

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:

FECHA Y HORA:

01. En el contexto de la operación de drones en Europa, ¿cuál es la principal normativa que regula la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales?

- a) La Ley de Navegación Aérea y las directivas de ENAIRE.
- b) El Reglamento General de Protección de Datos (RGPD) y, en España, la LOPDGDD.
- c) El Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 exclusivamente.
- d) La Constitución Europea de Derechos Digitales.

02. En la normativa europea, la responsabilidad final de cerciorarse de que el dron esté en condiciones seguras (estado de las baterías, sin daños físicos, software actualizado) recae enteramente en:

- a) El servicio técnico del fabricante.
- b) El Piloto a distancia, como parte inexcusable de su lista de comprobación previa al vuelo (Pre-flight checklist).
- c) El Ministerio de Transportes.
- d) AESA, mediante inspección física previa.

03. En relación con el procedimiento seguro de finalización del vuelo (post-flight), el piloto debe:

- a) Cerrar la maleta con el dron todavía encendido para que las baterías se descarguen lentamente.
- b) Apagar primero la aeronave (el dron), luego la emisora de radiocontrol (mando), extraer la batería y revisar visualmente el equipo en busca de daños estructurales, calor excesivo o fisuras generadas en la operación.
- c) Apagar primero el mando a distancia para comprobar si el Failsafe funciona correctamente en el suelo.
- d) Lavar el chasis con jabón líquido industrial.

04. Desde un punto de vista ergonómico, organizar el área de la estación de control en tierra (GCS) de modo que no haya reflejos en la pantalla, la postura sea cómoda y no haya público interfiriendo, ayuda principalmente a:

- a) Mejorar el atractivo estético de la operación para redes sociales.
- b) Minimizar la tensión física, reducir el deslumbramiento y evitar la distracción externa, factores esenciales para mantener el rendimiento y la conciencia situacional del piloto.
- c) Aumentar artificialmente el alcance del enlace de radio por el simple aislamiento de la zona.
- d) Bloquear la recepción de las señales electromagnéticas externas.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

05. En el marco regulatorio español (Ley de Navegación Aérea), ¿se puede volar legalmente un UAS sin seguro?

- a) Sí, siempre que el vuelo sea puramente recreativo y no comercial.
- b) Sí, si se opera en la subcategoría A3 lejos de núcleos urbanos.
- c) No. En España es obligatorio disponer de un seguro de Responsabilidad Civil a terceros en vigor para cualquier UAS, independientemente de su peso y de si el uso es recreativo o profesional.
- d) Solo si se vuela dentro de un espacio aéreo controlado (CTR).

06. En operaciones de UAS bajo la Categoría Específica, el Plan de Respuesta a Emergencias (ERP) es un requisito normativo. Su eficacia práctica debe validarse y demostrarse habitualmente:

- a) Abonando una tasa mensual en un despacho notarial.
- b) Mediante simulacros periódicos, entrenamientos específicos al personal y verificando sistemáticamente la vigencia de los protocolos y números de contacto de emergencia.
- c) Publicándolo íntegramente en la cuenta de Instagram de la productora.
- d) Solo de forma reactiva, una vez que ya ha ocurrido el primer accidente grave.

07. Si la operación del dron es ejecutada por un equipo íntegramente compuesto por pilotos veteranos y observadores altamente experimentados, ¿quedan eximidos de realizar la Evaluación de Riesgos y Planificación?

- a) Sí, pueden firmar un documento de exención notarial asumiendo el riesgo táctico.
- b) Sí, los reflejos de un piloto experto suplen cualquier deficiencia del plan de vuelo.
- c) No. La alta cualificación es una mitigación vital, pero no exime legal ni procedimentalmente de la obligación formal de analizar y documentar los riesgos antes del despegue.
- d) Sí, siempre y cuando no se crucen fronteras internacionales.

08. En el contexto de la revisión física pre-vuelo (walkaround), verificar los motores brushless significa:

- a) Girar las campanas con la mano para comprobar que rotan libremente sin rozamientos acústicos o mecánicos, y asegurarse de que no haya arena o polvo incrustado en los bobinados.
- b) Sumergirlos en aceite sintético para lubricarlos.
- c) Desmontarlos completamente con un destornillador y revisar los imanes internos.
- d) Pintarlos de color rojo para cumplir con la normativa visual.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

09. 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.

10. En una zona de Control de Aeródromo (CTR), un piloto que opere un dron de 200 gramos (considerado de juguete o clase C0):

- a) Puede volar sin ningún tipo de restricciones.
- b) Está sujeto a las mismas obligaciones legales de coordinación aeronáutica que un dron más grande, a menos que la normativa del propio aeropuerto publique exenciones explícitas para microdrones en ciertas cuadrículas.
- c) No requiere consultar el mapa de ENAIRE Drones por su bajo peso.
- d) Debe volar obligatoriamente acompañado de un observador visual.

11. Dentro de la sistemática de vuelo seguro y gestión de riesgos, el briefing (sesión informativa) de la misión, en la que se comprueba la previsión meteorológica, el espacio aéreo, el estado de la nave y la presencia de personas, debe llevarse a cabo:

- a) A la mitad del vuelo, cuando el dron está estacionario.
- b) Antes de cada vuelo o conjunto de vuelos de la misma operación.
- c) Solamente el día que se compra el dron en la tienda.
- d) Una vez a la semana como trámite en la oficina.

12. El mantenimiento mecánico y preventivo regular de un motor 'brushless' (sin escobillas) en un UAS incluye habitualmente:

- a) Cambiar las escobillas de carbón cada 50 horas de vuelo.
- b) Sumergirlos en aceite sintético después de cada uso.
- c) Limpiar con aire a presión el polvo o arena alojados en la campana y comprobar manualmente que los rodamientos (bearings) giren con total suavidad y sin ruidos metálicos.
- d) Soldar cables nuevos a la placa base cada mes.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

13. ¿Cuál es la sanción administrativa por negarse a facilitar el ejercicio de los derechos de protección de datos (ej. Derecho de Acceso o Supresión) a un ciudadano grabado por tu dron?

- a) Constituye una infracción sancionable por la AEPD, que podría derivar en fuertes multas económicas y apercibimientos formales.
- b) AESA te retirará la licencia de piloto de forma permanente.
- c) Confiscación inmediata del dron por parte de ENAIRE.
- d) Ninguna, los derechos de los ciudadanos son simples recomendaciones no vinculantes.

14. Para proteger y blindar físicamente los componentes internos del dron frente a manipulaciones malintencionadas, robo de componentes o ingeniería inversa (Tampering), los fabricantes pueden incorporar defensas como:

- a) Carcasas de cristal transparente.
- b) Tornillos con cabeza de seguridad única, sellos holográficos de evidencia de apertura (tamper-evident) y circuitos cubiertos con resina epoxi opaca.
- c) Sistemas de calefacción de batería muy potentes.
- d) Velcro y cierres de cremallera metálicos.

15. ¿Qué obligación impone el sistema normativo respecto al estado psicofísico del piloto a distancia?

- a) Beber café antes de volar para estar más alerta.
- b) Se prohíbe operar un UAS si el piloto está fatigado, enfermo o bajo los efectos de cualquier tipo de sustancia psicoactiva, drogas o alcohol que merme su atención, aplicando la regla de 'Tolerancia 0'.
- c) Tener menos de 50 años biológicos.
- d) Entregar un análisis de orina a AESA cada 6 meses.

16. Según el Reglamento (UE) 376/2014, el propósito central de notificar los sucesos y percances de vuelo al sistema de aviación NO es:

- a) Mejorar la seguridad general de la aviación civil.
- b) Prevenir futuros accidentes corrigiendo fallos latentes.
- c) Atribuir culpas, buscar chivos expiatorios o depurar responsabilidades penales inmediatas sobre los trabajadores.
- d) Compartir estadísticamente las lecciones aprendidas en la industria aeronáutica.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

17. En el contexto de la cultura de seguridad, si antes del despegue o durante el vuelo el piloto detecta un riesgo inminente para la integridad de personas o bienes no involucrados, ¿debe cancelar o suspender la operación?

- a) No, si hay un contrato firmado debe completar la misión asumiendo el riesgo.
- b) Sí. La máxima prioridad ineludible es la seguridad. El piloto al mando (PIC) debe abortar o suspender la misión de inmediato, sin importar las presiones comerciales o logísticas.
- c) No, simplemente debe ascender a 120 metros para no molestar.
- d) Sí, pero solo si la aeronave vale más de 5.000 euros.

18. Si durante una operación tu dron pierde propulsión y daña a un peatón, la primera actuación inmediata del piloto según el Plan de Respuesta a Emergencias (ERP) debe ser:

- a) Ocultar el equipo en el maletero del coche para evitar el escrutinio policial.
- b) Detener de forma segura los motores, socorrer y asistir a la persona herida sin dudar, contactando inmediatamente con los servicios de emergencia (112) si la lesión lo requiere.
- c) Notificarlo por email a AESA antes de atender a la víctima en el suelo.
- d) Seguir volando con el dron de repuesto para cumplir los horarios del cliente.

19. Para ahorrar costes de servidores, un operador comercial sube todos los brutos de las grabaciones de sus drones, con rostros y matrículas de ciudadanos europeos, a un centro de datos gratuito en un país asiático sin garantías avaladas por la UE. Esta acción:

- a) Es completamente legal e indetectable.
- b) Constituye una Transferencia Internacional de Datos irregular. Solo es lícita si el país destino está avalado por una decisión de adecuación de la Comisión Europea o, en su defecto, existen garantías adecuadas rigurosas (cláusulas tipo, normas corporativas vinculantes).
- c) Solo está castigada si el servidor asiático se queda sin electricidad temporalmente.
- d) Es una práctica recomendada y fomentada por la EASA.

20. Fisiológicamente, la retina del ojo humano requiere un tiempo prolongado de adaptación enzimática para lograr la 'Visión escotópica' óptima al pasar de un ambiente muy iluminado a la oscuridad. Este proceso puede tardar:

- a) Hasta 30 o 45 minutos en lograr la máxima sensibilidad en las células fotorreceptoras denominadas bastones.
- b) Menos de 2 segundos, como el diafragma de una cámara automática.
- c) Un máximo de 1 minuto.
- d) Exactamente 12 horas ininterrumpidas de sueño nocturno.



21. El estrés es una respuesta fisiológica y psicológica. El estrés excesivo (Agudo) durante un vuelo puede provocar en el piloto:

- a) Reacciones erráticas, pérdida de la conciencia situacional, decisiones impulsivas o bloqueos mentales (congelación).
- b) Un aumento de la visión panorámica y mejora del rendimiento auditivo.
- c) Una mayor capacidad para pilotar drones en modo manual.
- d) Un menor consumo de la batería del dron debido al manejo suave.

22. ¿Qué es la 'Publicación de Información Aeronáutica' (AIP)?

- a) Un foro temporal en internet para mensajes urgentes a los pilotos de aerolíneas.
- b) Es un manual o documento oficial publicado por el Estado que contiene información aeronáutica de carácter duradero, esencial para la navegación aérea y la seguridad.
- c) Una revista mensual de AESA con los mejores vídeos grabados con drones en España.
- d) El código ético que deben firmar todos los pilotos antes de volar en Categoría Abierta.

23. El ciclo procedimental que subyace a la Gestión de Riesgos de Seguridad Aérea (SRM) se define técnicamente como un sistema que debe ser:

- a) Un cuestionario único que se rellena a la ligera el día del registro en AESA.
- b) Una recolección de firmas burocráticas pasivas e inalterables.
- c) Un proceso continuo, metódico e iterativo, focalizado en la identificación proactiva de peligros y la evaluación constante de la efectividad de las mitigaciones aplicadas a lo largo de toda la vida operativa de la empresa.
- d) Un cálculo exclusivo del departamento de contabilidad de la operadora.

24. La regla mnemotécnica 'I'M SAFE' se utiliza en aviación como una lista de auto-evaluación personal antes de volar. La letra 'I' significa Illness (Enfermedad), la 'M' Medication (Medicación)... ¿Qué significa la 'F'?

- a) Flight (Vuelo).
- b) Fatigue (Fatiga).
- c) Food (Comida).
- d) Fear (Miedo).

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

25. El sentido biológico de la audición del piloto, aunque a menudo ignorado frente a la visión, es importante de manera crítica en las operaciones al aire libre porque:

- a) Permite escuchar las órdenes verbales de AESA a través de la emisora.
- b) Ayuda a conocer la temperatura exacta de los motores brushless.
- c) Permite detectar amenazas dinámicas omnidireccionales (fuera del campo visual de 120 grados), como el acercamiento por la espalda de un avión o helicóptero de rescate, e identificar gritos de advertencia del personal en tierra.
- d) Evita el efecto de inercia del sueño provocado por las hélices.

26. Con respecto a los avisos NOTAM, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es correcta?

- a) Sustituyen permanentemente a los manuales normativos de AESA.
- b) Tienen una validez garantizada de 10 años desde su publicación.
- c) Transmiten información urgente, avisos de peligros o restricciones temporales en el espacio aéreo que se activan con muy poca antelación como para publicarse en los manuales fijos (AIP).
- d) Solo son de lectura obligatoria para las aeronaves tripuladas de más de 5.700 kg.

27. Al volar en modo VLOS (Visual Line Of Sight), el cerebro humano utiliza pistas visuales para estimar la profundidad y la distancia. ¿Qué ocurre con la percepción visual a medida que el dron se aleja significativamente del piloto?

- a) Se pierde la visión estereoscópica (binocular); la capacidad de juzgar la distancia exacta entre el dron y un obstáculo lejano (como un edificio) se vuelve muy deficiente.
- b) El cerebro compensa la distancia aumentando la saturación de los colores.
- c) La percepción de profundidad mejora porque los ojos se relajan al enfocar al infinito.
- d) El dron se vuelve invisible en menos de 50 metros de distancia.

28. Si el manual de instrucciones del UAS prohíbe explícitamente volar a temperaturas inferiores a 0°C (32°F), volar a -5°C en Categoría Abierta:

- a) Se considera un vuelo de prueba legal si se hace en A3.
- b) Es legal, los manuales son solo consejos, no normativas vinculantes.
- c) Es una infracción aeronáutica y una negligencia gravísima, puesto que la ley europea establece que el operador debe acatar siempre los límites y parámetros fijados por el fabricante en el manual de usuario.
- d) Mejorará el rendimiento del dron al refrigerar la batería.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

29. Si durante un vuelo un piloto a distancia pierde por completo el enlace de mando y control (C2 Link) sufriendo un 'Fly-away' u otra contingencia crítica, ¿cuál es su deber?

- a) Apagar el mando a distancia e irse a casa para evitar multas.
- b) Mantener la calma, intentar recuperar el control o verificar que se ha activado el retorno automático (RTH) y, si el dron escapa hacia zona poblada o espacio controlado, avisar a las autoridades y proveedor ATS.
- c) Llamar inmediatamente a su compañía de seguros antes de actuar.
- d) Denunciar a la empresa fabricante del UAS por robo del equipo.

30. Desde la perspectiva financiera, la póliza del seguro obligatorio de Responsabilidad Civil a terceros que contrata el Operador de UAS:

- a) Le regalará un dron nuevo si el suyo se pierde en el mar.
- b) Asume, hasta el límite económico fijado en el contrato, las indemnizaciones derivadas de los daños personales o materiales causados a terceros ajenos a la operación, incluyendo normalmente los gastos de defensa jurídica.
- c) Le reembolsa las multas por volar de noche sin luces.
- d) Paga las horas extra de los actores si la grabación se retrasa por la lluvia.

31. En caso de detectar la presencia persistente de un dron no identificado ('Rogue Drone') sobrevolando directamente una refinería o instalación energética nacional a baja cota, el equipo de seguridad en tierra debe:

- a) Lanzarle piedras u objetos contundentes para derribarlo.
- b) No intentar derribarlo por medios propios (riesgo de explosión o daños mayores), activar los protocolos de amenaza AVSEC internos y avisar de urgencia a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE).
- c) Aplaudir e intentar salir en el vídeo que está grabando el dron.
- d) Apagar las luces de toda la refinería para que el dron no pueda ver nada.

32. La compra e instalación de hélices, placas o baterías falsificadas o de procedencia dudosa (Hardware Counterfeiting) afecta gravemente a la 'Security' (además de la Safety) debido a que:

- a) Tienen un color diferente al original.
- b) Anulan la validez de las tarjetas de crédito usadas.
- c) Pueden contener microcomponentes ocultos diseñados para el robo de datos o sabotaje, además de carecer de las medidas de seguridad del fabricante original frente a intrusiones físicas.
- d) Generan ruidos que molestan a los transeúntes.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

33. Si el operador de UAS (Encargado) decide subcontratar a una empresa de edición externa para montar las imágenes brutas que incluyen caras y matrículas, esta empresa externa adopta la figura legal de:

- a) Responsable del Tratamiento superior.
- b) Subencargado del tratamiento, requiriendo para ello la autorización previa (general o específica) por escrito del Responsable original.
- c) Tercero de buena fe exento de culpa.
- d) Autoridad de Control local.

34. Al volar en la subcategoría A3 (lejos de personas y edificios), si una persona no involucrada irrumpe de forma imprevista y rápida en tu zona de exclusión de seguridad, tu procedimiento inmediato debe ser:

- a) Gritar usando el altavoz del dron para que corra hacia otro lado.
- b) Iniciar un ascenso acrobático a máxima velocidad hasta los 120 metros.
- c) Suspender la operación de inmediato, alejar la aeronave de la persona y aterrizar con seguridad lo antes posible hasta que el área vuelva a estar completamente despejada.
- d) Volar justo por detrás de la persona para que no vea la aeronave.

35. En caso de contar con las licencias, Estudios de Seguridad aeronáuticos (EAS) aprobados y coordinaciones oficiales, ¿en qué Espacios Aéreos podrían llegar a operar los UAS comerciales?

- a) Prácticamente en todos (ATZ, CTR, FIR...), siempre bajo los condicionantes técnicos y mitigaciones que dictamine la autoridad competente.
- b) Solo en el FIR y TMA, quedando totalmente descartados los CTR.
- c) Exclusivamente en los ATZ, pero no en los CTR.
- d) Los drones tienen prohibido el vuelo en España en cualquier escenario.

36. En el contexto de las antenas dipolo estándar de radiocontrol, para obtener el mejor alcance y recepción de la señal (C2 Link), las antenas del mando y del dron deben:

- a) Estar alineadas paralelamente entre sí, evitando apuntar la punta de la antena de la emisora directamente hacia el dron.
- b) Estar cruzadas en forma de X perfecta en todo momento.
- c) La punta de la antena de la emisora debe apuntar directamente al morro del dron como si fuera un láser.
- d) Estar recubiertas de papel de aluminio para amplificar las ondas.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

37. En la evaluación previa del entorno de vuelo, detectar líneas eléctricas de alta tensión es crítico porque:

- a) El dron robará electricidad de la red.
- b) Representan un grave peligro de colisión (los cables son muy difíciles de ver por la cámara) y generan potentes campos electromagnéticos que pueden desorientar la brújula y el GPS del UAS provocando pérdida de control.
- c) Mejoran el alcance de la emisora rebotando la señal.
- d) Atraen magnéticamente al dron forzándolo a aterrizar.

38. ¿Qué obligación administrativa principal tiene un piloto/operador de un dron con cámara (o que pese más de 250g) en España?

- a) Pagar una tasa anual al Ministerio de Defensa.
- b) Registrarse como Operador de UAS en AESA, colocar su número de registro en el dron, disponer de seguro en vigor y poseer la formación correspondiente (ej. A1/A3).
- c) Obtener una licencia de piloto comercial PPL y realizar un reconocimiento médico.
- d) Inscribir obligatoriamente el dron en el Registro de Bienes Muebles del Estado.

39. Un nivel bajo de oxígeno en la sangre y tejidos corporales debido a la exposición a grandes altitudes se denomina hipoxia. ¿De qué manera biológica puede el tabaquismo activo empeorar masivamente esta condición fisiológica?

- a) El humo inhalado añade monóxido de carbono a la hemoglobina de la sangre, lo que se une a las células con mayor fuerza que el oxígeno, reduciendo el espacio disponible y provocando una severa 'hipoxia anémica'.
- b) El humo oscurece la córnea reduciendo la agudeza visual.
- c) El tabaco relaja los pulmones permitiendo absorber un 50% más de aire.
- d) No afecta a la hipoxia, solo afecta al olor dentro del vehículo de control.

40. En la gestión de la carga de trabajo (Workload), si un piloto debe realizar maniobras complejas, leer la telemetría, vigilar aeronaves y hablar con el cliente a la vez, ¿qué es probable que ocurra?

- a) El cerebro aumentará su capacidad de procesamiento logrando realizar todas las tareas perfectamente al 100%.
- b) El dron activará el modo deportivo.
- c) Ocurrirá una 'Saturación mental' o sobrecarga; el piloto empezará a descartar información importante, aumentará la tasa de error y perderá conciencia situacional.
- d) El piloto se quedará dormido instantáneamente.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

41. Técnicamente, una batería catalogada como 'LiHV' (High Voltage Lithium Polymer) se diferencia de una LiPo estándar en que:

- a) Permite ser cargada de forma segura hasta un voltaje máximo de 4.35 V por celda, ofreciendo un voltaje inicial ligeramente superior y más potencia de salida.
- b) Pesa un 50% menos por tener gas en su interior.
- c) Funciona con voltaje de corriente alterna de 220V.
- d) Se utiliza exclusivamente en emisoras de radiocontrol, nunca en aeronaves.

42. Según el RD 517/2024, ¿cuándo es obligatorio obtener coordinación de ENAIRE o la Torre de Control aeroportuaria?

- a) Al pretender volar dentro del espacio aéreo controlado (CTR) o en una Zona de Tránsito de Aeródromo (ATZ), a menos que la operación se realice en un entorno exento publicado.
- b) Para volar en cualquier parque urbano dentro del territorio nacional.
- c) Solamente cuando se operan drones de gran tamaño para usos experimentales.
- d) Cuando el dron deba cruzar la frontera hacia un país vecino.

43. La 'Conciencia Situacional' (Situational Awareness) es un concepto clave en aviación. ¿Qué significa exactamente para un piloto de UAS?

- a) La capacidad de memorizar el manual de instrucciones del dron.
- b) La percepción exacta de los elementos en el entorno, la comprensión de su significado actual y la proyección de su estado en el futuro cercano (ej. prever la trayectoria de otras aeronaves o cambios en el clima).
- c) Saber en qué ciudad se está operando.
- d) La capacidad de controlar el dron con gafas de realidad virtual (FPV).

44. 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.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

45. De acuerdo con el Reglamento de Ejecución EASA para la categoría Abierta, respecto al título o prueba de superación de formación del piloto, el procedimiento exige que:

- a) No hace falta demostrar ninguna prueba si el vuelo es de ocio.
- b) El piloto debe enviar un fax a la agencia antes de cada despegue.
- c) El piloto a distancia siempre debe llevar consigo, durante cualquier operación, su prueba de superación de la formación exigida (Certificado A1/A3) en formato físico o electrónico, para mostrarlo a la autoridad si se le requiere.
- d) Se enmarque en la pared de su oficina sin necesidad de llevarlo al campo.

46. Si un operador alquila o pide prestado un dron a un compañero para una misión comercial en Categoría Específica, ¿de quién es la responsabilidad de garantizar que ese equipo está correctamente asegurado para dicho vuelo?

- a) De la persona anónima que fabricó el dron en Asia.
- b) Del Operador de UAS que ejecuta y firma la misión de vuelo, que debe verificar fehacientemente que la aeronave utilizada cuenta con una cobertura de RC válida para la operación.
- c) De la compañía que vendió el dron originalmente en la tienda.
- d) Los drones prestados entre amigos no requieren seguro por ley de cortesía.

47. En el marco del cálculo de riesgos en tierra (SORA), el concepto de 'Zona de Amortiguamiento' o 'Buffer Zone' se diseña físicamente para:

- a) Crear un área para que aterricen los aviones de aerolínea.
- b) Absorber las posibles desviaciones o trayectorias de caída del dron fuera del área nominal de vuelo, mitigando el efecto de un fly-away, un fallo inercial o la deriva provocada por el arrastre del viento antes de que el UAS impacte áreas vulnerables.
- c) Habilitar un área de aparcamiento para los coches del equipo técnico.
- d) Servir de zona de picnic para las personas no involucradas que miran la misión.

48. Una agencia te contrata para filmar una boda, pero al terminar te pide los vídeos en bruto para usarlos en una campaña de publicidad masiva de su propia marca. Según el 'Principio de Limitación de la Finalidad':

- a) Puedes entregárselos sin problema, ya te han pagado.
- b) Es legal si la agencia de publicidad es muy famosa.
- c) Es un tratamiento ilícito. Los invitados dieron su consentimiento para el recuerdo de la boda, no para ser actores de un anuncio. Para ese 'nuevo fin' incompatible, la agencia necesitaría recabar un nuevo consentimiento específico.
- d) Solo está permitido si difuminan el vestido de la novia.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

49. ¿Cuál es el procedimiento técnico recomendado si, tras aterrizar, notas que uno de los motores del UAS está excesivamente caliente al tacto en comparación con los demás?

- a) Enfriarlo rápidamente echándole agua mineral.
- b) Es normal, significa que ese motor es el principal.
- c) Anotar la incidencia en el Logbook, no volver a volar y revisar si hay fricción en los rodamientos, polvo en las bobinas o una hélice desequilibrada que esté forzando al motor.
- d) Intercambiar las hélices de lado para compensar el calor.

50. ¿Qué acción técnica previa al vuelo es muy recomendable si se va a operar un dron en invierno con temperaturas muy bajas?

- a) Quitar la carcasa exterior del dron para que se ventile mejor.
- b) Precalear las baterías (ej. manteniéndolas en un bolsillo interior cerca del calor corporal) a unos 20-25°C antes de insertarlas en el dron y despegar.
- c) Cargar las baterías al 120% de su capacidad.
- d) Volcar agua caliente sobre los motores antes de arrancar.

51. Si un operador español de UAS es contratado para grabar un evento en Francia, además de verificar la normativa de EASA aplicable allí, ¿qué aspecto vital del seguro debe validar antes de viajar?

- a) Que el seguro esté impreso en un folio de color azul obligatorio.
- b) Debe revisar el Ámbito Territorial de la póliza de seguro, confirmando con la aseguradora que la cobertura de Responsabilidad Civil tiene validez operativa fuera de España y abarca la Unión Europea.
- c) Nada, todos los seguros son por defecto mundiales y galácticos.
- d) Que el importe del seguro esté pagado en francos franceses.

52. En la terminología aeronáutica utilizada en la planificación de vuelos, ¿cuál es la diferencia entre 'Altitud' y 'Altura'?

- a) Son exactamente lo mismo y se pueden usar indistintamente en los planes de vuelo.
- b) La 'Altitud' se mide respecto al nivel medio del mar (AMSL), mientras que la 'Altura' se mide respecto al nivel del suelo o superficie subyacente (AGL).
- c) La Altitud se usa en exclusiva para los drones y la Altura para los aviones comerciales.
- d) Altitud se refiere a la velocidad vertical de ascenso, y Altura a la distancia máxima de alcance horizontal.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

53. En el incipiente ecosistema de control aéreo U-Space, un ataque cibernético de Denegación de Servicio (DoS) ejecutado contra un proveedor de servicios U-Space (USSP) tendría como finalidad:

- a) Colapsar los servidores centrales con peticiones falsas, impidiendo la tramitación de autorizaciones de vuelo, cegando la conciencia situacional y paralizando la gestión segura del espacio aéreo automatizado.
- b) Bajar el precio de los seguros de drones comerciales.
- c) Mejorar la privacidad de los pilotos frente a la policía.
- d) Descargar películas ilegales usando los satélites GPS.

54. ¿Qué letra clasifica internacionalmente al ESPACIO AÉREO NO CONTROLADO?

- a) G
- b) D
- c) P
- d) A

55. Si operas bajo un Escenario Estándar Nacional (ej. STS-ES-01) en la Categoría Específica, ¿tienes que respetar el Manual de Operaciones de tu empresa?

- a) Sí. El operador debe elaborar un Manual de Operaciones documentado y riguroso adaptado a dicho escenario, y todo el personal y pilotos de la operadora están legalmente obligados a cumplirlo en cada vuelo.
- b) No, el manual de operaciones es puramente optativo.
- c) El manual de operaciones solo se usa para pedir préstamos al banco.
- d) Solo se aplica para drones de la categoría Certificada, los STS son libres.

56. ¿Qué componente electrónico del UAS se encarga de transformar la corriente continua (DC) de la batería LiPo en la corriente alterna trifásica (AC) necesaria para hacer girar los motores brushless?

- a) El magnetómetro.
- b) La placa de distribución (PDB) exclusivamente.
- c) El Variador Electrónico de Velocidad (ESC).
- d) El módulo transmisor de telemetría.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

57. En la jerga de ciberseguridad, un 'Ataque de fuerza bruta' (Brute-force attack) contra la estación de tierra de un UAS busca:

- a) Adivinar la contraseña de acceso al dispositivo probando sistemáticamente miles de combinaciones de caracteres a gran velocidad hasta dar con la correcta.
- b) Golpear la pantalla de la tablet con un martillo hasta destruirla.
- c) Acelerar los motores del dron hasta que se fundan por sobrecalentamiento.
- d) Robar el equipo de las manos del piloto usando violencia física.

58. La configuración de la altura del 'RTH' (Regreso al punto de inicio) debe ajustarse en la aplicación de vuelo:

- a) Antes de cada vuelo, asegurando que la altura configurada sea claramente superior al obstáculo más alto (edificios, árboles, colinas) presente en la ruta entre el dron y el punto de aterrizaje.
- b) A la altitud mínima posible (5 metros) para ahorrar batería.
- c) Solo una vez cuando se saca el dron de la caja.
- d) Por encima de los 120 metros permitidos para mayor seguridad.

59. ¿Qué ocurre si, durante el vuelo, tu dron es objeto de 'spoofing' (hacking malicioso de la señal) y un tercero toma el control para estrellarlo contra una infraestructura crítica?

- a) Es un fallo de 'Safety' por no leer bien el manual de usuario.
- b) El seguro te indemniza por partida doble.
- c) Es un evento catalogado bajo la disciplina de 'Security' (acto de interferencia ilícita o sabotaje intencionado), que debe ser reportado urgentemente a las Fuerzas de Seguridad y a las autoridades aeronáuticas para su investigación penal.
- d) No pasa nada si el dron no tenía el nombre del operador escrito.

60. En el caso de utilizar un UAS equipado con software de 'Reconocimiento Facial' en tiempo real, ¿qué categoría de datos se está tratando?

- a) Datos de navegación aérea estándar.
- b) Datos de carácter público.
- c) Datos biométricos dirigidos a identificar de manera unívoca a una persona física, los cuales son 'Categorías Especiales de Datos' y requieren garantías y consentimientos muy estrictos.
- d) Datos seudonimizados de bajo riesgo.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

61. Si estás volando en una zona cercana a una frontera internacional terrestre (ej. España - Francia o Portugal), ¿puedes cruzar la frontera con tu dron si tienes batería suficiente para regresar?

- a) Sí, el espacio Schengen europeo permite el vuelo transfronterizo ininterrumpido sin restricciones.
- b) Las operaciones transfronterizas requieren procedimientos especiales de coordinación entre los servicios de control de tráfico aéreo de ambos Estados; en Categoría Abierta estándar no se debe hacer cruce de fronteras.
- c) Sí, siempre que el piloto no cruce la frontera físicamente a pie.
- d) Solo si el cruce se realiza manteniendo una altitud de vuelo inferior a los 20 metros.

62. En el contexto de la ciberseguridad aeronáutica, una 'Puerta Trasera' (Backdoor) en el sistema operativo de un dron o Estación Terrestre permite:

- a) Mejorar la aerodinámica general abriendo compartimentos ocultos.
- b) Un acceso remoto y encubierto al sistema por parte de un atacante, eludiendo completamente los procedimientos normales de autenticación y cortafuegos.
- c) Instalar tarjetas SD adicionales de forma rápida.
- d) Refrigerar mejor la batería durante vuelos en verano.

63. Según el RGPD, los datos personales captados por el dron no deben conservarse eternamente. ¿Qué determina el tiempo máximo que pueden guardarse las imágenes?

- a) La capacidad máxima del disco duro de la empresa.
- b) El Principio de Limitación del Plazo de Conservación: los datos deben conservarse únicamente durante el tiempo estrictamente necesario para cumplir con los fines para los que fueron recabados (o los plazos legales aplicables).
- c) Un plazo estricto de 30 días para todos los casos.
- d) Una directriz aleatoria de la Agencia Tributaria.

64. Según la 'Guía sobre Drones' de la AEPD, si una productora está grabando un gran evento (ej. un concierto al aire libre) y capta accidentalmente a vecinos ajenos al evento asomados a sus balcones lejanos, debe priorizar:

- a) Subir la música del vídeo para que no se oigan las quejas.
- b) Acelerar el dron al máximo para salir del campo de visión.
- c) La minimización de los datos captados. Evitar enfocar los balcones y, si la captura es inevitable, aplicar técnicas de difuminación (anonimización) sobre esas personas ajenas en la fase de edición (postproducción) antes de distribuir el vídeo.
- d) Denunciar a los vecinos por interponerse visualmente.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

65. El sistema de Identificación a Distancia Directa (Remote ID) obligatorio en los UAS actúa indirectamente como una potente medida disuasoria de Security porque:

- a) Impide por completo que el dron se estrelle contra otros aviones.
- b) Aumenta el rendimiento y autonomía de la batería un 20%.
- c) Emite en tiempo real el número de registro del operador, la posición de la aeronave y del piloto, permitiendo a las Fuerzas de Seguridad interceptar a infractores o desbaratar vuelos anónimos malintencionados.
- d) Dispara misiles virtuales a los drones intrusos.

66. Si una productora audiovisual subcontrata tu servicio de drones (tú eres el Encargado del Tratamiento), ¿quién es el principal responsable de realizar la Evaluación de Impacto (EIPD) si el vuelo es de alto riesgo para la privacidad?

- a) El piloto del dron, ya que es quien maneja los mandos.
- b) AESA, que debe enviar a un inspector a redactarla.
- c) El Responsable del Tratamiento (la productora), aunque el Encargado (el piloto) tiene la obligación legal de asistirle y facilitarle toda la información técnica de la aeronave para elaborarla.
- d) El Ministerio del Interior.

67. Si se autoriza una operación civil de UAS en el interior de una Zona Temporalmente Segregada (TSA) o Restringida (TRA) activa militar:

- a) El dron no podrá superar los 20 km/h para no generar firmas de radar engañosas.
- b) Debe realizarse de noche para no ser detectado visualmente por los cazas.
- c) Debe realizarse en estricta coordinación previa con la entidad ATS y la autoridad militar responsable, siguiendo las mitigaciones operacionales aprobadas.
- d) El piloto pierde automáticamente el seguro de responsabilidad civil.

68. Un componente fundamental del manual de instrucciones de los UAS de clase C0, C1, C2, etc., es la declaración de conformidad. ¿Qué te asegura como piloto?

- a) Que la empresa cubrirá todos los daños a terceros económicamente.
- b) Que el piloto no necesita estar registrado.
- c) Que el fabricante ha testado y declara que el producto cumple con los requisitos de seguridad técnica, emisiones y normativa CE estipulados por la legislación europea para esa clase de dron.
- d) Que el dron no sufrirá nunca un accidente por lluvia.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

69. Respecto al consumo de sustancias psicoactivas (drogas o estupefacientes) y la operación de drones:

- a) Está permitido si el vuelo se realiza en una zona completamente despoblada.
- b) Se permite el consumo de sustancias naturales si mejoran la relajación del piloto.
- c) Está estrictamente prohibido operar un UAS o actuar como observador bajo la influencia de cualquier sustancia psicoactiva que merme las capacidades humanas.
- d) Está permitido solo en la categoría Abierta A3.

70. ¿De qué manera el factor humano 'Ergonomía' influye en el uso de los equipos de control (emisoras) de UAS?

- a) Una emisora con diseño poco intuitivo, mala distribución del peso, o una pantalla ilegible por los reflejos, aumentará la fatiga física y mental del piloto, elevando drásticamente el riesgo de un error en los mandos.
- b) La ergonomía solo es importante en los aviones comerciales, los emisores de drones son indiferentes.
- c) Hace que las baterías se agoten antes.
- d) La ergonomía aumenta el rango de alcance de la señal 5.8GHz.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



QuizVds.it

Plantilla de respuestas

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

01: **B** _____

02: **B** _____

03: **B** _____

04: **B** _____

05: **C** _____

06: **B** _____

07: **C** _____

08: **A** _____

09: **A** _____

10: **B** _____

11: **B** _____

12: **C** _____

13: **A** _____

14: **B** _____

15: **B** _____

16: **C** _____

17: **B** _____

18: **B** _____

19: **B** _____

20: **A** _____

21: **A** _____

22: **B** _____

23: **C** _____

24: **B** _____

25: **C** _____

26: **C** _____

27: **A** _____

28: **C** _____

29: **B** _____

30: **B** _____

31: **B** _____

32: **C** _____

33: **B** _____

34: **C** _____

35: **A** _____

36: **A** _____

37: **B** _____

38: **B** _____

39: **A** _____

40: **C** _____

41: **A** _____

42: **A** _____

43: **B** _____

44: **C** _____

45: **C** _____

46: **B** _____

47: **B** _____

48: **C** _____

49: **C** _____

50: **B** _____

51: **B** _____

52: **B** _____

53: **A** _____

54: **A** _____

55: **A** _____

56: **C** _____

57: **A** _____

58: **A** _____

59: **C** _____

60: **C** _____

61: **B** _____

62: **B** _____

63: **B** _____

64: **C** _____

65: **C** _____

66: **C** _____

67: **C** _____

68: **C** _____

69: **C** _____

70: **A** _____

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos



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: _____
41: _____	42: _____	43: _____	44: _____
45: _____	46: _____	47: _____	48: _____
49: _____	50: _____	51: _____	52: _____
53: _____	54: _____	55: _____	56: _____
57: _____	58: _____	59: _____	60: _____
61: _____	62: _____	63: _____	64: _____
65: _____	66: _____	67: _____	68: _____
69: _____	70: _____		