Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Privacidad y protección de datos

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO: **FECHA Y HORA:**

01. ¿Qué entidad u organismo es competente en España para instruir expedientes y sancionar económicamente a un piloto civil que vulnera gravemente el espacio aéreo (ej. volar en un CTR sin permiso)?

a) El gestor aeroportuario AENA.

b) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), frecuentemente con los atestados levantados por las Fuerzas de Seguridad.

c) ENAIRE en exclusiva.

d) El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

02. Si el visor de ENAIRE Drones te muestra un polígono azul delimitando el espacio aéreo desde el suelo (SFC) y cuyo centro es la pista de un aeropuerto comercial importante, ¿qué estás mirando muy probablemente?

a) Un Parque Natural protegido.

b) Un Área de Descanso para aves migratorias.

c) Un Espacio Aéreo Controlado, como un CTR (Control Region) o un ATZ, donde el vuelo de drones está severamente restringido sin coordinación previa.

d) Una zona donde el Estado prohíbe exclusivamente hacer fotografías, pero el vuelo es libre.

03. En el sector del marketing inmobiliario, ¿el uso de tomas aéreas con UAS aporta valor a una propiedad?

a) Sí. Permite mostrar perspectivas únicas, la extensión real de la parcela y su entorno, elementos clave que mejoran su atractivo comercial.

b) No, está terminantemente prohibido sobrevolar propiedades por la normativa urbana.

c) Solo si se emplean drones con cámaras multiespectrales.

d) No, porque las imágenes aéreas no son válidas legalmente.

04. Durante un vuelo normal en entorno rural (VLOS), detectas u oyes la aproximación a baja cota de un helicóptero del servicio de emergencias médicas o forestales cruzando hacia tu zona. ¿Qué acción de evasión aplicas?

a) Descenso vertical inmediato y maniobra de evasión absoluta. El UAS debe ceder siempre la prioridad de paso a toda aeronave tripulada, apartándose rápido de su trayectoria y aterrizando en el suelo si fuera necesario para despejar la zona.

b) Volar en dirección al helicóptero para que sus pilotos te vean.

c) Mantenerte en el sitio suspendido (hovering) confiando en que te esquivarán.

d) Elevarte a más de 150 metros para sobrevolar el helicóptero.

05. ¿Puede la autoridad competente revocar, retirar o suspender la validez de tu Certificado de Piloto de UAS o tu número de operador?

a) No, una vez aprobado es un título vitalicio inamovible.

b) Solo en caso de que el piloto cometa un delito fiscal.

c) Sí, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) puede sancionar y suspender o revocar las certificaciones en caso de incumplimientos graves de la normativa aeronáutica.

d) No, a menos que el piloto lo solicite voluntariamente.

06. Al decidir implementar una medida de mitigación, el operador aeronáutico debe sopesar y equilibrar la reducción del riesgo de acuerdo al principio ALARP, lo que implica relacionar el riesgo con:

a) El impacto publicitario de la empresa en redes sociales.

b) El tiempo, el coste económico y la dificultad técnica que supone adoptar dicha medida preventiva frente al nivel real de seguridad que aporta.

c) Exclusivamente la penalización económica por daños a terceros.

d) Los costes de las licencias municipales de ocupación.

07. De acuerdo con los estándares internacionales, la 'Concienciación en Ciberseguridad y Protección' (Security Awareness) inculcada al personal de una operadora de drones representa:

a) Una pérdida de tiempo operativo que solo interesa a las aseguradoras.

b) La primera, más crítica y efectiva barrera de defensa humana o escudo corporativo ('Human Firewall') para detectar amenazas físicas, abortar ataques de ingeniería social o frenar intentos de suplantación (Phishing).

c) Un curso que solo deben realizar los ingenieros informáticos de la empresa.

d) Una práctica exclusiva de las aerolíneas militares.

08. 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.

09. Aparte del Reglamento (UE) 2019/947 de operaciones, los drones también deben cumplir el Reglamento Delegado (UE) 2019/945. ¿Sobre qué trata este último?

a) Sobre los requisitos de diseño y fabricación, definiendo las normas técnicas que los fabricantes deben aplicar a las diferentes clases de UAS (C0-C4) y los accesorios de identificación a distancia.

b) Sobre los salarios mínimos de los pilotos a distancia en Europa.

c) Sobre el transporte comercial de pasajeros tripulados.

d) Sobre los requisitos médicos estrictos para volar en A1.

10. ¿Cómo se considera la interconexión e intercambio de información entre los distintos sectores aeronáuticos (fabricantes, AESA, controladores y operadores) respecto a la Seguridad Operacional?

a) Irrelevante y meramente administrativa.

b) Fundamental solo para los aviones de pasajeros, no aplicable a los drones.

c) Esencial. La seguridad (Safety) requiere la coordinación proactiva y el flujo de reportes de todos los actores del sistema aeronáutico para mitigar riesgos globales.

d) Peligrosa, ya que expone los secretos industriales de los operadores.

11. El eje transversal o lateral (aquel que cruza la aeronave de izquierda a derecha imaginariamente) es sobre el que pivota el dron para realizar el movimiento de:

a) Alabeo (Roll).

b) Cabeceo (Pitch) para avanzar o retroceder.

c) Guiñada (Yaw).

d) Sustentación estática.

12. ¿Qué peligro supone publicar los planes de vuelo, rutas, horarios exactos y coordenadas de misiones complejas de UAS en redes sociales públicas antes de ejecutarlas?

a) Ninguno, de hecho fomenta la transparencia aeronáutica y el marketing.

b) Atraer la lluvia o la niebla a las coordenadas indicadas.

c) Constituye una vulnerabilidad grave (Ingeniería Social / Inteligencia de fuentes abiertas), ya que proporciona información táctica vital a personas hostiles que podrían planear sabotajes, robos o interferencias en el lugar de operaciones.

d) Aumenta la latencia del enlace de radio del dron.

13. ¿Qué entidad se encarga en España de la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación (incluidos UAS) con el fin de prevenir futuros siniestros?

a) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

b) La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC).

c) El escuadrón aéreo de la Guardia Civil.

d) El proveedor ENAIRE.

14. La AEPD subraya que si una empresa utiliza drones para la vigilancia o control laboral de sus trabajadores (ej. vigilando que se pongan el casco en una obra), debe:

a) Grabarlos en secreto para obtener pruebas genuinas.

b) Solo grabarles fuera de su horario laboral.

c) Informarles previa, expresa, clara y de forma concisa acerca de esta medida de control laboral, su finalidad y las posibles consecuencias disciplinarias.

d) El control laboral con drones es ilegal y no se permite bajo ninguna circunstancia.

15. Al volar un dron cerca de viviendas, jardines o piscinas privadas, además del RGPD, se corre el grave riesgo civil y penal de vulnerar:

a) La Ley de Propiedad Horizontal exclusivamente.

b) Los derechos de autor del arquitecto de la casa.

c) El derecho a la intimidad personal y familiar, a la propia imagen y la inviolabilidad del domicilio, protegidos por el Artículo 18 de la Constitución Española y el Código Penal.

d) Las normas de navegación marítima.

16. En un entorno de aviación no tripulada profesional (Categoría Específica), al delegar la ejecución material de la misión, la responsabilidad directa sobre las decisiones del aire (conciencia situacional, evitar colisiones y cumplir normas de vuelo) recae en:

a) El Piloto a Distancia al mando (PIC) y el Operador de UAS registrado, quienes son los garantes últimos del desarrollo seguro del vuelo.

b) El cliente de la inmobiliaria que encargó las fotos.

c) La compañía aseguradora.

d) El director del aeropuerto más cercano, que debe supervisar el dron desde la torre.

17. Para garantizar la 'Security' (Protección física) de un sistema UAS y sus datos, el operador debe:

a) Aparcar el dron en zonas públicas sin vigilancia para fomentar la transparencia.

b) Almacenar la aeronave, la estación de tierra y las baterías en un lugar seguro, bajo llave y protegido contra el acceso físico no autorizado, manipulaciones o el robo.

c) Dejar la emisora encendida dentro del coche con las ventanas bajadas.

d) Pintar el dron con pintura de camuflaje militar.

18. En la mecánica de las hélices de un cuadricóptero estándar, si un piloto instala por descuido una hélice diseñada para giro horario (CW) en un motor que gira físicamente en sentido antihorario (CCW):

a) El dron volará perfectamente, el sentido de la hélice no importa en los motores brushless.

b) El motor cambiará automáticamente su sentido de giro para adaptarse.

c) Ese brazo del dron empujará aire hacia arriba en lugar de hacia abajo, no generará sustentación vertical y el dron volcará violentamente al intentar despegar.

d) El dron despegará más rápido debido a la fuerza inversa.

19. A nivel médico aeronáutico, los medicamentos que contienen sustancias depresoras del sistema nervioso central (como relajantes musculares, tranquilizantes o fuertes analgésicos):

a) Están recomendados para calmar los nervios del piloto antes de un examen práctico.

b) Son absolutamente incompatibles con la seguridad del vuelo, ya que retardan el tiempo de reacción, inducen somnolencia y alteran la percepción espacial.

c) Solo afectan si se combinan con agua con gas.

d) Pueden consumirse sin problema si el piloto es joven y sano.

20. ¿Qué ilusión visual o desorientación es muy probable experimentar al volar un dron sobre una superficie completamente uniforme, como un lago en calma, nieve intacta o mar abierto?

a) Una profunda dificultad para estimar la profundidad, la altitud y la velocidad relativa del UAS, debido a la falta de texturas y referencias visuales estáticas (sombras, árboles, etc.).

b) El efecto túnel de visión periférica.

c) Ver la aeronave mucho más grande de lo que realmente es.

d) La pérdida del enfoque por exceso de contraste cromático.

21. A diferencia de la fatiga aguda, la 'Fatiga Crónica' se caracteriza por:

a) Aparecer de forma repentina tras un solo vuelo complejo.

b) Poder solucionarse simplemente bebiendo un café fuerte.

c) Ser el resultado de una acumulación prolongada de falta de descanso, estrés continuo o sobrecarga de trabajo. No se cura con una sola noche de sueño y requiere un cambio a largo plazo en los hábitos.

d) Afectar únicamente a la resistencia muscular de las manos.

22. Para mitigar eficazmente los accidentes, una norma básica al volar en zonas pobladas bajo subcategorías estrictas es establecer un Perímetro de Seguridad en suelo. ¿Cuál es el fin de este perímetro?

a) Asegurar que ninguna persona ajena e inadvertida sobre los riesgos (no involucrada) pueda acceder bajo la vertical de vuelo, previniendo lesiones graves si el dron cae.

b) Evitar que los peatones hagan fotos con el móvil a la aeronave.

c) Proteger las maletas del operador contra robos mientras pilota.

d) Delimitar la zona para cobrar entrada a los curiosos.

23. ¿En qué se diferencia técnicamente volar en modo 'Acro/Manual' respecto al modo 'Angle/Estabilizado'?

a) El modo Acro aterriza solo.

b) En el modo Angle las hélices giran más rápido.

c) En modo Acro el controlador de vuelo no usa el acelerómetro para auto-nivelarse; si el piloto suelta el stick, el dron mantiene la inclinación actual sin volver a la horizontal.

d) El modo Acro enciende el GPS de alta precisión.

24. Cuando planificamos una misión, ¿cuáles son los LÍMITES VERTICALES de un espacio aéreo como una Zona Peligrosa o un CTR?

a) Siempre son de 120 metros exactos de altitud.

b) Empiezan desde los 10.000 pies de altura.

c) No son fijos para todas las zonas. Es imprescindible consultar la cartografía (ENAIRE Drones o AIP) para conocer el volumen exacto de cada espacio (ej. desde el suelo hasta 3000 pies AMSL).

d) Son dictados a discreción del piloto antes de despegar.

25. Si vas a realizar un vuelo y el cielo está parcialmente cubierto de nubes muy bajas, el procedimiento operativo para vuelo VLOS (Visual Line Of Sight) te obliga a:

a) Volar a través de las nubes usando el radar del dron.

b) Mantener la aeronave libre de nubes en todo momento y a una distancia que permita verla claramente. No se puede volar dentro ni por encima de la niebla o las nubes en la categoría Abierta.

c) Activar las luces estroboscópicas y subir a 120 metros independientemente de la visibilidad.

d) Guiarse exclusivamente por la cámara FPV para atravesar la niebla.

26. En caso de uso profesional de un UAS, ¿el seguro de hogar básico o del 'cabeza de familia' es suficiente para cumplir las obligaciones legales aeronáuticas?

a) No. Se requiere una póliza de seguro aeronáutico específica que cubra expresamente la responsabilidad civil derivada de la explotación u operación profesional con drones.

b) Sí, todos los seguros del hogar cubren la aviación civil comercial por defecto.

c) Sí, siempre que el dron pese menos de 25 kilogramos.

d) Solo es válido si el vuelo se realiza sobre el tejado de la propia casa.

27. 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.

28. ¿Cuál es la diferencia legal entre un 'Operador de UAS' y un 'Piloto a distancia'?

a) El Operador es la persona física o jurídica titular de la aeronave, asumiendo la responsabilidad legal y organizativa; el Piloto es la persona que manipula los mandos durante el vuelo.

b) Ambos términos significan exactamente lo mismo.

c) El Operador es la autoridad estatal (AESA).

d) El Piloto es el cliente que contrata el servicio.

29. En la cultura aeronáutica de seguridad, la herramienta organizativa conocida como 'Briefing' pre-vuelo sirve para:

a) Rellenar formularios legales para AESA sin leerlos.

b) Reunir al equipo (piloto, observador, clientes) antes del vuelo para exponer claramente los objetivos de la misión, los roles de cada uno, el clima, los riesgos y los procedimientos de emergencia aplicables.

c) Discutir los honorarios y cobros de la operación con los espectadores.

d) Revisar los videos y fotografías grabadas en el vuelo de ayer.

30. En la evaluación de la seguridad (Safety) y la gestión de riesgos operacionales, un factor crítico a tener muy en cuenta es:

a) El precio de compra del dron.

b) El Factor Humano, es decir, el riesgo de error por parte del piloto u operador en la aplicación de los procedimientos, provocado por estrés, fatiga o falta de entrenamiento.

c) La cilindrada del vehículo de apoyo terrestre.

d) La calidad de los logotipos de la empresa.

31. ¿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.

32. De acuerdo con el manual de usuario, ¿qué significa que un LED del UAS parpadee rápidamente en color rojo durante el vuelo?

a) Que el GPS ha conectado con más de 15 satélites.

b) Normalmente indica una advertencia o error crítico, como nivel de batería críticamente bajo, fallo grave de hardware o pérdida de señal, requiriendo un aterrizaje inmediato.

c) Que el modo de fotografía panorámica está activado.

d) Que el dron está grabando audio correctamente.

33. Cuando vas a grabar con el dron y te encuentras dentro de una Zona RVF (Restringida al Vuelo Fotográfico) activa en España, ¿a quién le corresponde emitir la autorización expresa para capturar imágenes aéreas?

a) Al Alcalde o concejalía de urbanismo del ayuntamiento local.

b) A la Jefatura de la Policía Nacional.

c) Al Estado Mayor de la Defensa (EMAD) o al organismo militar competente (CECAF), independientemente de la altitud de vuelo.

d) Al gestor del aeropuerto comercial más cercano a la zona.

34. El sistema de Identificación a Distancia Directa (Remote ID), exigido a ciertas clases de UAS (C1, C2, C3), cumple como función principal:

a) Emitir localmente y de forma radiada (ej. protocolos Wi-Fi/Bluetooth) datos esenciales como el número de registro del operador, la posición, la altura de la aeronave y la ruta, para que puedan ser leídos por autoridades o ciudadanos cercanos.

b) Activar los frenos automáticos del dron si excede la velocidad máxima permitida por la ley.

c) Retransmitir vídeo de alta definición en tiempo real a los servidores de internet de EASA.

d) Permitir al piloto controlar el dron de forma remota desde otro país utilizando redes 5G.

35. En la Categoría Abierta, ¿el controlador aéreo (ATC) indicará altitudes de vuelo constantes al piloto del dron por la emisora?

a) No. El piloto vuela en VLOS sin instrucciones tácticas constantes del ATC, y es el responsable total de la separación visual.

b) Sí, al igual que hace con los vuelos comerciales e instrumentales.

c) Sí, si el dron pesa más de 500 gramos.

d) Solo si el dron invade la senda de planeo (ILS) del aeropuerto.

36. ¿Están los drones comerciales multirrotores equipados con elementos denominados 'ESC'?

a) Sí, los ESC (Electronic Speed Controllers) son piezas vitales que regulan el voltaje y sincronizan las revoluciones de cada motor brushless. Se instalan cerca del cuerpo central o en los propios brazos.

b) No, los ESC son exclusivos de los helicópteros de radiocontrol a gasolina.

c) Solo se instalan en drones que van a volar sobre el mar para evitar la corrosión.

d) Sí, pero su única función es estabilizar la lente de la cámara óptica.

37. Un dron de clase 'C2', según los estándares EASA, tiene unas limitaciones de peso de:

a) Menos de 250 g.

b) Entre 250 g y 900 g.

c) Un MTOM inferior a 4 kg.

d) Un MTOM inferior a 25 kg.

38. 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.

39. En caso de que ocurra un 'Suceso de Aviación Civil' (un accidente grave con el dron), el operador debe notificarlo a las autoridades (Sistema ECCAIRS / AESA en España) en un plazo máximo de:

a) Inmediatamente por teléfono a la Guardia Civil, sin necesidad de formularios.

b) 72 horas desde que tuvo conocimiento del suceso, utilizando los canales oficiales de notificación de sucesos para colaborar con la mejora de la seguridad aérea.

c) 30 días hábiles.

d) Solo se notifica si la prensa se entera del accidente.

40. En el marco de la colaboración en equipo, tener a un 'Observador Visual' (Visual Observer - VO) es útil porque:

a) Añade un segundo par de ojos y un cerebro adicional sin carga de pilotaje para escanear el cielo y detectar tráfico aéreo o peligros que el piloto podría no ver.

b) El observador puede sujetar el mando a distancia mientras el piloto atiende llamadas telefónicas.

c) El piloto puede quitarse las gafas graduadas obligatorias.

d) Evita la necesidad de llevar un seguro de responsabilidad civil.

41. La complacencia (exceso de confianza) es un riesgo psicológico que afecta especialmente a:

a) Pilotos experimentados que realizan rutas repetitivas o rutinarias, llevándoles a ignorar alarmas o protocolos de seguridad.

b) Pilotos novatos en su primer vuelo.

c) Exclusivamente a los pilotos que vuelan drones de juguete.

d) El personal de mantenimiento del dron, pero nunca al piloto en vuelo.

42. Una sofisticada técnica empleada por hackers para vulnerar drones comerciales es el 'Firmware Downgrade Attack'. ¿En qué consiste esta amenaza?

a) Consiste en obligar, forzar o engañar al sistema del dron para que instale una versión antigua y obsoleta de su software, con el objetivo malicioso de reabrir fallos y vulnerabilidades de seguridad que el fabricante ya había parcheado.

b) Consiste en instalar el último software legítimo disponible pero muy lentamente.

c) Es el acto de apagar la pantalla del mando de control reduciendo el brillo al mínimo.

d) Consiste en cambiar las hélices por un modelo más pesado.

43. El fenómeno de la 'Miopería de campo vacío' (Empty-field myopia) afecta a la visión cuando:

a) Se mira a un cielo completamente azul o a la niebla sin objetos de referencia; el ojo tiende a enfocar a corta distancia (1-2 metros), dificultando detectar aeronaves distantes.

b) Se vuela sobre un campo de hierba alta.

c) El piloto olvida ponerse las gafas de sol.

d) La luz de la pantalla del radiocontrol deslumbra los ojos.

44. ¿Qué implica el 'Marcado de Clase CE' (ej. etiqueta C1, C2) detallado en el manual del usuario respecto a las modificaciones de hardware hechas por el piloto?

a) Que el piloto tiene libertad absoluta para añadir cualquier componente que pese menos de 100 gramos.

b) Que cualquier modificación estructural o de software no autorizada explícitamente por el fabricante altera el diseño original de seguridad, invalidando el marcado de clase CE y la garantía.

c) Que el dron ha sido impermeabilizado de fábrica contra lluvias torrenciales.

d) Que las hélices nunca se romperán.

45. El concepto fundamental de 'Accountability' (responsabilidad) en las operaciones de Categoría Abierta recae siempre y en última instancia en:

a) El Operador de UAS registrado, que debe asegurar que el equipo es correcto, el seguro está en vigor y que sus pilotos contratados cumplen la formación de vuelo requerida por AESA.

b) El fabricante del dron vendido en el país.

c) Las compañías de software de los mapas meteorológicos.

d) La persona que recibe los servicios del dron (el cliente).

46. En el caso de que un operador utilice drones para la videovigilancia de un recinto (cumpliendo con la Ley de Seguridad Privada), ¿cuál es el plazo máximo general de conservación de las imágenes según la normativa española (LOPDGDD)?

a) 1 año natural desde su captación.

b) Un máximo de 1 mes (30 días) desde su captación, salvo que deban conservarse para acreditar la comisión de actos que atenten contra la integridad de personas, bienes o instalaciones.

c) 72 horas, transcurridas las cuales se borran automáticamente.

d) No hay límite, se pueden guardar indefinidamente en el servidor.

47. A la hora de aplicar el principio general de la seguridad y prevención aeronáutica de AESA, la prioridad NÚMERO UNO del piloto ante cualquier emergencia operativa siempre es:

a) Garantizar que el dron caro sufra el menor daño estructural posible.

b) Rescatar intacta la tarjeta de memoria de la cámara.

c) Proteger la integridad física y la vida de las personas en tierra y en el aire (aviación tripulada), debiendo apartar, aterrizar o estrellar la aeronave si fuera necesario para salvaguardar la vida humana.

d) No molestar a la fauna de los alrededores.

48. Los manuales de usuario y seguridad operativa de las marcas de UAS advierten severamente contra el intento del operador de coger el dron en el aire (hand catch) o frenar el giro de las hélices con las manos desnudas al finalizar el aterrizaje. La razón fundamental es:

a) El riesgo altísimo de sufrir laceraciones profundas o amputaciones. Las hélices, al girar a miles de RPM impulsadas por potentes motores brushless, actúan como cuchillas sin importar que sean de plástico o carbono.

b) Que la humedad de las manos oxida el motor.

c) Que interrumpe la conexión GPS abruptamente corrompiendo la tarjeta SD.

d) Es una recomendación puramente estética, cogerlo con la mano es totalmente inofensivo.

49. ¿Qué medida de precaución de 'Fattore Humano' se aconseja respecto a la alimentación e hipoglucemia para una larga jornada de vuelos con drones?

a) Ingerir comidas ligeras, frecuentes y equilibradas durante la jornada para mantener estables los niveles de glucosa en sangre, evitando así tanto el aletargamiento digestivo de una comida copiosa como los temblores por ayuno prolongado.

b) Ayunar estrictamente durante toda la operación para mantener los instintos afilados.

c) Comer una gran cantidad de carnes rojas y grasas justo antes del despegue.

d) Comer y volar simultáneamente para ahorrar tiempo y gestionar bien el estrés.

50. ¿Qué instrumento previo recomienda la AEPD antes de realizar operaciones complejas con drones que impliquen vigilancia a gran escala o tratamiento masivo de datos personales?

a) Una simple declaración de intenciones en redes sociales.

b) Una Evaluación de Impacto Relativa a la Protección de Datos (EIPD / DPIA), para identificar, evaluar y mitigar los riesgos para los derechos y libertades de las personas.

c) Pagar una fianza en el Banco de España.

d) Instalar un antivirus en la emisora de radio.

51. ¿Por qué es perjudicial despegar o volar un dron muy cerca de grandes estructuras metálicas (como puentes de acero o torres eléctricas)?

a) Porque el peso del dron aumenta por inducción magnética.

b) Porque el metal absorbe la energía de la batería LiPo.

c) Porque se bloquea inmediatamente el flujo de aire hacia las hélices.

d) Porque el metal y los fuertes campos electromagnéticos pueden causar graves interferencias en el magnetómetro (brújula) del dron, provocando un comportamiento errático o incontrolable.

52. ¿Cuál es la edad mínima establecida como norma general por EASA para que un piloto a distancia pueda operar de forma independiente un UAS en la categoría Abierta?

a) 14 años.

b) 18 años (mayoría de edad).

c) 16 años (aunque los Estados miembros pueden reducirla en casos puntuales mediante regulación nacional).

d) No hay edad mínima si se tiene licencia de piloto tripulado.

53. En relación al audio, ¿está permitido que el micrófono del dron (si lo tiene) grabe las conversaciones privadas de los transeúntes en la calle durante una operación comercial?

a) Sí, el audio en la calle no tiene privacidad.

b) No. La captación de la voz humana y conversaciones es un tratamiento de datos personales muy intrusivo. Por regla general (Privacidad por defecto), la grabación de audio debe estar desactivada si no es estrictamente necesaria.

c) Sí, siempre que las voces se modifiquen en postproducción.

d) Solo si se cuenta con el permiso del controlador aéreo de ENAIRE.

54. Si modificamos ilícitamente el software del dron para alterar el valor de MTOM (Peso Máximo) reportado y así evitar los bloqueos de seguridad del fabricante, estamos incurriendo en:

a) Una optimización aerodinámica aprobada por AESA.

b) Un mantenimiento preventivo básico.

c) Una falsificación de parámetros de vuelo y vulneración de la ciberseguridad que compromete la aeronavegabilidad certificada y expone al operador a responsabilidades penales.

d) Una mejora del rendimiento de la batería.

55. 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.

56. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) estipula y define el concepto de AVSEC (Aviation Security) como:

a) La combinación y aplicación de medidas, recursos humanos y materiales destinados exhaustivamente a proteger a la aviación civil de los actos de interferencia ilícita.

b) La ciencia encargada de diseñar paracaídas balísticos para drones de clase C2.

c) El departamento que regula las velocidades máximas de acercamiento a las nubes.

d) La ley comercial que obliga a contratar pólizas de daños a terceros.

57. ¿Se permite el vuelo recreativo de drones sobre Parques Nacionales o zonas protegidas medioambientalmente (Red Natura 2000) en España?

a) Sí, el vuelo libre está permitido para fomentar el turismo ecológico y la fotografía.

b) Sí, siempre que el dron pese menos de 900 gramos y use hélices silenciosas.

c) Por regla general, no. Son Zonas Geográficas de UAS restringidas por protección de fauna (ZEPA). Suelen requerir un permiso previo explícito de la Comunidad Autónoma o del Ministerio competente.

d) Sí, pero solo en los meses de invierno cuando las aves no anidan.

58. En el caso de planificar una operación dentro de una zona de seguridad o instalación crítica del Estado (cárceles, centrales nucleares), ¿a qué organismo se debe solicitar permiso previo?

a) Al gestor responsable o titular de la infraestructura afectada y, en algunos casos, a la Secretaría de Estado de Seguridad (Ministerio del Interior).

b) Exclusivamente al fabricante o tienda distribuidora del dron.

c) A la Agencia Estatal de Meteorología para evaluar vientos.

d) Directamente al Presidente del Gobierno mediante carta certificada.

59. En la gestión de permisos internos de una empresa de drones, aplicar el principio de 'Privilegio Mínimo' (Least Privilege) significa que:

a) Cada empleado debe tener acceso exclusiva y estrictamente a los sistemas, contraseñas e información que necesita para realizar su trabajo, y a nada más.

b) Todos los empleados deben usar la misma contraseña maestra para agilizar el trabajo.

c) Los pilotos novatos cobran el mínimo estipulado por ley.

d) Solo el director de la empresa puede encender los drones.

60. Si se te requiere volar de forma legal dentro de una zona geográfica de UAS restringida (ej. CTR, zona militar o Parque Nacional), la normativa de AESA establece que:

a) Puedes volar si el dron pesa menos de 250g y no tiene cámara.

b) Deberás solicitar la autorización o exención correspondiente a la entidad gestora de la zona (EAR, Ministerio de Defensa, Comunidad Autónoma) ANTES de realizar el vuelo y cumplir con las condiciones impuestas.

c) Debes apagar el sistema GPS del dron para que no emita señal y puedas volar tranquilo.

d) Solo las empresas con licencia de transporte comercial pueden tramitar estos permisos.

¡Visita quizvds.it y descarga las Apps para iPhone, iPad y Android! Quizvds.it

61. 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.

62. ¿Está permitido sobrevolar infraestructuras críticas del Estado (como instalaciones de la Casa Real, Presidencia del Gobierno, o Ministerios de Defensa)?

a) Sí, si el dron pesa menos de 250 gramos (Clase C0) y no cuenta con cámara de grabación de vídeo.

b) Sí, siempre que el dron no se detenga a hacer vuelo estacionario prolongado sobre los edificios.

c) Está terminantemente prohibido por motivos de Seguridad Nacional, constituyendo una infracción muy grave saltarse dicha restricción sin un permiso de Estado.

d) Solo está prohibido durante el horario laboral oficial de los funcionarios públicos.

63. Si durante un despliegue operativo en la vía pública un transeúnte se acerca a la zona de exclusión y formula de manera insistente preguntas técnicas muy inusuales (ej. frecuencias de radio exactas usadas, cifrado del C2 o protocolos de pérdida de enlace), la tripulación del UAS debe:

a) Considerar el acto como un posible intento de obtención de inteligencia u objetivo hostil (Ingeniería Social pre-ataque), mantener la cautela de la información confidencial y reportarlo al oficial de seguridad.

b) Responder a todo con la máxima precisión para demostrar conocimiento.

c) Dejarle pilotar el dron unos minutos para satisfacer su curiosidad.

d) Pedirle que grabe la conversación para las redes sociales.

64. ¿Qué objeto de los siguientes NO se clasificaría como 'MERCANCÍA PELIGROSA' en el ámbito del transporte aéreo mediante UAS?

a) Herramientas de trabajo estándar y destornilladores mecánicos.

b) Líquidos y gases inflamables.

c) Sustancias químicas corrosivas o tóxicas.

d) Baterías de Litio de muy alta densidad expuestas sin protección.

65. ¿Es obligatorio contar con el seguro de responsabilidad civil en vigor cuando se sobrevuelan zonas de campo completamente deshabitadas?

a) No, la ley exime de este requisito si no hay viviendas a menos de 5 kilómetros.

b) Sí. La obligación de poseer el certificado de seguro de responsabilidad civil es permanente e ineludible en todo el espacio aéreo nacional, independientemente del nivel de población.

c) Depende exclusivamente de la altitud máxima a la que se vaya a volar.

d) Solo si se realizan vuelos más allá de la línea de visión (BVLOS).

66. ¿Qué indican las siglas VFR que a menudo aparecen al hablar de aeródromos en los manuales de drones?

a) Velocidad Fronteriza Reducida (Velocity Frontier Reduced).

b) Visual Flight Rules (Reglas de Vuelo Visual). Es la normativa bajo la cual operan normalmente avionetas y helicópteros apoyándose en referencias visuales del terreno.

c) Vehículo de Formación Recreativa.

d) Vuelo de Fronteras Restringidas.

67. ¿Cuál es el OBJETIVO PRINCIPAL de seguridad definido por EASA para las operaciones civiles de UAS (drones)?

a) Proteger exclusivamente a las aves y al medio ambiente.

b) Garantizar que las operaciones con UAS sean seguras, no supongan un riesgo inaceptable para las personas en tierra ni para otras aeronaves (tripuladas), y establecer un marco equitativo en toda Europa.

c) Limitar el mercado de los drones para que solo las empresas estatales puedan volar.

d) Prohibir el uso de cámaras en el espacio aéreo europeo.

68. Al consultar la cartografía de la AIP España (Publicación de Información Aeronáutica), un área delineada y etiquetada con la letra 'D' (Danger) alerta al piloto de:

a) Una zona donde el vuelo civil está totalmente prohibido por motivos presidenciales.

b) Una zona restringida exclusivamente para globos aerostáticos.

c) Una Zona Peligrosa en la que, en momentos u horarios determinados, se realizan actividades que suponen un riesgo para las aeronaves (ej. ejercicios de tiro).

d) Un área de descenso obligatorio de emergencia.

69. En la teoría de seguridad operacional, el 'Modelo del Queso Suizo' (de James Reason) ilustra que los accidentes ocurren cuando:

a) Se rompen las hélices en el aire.

b) Las vulnerabilidades de múltiples capas de defensa (técnicas, humanas, organizativas) se alinean y fallan simultáneamente, permitiendo que un riesgo se convierta en accidente.

c) El piloto tiene demasiada experiencia.

d) El dron es de color blanco y se pierde en el cielo.

70. En la legislación aeronáutica, si el estado de una Zona 'R' (Restringida) figura como 'Inactiva' (ej. fuera de su horario publicado de ejercicios):

a) El vuelo civil sigue estando prohibido por un margen de precaución de seguridad.

b) El dron debe llevar activada una luz intermitente roja obligatoria para ingresar.

c) El espacio aéreo recupera su clasificación base y el vuelo es posible respetando las reglas generales de la Categoría Abierta.

d) Se puede volar, pero solo manteniendo una altitud máxima de 20 metros AGL.

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: **C**	03: **A**	04: **A**
05: **C**	06: **B**	07: **B**	08: **B**
09: **A**	10: **C**	11: **B**	12: **C**
13: **B**	14: **C**	15: **C**	16: **A**
17: **B**	18: **C**	19: **B**	20: **A**
21: **C**	22: **A**	23: **C**	24: **C**
25: **B**	26: **A**	27: **B**	28: **A**
29: **B**	30: **B**	31: **A**	32: **B**
33: **C**	34: **A**	35: **A**	36: **A**
37: **C**	38: **C**	39: **B**	40: **A**
41: **A**	42: **A**	43: **A**	44: **B**
45: **A**	46: **B**	47: **C**	48: **A**
49: **A**	50: **B**	51: **D**	52: **C**
53: **B**	54: **C**	55: **C**	56: **A**
57: **C**	58: **A**	59: **A**	60: **B**
61: **B**	62: **C**	63: **A**	64: **A**
65: **B**	66: **B**	67: **B**	68: **C**
69: **B**	70: **C**		

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:		