helipuerto, estableciendo los protocolos de seguridad necesarios antes del vuelo.
- d) Con Protección Civil y la Policía Local del municipio.

## 24. Una revisión técnica pre-vuelo muestra que una hélice tiene una pequeña muesca o raja en el borde de salida, pero no está rota completamente. El procedimiento correcto es:

---

- a) Sustituirla inmediatamente por una nueva. Las hélices giran a miles de RPM y una fisura microscópica causará vibraciones destructivas o la desintegración total de la pala en vuelo.
- b) Pegarla con pegamento de contacto fuerte.
- c) Lijarla hasta que quede lisa y volar sin problemas.
- d) Volar, pero sin sobrepasar los 20 metros de altura.

# Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3, 40 preguntas en 40 minutos!



QuizVds.it

**25. Cuando un operador realiza múltiples misiones sucesivas a lo largo del día sin pausas estructuradas, la fatiga afecta de forma acumulativa y puede originar una actitud de:**

---

- a) Puntualidad extrema y exceso de formalismo en las listas de chequeo.
- b) Aumento significativo de la velocidad de lectura visual de la telemetría.
- c) Apatía mental o resignación técnica, conformándose con un 'así es suficiente' en lugar de esforzarse por seguir todos los protocolos con la máxima seguridad.
- d) Inmortalidad psicológica, induciendo al piloto a volar en modo nocturno sin equipo FPV.

**26. Si el dron volando en cielo abierto pierde momentáneamente la recepción de la señal de los satélites (GNSS) y el sistema lo notifica cambiando automáticamente al 'Modo ATTI' (Actitud), el procedimiento de pilotaje cambia porque:**

---

- a) El dron activará inmediatamente un aterrizaje forzoso irreversible.
- b) El dron se vuelve un 50% más lento por razones de seguridad.
- c) La aeronave perderá su capacidad tecnológica de frenar automáticamente y mantenerse suspendida en un punto fijo del espacio (Hovering espacial), por lo que el viento la arrastrará. El piloto debe intervenir manualmente usando los sticks para contrarrestar la deriva.
- d) El UAS encenderá unos altavoces integrados pidiendo auxilio.

**27. ¿Cuál es la obligación del piloto respecto al manual si realiza modificaciones significativas ('mods') no aprobadas por el fabricante en la aeronave (ej. cambiar motores por unos más grandes)?**

---

- a) Saber que dicha acción anula la garantía, altera o invalida los límites de seguridad (MTOM, CG) garantizados en el manual original, y puede hacer perder al dron su marcado de clase CE legal.
- b) El manual se actualizará solo por Wi-Fi para reflejar las nuevas piezas.
- c) Solo debe registrar el color de los motores en el Logbook.
- d) No hay ningún problema, siempre que el dron logre despegar.

**28. ¿Por qué es crucial que los sistemas operativos de los ordenadores y tablets utilizados en las Estaciones de Control Terrestre cuenten con cortafuegos (Firewalls) y antivirus actualizados?**

---

- a) Para evitar que el piloto se distraiga jugando a videojuegos.
- b) Para detectar, bloquear y neutralizar la entrada de código malicioso o intentos de intrusión por red que busquen secuestrar la operativa de las aeronaves.
- c) Para cumplir con la ley de protección de datos de los trabajadores.
- d) Para evitar que las baterías se descarguen por culpa del Bluetooth.

# Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3, 40 preguntas en 40 minutos!



QuizVds.it

## **29. Como parte de los procedimientos operacionales básicos, una 'Lista de comprobación pre-vuelo' (Pre-flight checklist) sirve para:**

- a) Garantizar de forma sistemática que la aeronave está en condiciones seguras, la batería fijada, el entorno despejado y los sistemas configurados antes de despegar, previniendo errores por olvido.
- b) Comprobar el saldo disponible en la tarjeta de crédito del piloto.
- c) Aumentar el rango de alcance de la señal de radio.
- d) Modificar el firmware del fabricante.

## **30. ¿Cuál es un requisito administrativo indispensable antes de solicitar una autorización operacional o coordinación aeronáutica?**

- a) Tener un piloto con licencia de vuelo comercial por instrumentos (IFR).
- b) Operar un dron con un peso superior a los 25 kg en Categoría Específica.
- c) Estar debidamente registrado como operador de UAS en AESA y disponer del certificado correspondiente a la categoría de vuelo.
- d) Abonar la tasa de reserva del espacio aéreo al Ministerio de Hacienda.

## **31. En la percepción visual requerida para el vuelo VLOS (línea de visión visual), ¿cómo afecta el 'Punto ciego' fisiológico del ojo humano al pilotaje de drones?**

- a) Hace que el dron desaparezca si vuela exactamente en dirección norte.
- b) El ojo tiene un pequeño punto sin receptores (donde el nervio óptico se une a la retina). El cerebro rellena la imagen, por lo que un objeto pequeño como un dron podría 'desaparecer' brevemente de la vista si no mantenemos un escaneo visual activo.
- c) Impide distinguir el color rojo de las luces estroboscópicas.
- d) Causa daltonismo temporal debido al estrés del vuelo.

## **32. En una Zona Geográfica de UAS creada específicamente en ENAIRE por motivos de PRIVACIDAD y Protección de Datos Personales (como recintos o instituciones reservadas):**

- a) El Estado prohíbe o restringe severamente el vuelo de UAS equipados con sistemas de captación óptica o sonora (cámaras fotográficas, de vídeo, micrófonos), para salvaguardar la intimidad.
- b) Solo se prohíben los drones que vuelan a más de 100 metros de altura.
- c) Se puede volar y grabar libremente siempre que los vídeos no se suban a redes sociales.
- d) El Estado solo permite los vuelos si el dron tiene un peso superior a 5 kg y pertenece a una empresa registrada.

# Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3, 40 preguntas en 40 minutos!



QuizVds.it

## **33. En el contexto de los incidentes de Security, ¿qué objetivo persigue el 'Espionaje Industrial' perpetrado mediante el uso de drones?**

---

- a) Atacar físicamente y destruir la fachada de las empresas competidoras.
- b) Capturar subrepticamente imágenes, datos, procesos de fabricación o interceptar señales de redes Wi-Fi corporativas desde el espacio aéreo, para robar secretos comerciales.
- c) Competir en carreras de drones patrocinadas por marcas rivales.
- d) Entregar paquetes más rápido que la competencia.

## **34. ¿Con qué antelación se suele requerir presentar un Estudio Aeronáutico de Seguridad (EAS) para coordinar vuelos complejos en espacio aéreo controlado de ENAIRE?**

---

- a) Al menos 20-30 días hábiles antes del inicio de la actividad, según los procedimientos y plazos publicados por ENAIRE.
- b) Solo unas horas antes, llamando por teléfono a la Torre de Control.
- c) No hay plazo estipulado, la autorización es automática e inmediata al subir un documento PDF.
- d) Exactamente 72 horas antes del vuelo, por imperativo europeo.

## **35. ¿Dónde son directamente aplicables los reglamentos europeos (ej. 2019/947 y 2019/945) emitidos bajo las directrices de EASA?**

---

- a) Solamente en los países miembros de la OTAN.
- b) Exclusivamente en España, bajo la supervisión de AESA.
- c) En todos los Estados miembros de la Unión Europea (y países asociados a EASA), garantizando un marco normativo único y válido para todos los operadores europeos.
- d) A nivel mundial, pues es una ley de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

## **36. El apoderamiento ilícito, hackeo o 'secuestro' cibernético (Hijacking) de un UAS en pleno vuelo comercial se considera normativamente:**

---

- a) Un fallo mecánico menor o avería de fábrica.
- b) Un acto de interferencia ilícita y un delito muy grave contra la seguridad de la aviación civil, debiendo ser reportado de emergencia a las autoridades de seguridad del Estado y de aviación.
- c) Un error común por mala calibración geomagnética de la brújula.
- d) Un riesgo asumible y tolerado dentro de la Categoría Abierta.

# Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3, 40 preguntas en 40 minutos!



QuizVds.it

## **37. ¿Qué documentos mínimos debería reclamar y comprobar un cliente antes de autorizar a un Operador de UAS a iniciar un trabajo aéreo en su propiedad?**

---

- a) El manual de instrucciones de la cámara del dron.
- b) El justificante de inscripción como operador en AESA, las licencias adecuadas del piloto a distancia para la categoría de vuelo, y la póliza vigente del seguro de Responsabilidad Civil a terceros.
- c) Las facturas de compra de las baterías de LiPo.
- d) El carnet de conducir tipo B del piloto.

## **38. Al realizar labores de mantenimiento, como actualizar el 'Firmware' del controlador de vuelo en la mesa de trabajo, la medida de seguridad mecánica más importante es:**

---

- a) Retirar físicamente todas las hélices de los motores para evitar lesiones graves si los motores se arman y arrancan inesperadamente durante el reinicio del sistema.
- b) Enchufar el dron directamente a la red eléctrica sin pasar por la batería.
- c) Poner el mando en silencio.
- d) Actualizar el firmware solo si el dron está volando en el exterior.

## **39. ¿Cuál es la ALTURA MÁXIMA de vuelo permitida como norma general para cualquier UAS operando en la Categoría ABIERTA (fuera de entornos restrictivos)?**

---

- a) 120 metros medidos desde el punto más próximo de la superficie terrestre subyacente (AGL).
- b) 400 metros sobre el nivel del mar (AMSL).
- c) 50 metros sobre el punto exacto de despegue en todos los casos.
- d) No hay límite si el dron se mantiene en contacto visual (VLOS).

## **40. Si realizas un vuelo recreativo (uso doméstico) pero decides subir el vídeo a plataformas públicas como YouTube o redes sociales abiertas donde aparecen personas identificables sin su permiso:**

---

- a) Se pierde la 'excepción doméstica' y pasas a estar sujeto al RGPD, pudiendo enfrentarte a sanciones de la AEPD por difundir datos personales sin base de legitimación.
- b) No pasa nada porque el espacio aéreo y el internet son de dominio público.
- c) Solo necesitas pedir permiso si monetizas el vídeo.
- d) El RGPD no aplica, pero YouTube bloqueará el vídeo automáticamente.

# Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3, 40 preguntas en 40 minutos!



QuizVds.it

## Plantilla de respuestas

¡Compara tus respuestas con la plantilla y calcula tu puntuación!

01: **A** \_\_\_\_\_

02: **C** \_\_\_\_\_

03: **A** \_\_\_\_\_

04: **B** \_\_\_\_\_

05: **B** \_\_\_\_\_

06: **A** \_\_\_\_\_

07: **B** \_\_\_\_\_

08: **A** \_\_\_\_\_

09: **A** \_\_\_\_\_

10: **C** \_\_\_\_\_

11: **C** \_\_\_\_\_

12: **B** \_\_\_\_\_

13: **B** \_\_\_\_\_

14: **B** \_\_\_\_\_

15: **B** \_\_\_\_\_

16: **B** \_\_\_\_\_

17: **C** \_\_\_\_\_

18: **A** \_\_\_\_\_

19: **B** \_\_\_\_\_

20: **B** \_\_\_\_\_

21: **A** \_\_\_\_\_

22: **B** \_\_\_\_\_

23: **C** \_\_\_\_\_

24: **A** \_\_\_\_\_

25: **C** \_\_\_\_\_

26: **C** \_\_\_\_\_

27: **A** \_\_\_\_\_

28: **B** \_\_\_\_\_

29: **A** \_\_\_\_\_

30: **C** \_\_\_\_\_

31: **B** \_\_\_\_\_

32: **A** \_\_\_\_\_

33: **B** \_\_\_\_\_

34: **A** \_\_\_\_\_

35: **C** \_\_\_\_\_

36: **B** \_\_\_\_\_

37: **B** \_\_\_\_\_

38: **A** \_\_\_\_\_

39: **A** \_\_\_\_\_

40: **A** \_\_\_\_\_

# Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3, 40 preguntas en 40 minutos!



QuizVds.it

## Hoja de respuestas

Usa esta hoja para marcar tus respuestas

01: _____	02: _____	03: _____	04: _____
05: _____	06: _____	07: _____	08: _____
09: _____	10: _____	11: _____	12: _____
13: _____	14: _____	15: _____	16: _____
17: _____	18: _____	19: _____	20: _____
21: _____	22: _____	23: _____	24: _____
25: _____	26: _____	27: _____	28: _____
29: _____	30: _____	31: _____	32: _____
33: _____	34: _____	35: _____	36: _____
37: _____	38: _____	39: _____	40: _____