Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Seguridad (Security)

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. ¿Para qué sirve el sensor LiDAR que integran algunos drones industriales?

a) Para medir la humedad y la posibilidad de lluvia.

b) Para cifrar el enlace de radio con luz láser.

c) Emite pulsos láser rápidos hacia el suelo para medir distancias con extrema precisión, creando modelos topográficos tridimensionales de alta fidelidad.

d) Para calentar la batería de LiPo en invierno.

02. Si un atacante logra 'emparejar' (Pairing / Binding) ilícitamente su propio radiocontrol con tu aeronave mientras está encendida en tierra, tomando el mando exclusivo, ha realizado un ataque de:

a) Secuestro de enlace o Hijacking, vulnerando el control de acceso del hardware.

b) Denegación de servicio (DDoS).

c) Phishing telefónico.

d) Ataque de fuerza mecánica.

03. En el alfabeto fonético aeronáutico internacional establecido por la OACI (utilizado en la comunicación por radio), la letra 'Q' se pronuncia como:

a) Quebec.

b) Queen.

c) Quilo.

d) Quad.

04. ¿Qué procedimiento de comunicación (física o visual) se suele exigir o recomendar en el lugar de despegue si otras personas están colaborando (observadores) o presentes?

a) Notificar en voz alta acciones críticas como 'Despegando', 'Aterrizando' o 'Emergencia', para mantener la conciencia situacional de todo el equipo.

b) No hablar para no distraer la atención.

c) Usar señales luminosas con láseres de colores.

d) Grabar un mensaje en las redes sociales.

05. ¿Cuándo y durante cuánto tiempo debe el Operador de UAS mantener en vigencia su seguro obligatorio de Responsabilidad Civil?

a) Solo durante el primer mes tras comprar el dron.

b) Siempre y de forma continuada mientras se realicen operaciones de vuelo con el UAS.

c) Solo cuando se vuele en espacio aéreo controlado (CTR).

d) Únicamente en los meses de invierno por el riesgo de viento.

06. A nivel técnico, el sistema de Identificación a Distancia Directa (Remote ID) funciona emitiendo datos (número de serie, posición, operador) a través de:

a) Señales de humo codificadas en color.

b) Protocolos de radiodifusión inalámbrica abiertos a corto alcance, como Wi-Fi o Bluetooth, que pueden ser recibidos por dispositivos móviles compatibles en las proximidades.

c) Exclusivamente cables de fibra óptica.

d) Destellos infrarrojos que solo la policía puede desencriptar.

07. En la categoría Abierta (subcategoría A1), si operas un dron con marcado de clase C0 o de construcción privada de menos de 250g, tu procedimiento estandarizado respecto a las personas debe ser:

a) Volar sin restricciones en medio de festivales de música al aire libre.

b) No volar nunca a menos de 500 metros de cualquier ser humano.

c) Evitar el sobrevuelo siempre que sea posible. Si ocurre accidentalmente sobre personas no involucradas, minimizar el tiempo de sobrevuelo. Nunca volar sobre concentraciones de personas.

d) Usar sirenas de emergencia para avisar a las personas que se aparten.

08. En caso de que un UAS se estrelle causando lesiones graves a una persona o colisione contra una aeronave tripulada en España, el operador está legalmente obligado a:

a) Asegurar la zona, socorrer a la víctima y reportar formalmente el accidente a las autoridades aeronáuticas competentes (CIAIAC / AESA) a través del Sistema de Notificación de Sucesos (SNS).

b) Recoger rápidamente los restos del dron y abandonar el lugar sin avisar.

c) Notificarlo únicamente en sus redes sociales personales.

d) Denunciar a la persona por cruzarse en el camino del dron.

09. ¿Qué ocurre con el peso de la batería y la cámara a la hora de determinar el MTOM (Masa Máxima de Despegue) legal de un UAS?

a) Ambos elementos deben sumarse al peso vacío del dron. El MTOM es la masa total de la aeronave en el momento exacto de despegar, incluyendo todas las cargas útiles y baterías.

b) Las baterías no se cuentan porque se agotan en vuelo.

c) La cámara de fábrica no computa, solo las baterías.

d) El MTOM es un dato fijo que jamás puede superar los 250g.

10. Si el Piloto a Distancia es una persona distinta al Operador (ej. un empleado de una productora), el responsable legal de mantener la aeronave aeronavegable y documentada es:

a) El Operador de UAS, que es quien organiza, asume los riesgos empresariales y documenta la flota.

b) El Piloto a Distancia en exclusiva.

c) El seguro contratado.

d) AESA, mediante inspecciones anuales obligatorias.

11. A modo de resumen legal y operativo: Cuando la normativa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) choca aparentemente con la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD) en una operación:

a) Ambas normativas deben cumplirse de manera complementaria. El cumplimiento de los requisitos aeronáuticos (ej. espacio aéreo) no exime en absoluto de cumplir íntegramente las leyes de privacidad y protección de datos.

b) La aeronáutica (AESA) tiene siempre prioridad y anula el RGPD.

c) El piloto puede elegir qué ley le conviene más cumplir.

d) El Ministerio de Defensa las anula a ambas en todo el territorio.

12. ¿Qué precaución básica de ciberhigiene debe adoptar un piloto a distancia con respecto a las tarjetas de memoria (SD) extraídas de un dron que ha volado en áreas vulnerables?

a) Lavarlas con agua destilada antes de conectarlas.

b) Guardarlas siempre en los bolsillos del pantalón.

c) Analizarlas con un software antivirus antes de abrir sus archivos en la red corporativa, para evitar transferir posible malware implantado durante la misión.

d) Borrar las fotos borrosas para ahorrar espacio.

13. ¿A qué hace referencia el acrónimo AGL que aparece constantemente en las limitaciones de vuelo de ENAIRE Drones?

a) Above Ground Level (Sobre el Nivel del Suelo).

b) Aviation General Limits.

c) Aeronautical Ground License.

d) Aerodrome Geographic Limit.

14. Un procedimiento operativo normal para salvaguardar la privacidad de terceros (según el RGPD) antes de volar en una zona donde pueda haber personas no involucradas es:

a) Minimizar la captura de datos planificando rutas que eviten sobrevolar propiedades privadas a baja altura y no grabar directamente los rostros de las personas.

b) Gritar que vas a grabar para que la gente se esconda.

c) Pintar la cámara de negro para que no se note que graba.

d) Desactivar la estabilización de la imagen.

15. 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.

16. ¿Qué limitación técnica principal tiene el sistema de Posicionamiento Visual inferior (VPS)?

a) Atrae a las aves rapaces debido a sus luces intermitentes.

b) No funciona en la oscuridad, con escasa iluminación, ni sobre superficies muy reflectantes, en movimiento o sin textura (como espejos, nieve sin marcas o agua tranquila).

c) Gasta tanta batería que reduce el tiempo de vuelo a la mitad.

d) Requiere una licencia militar especial para activarse.

17. Un certificado de formación superado por un piloto en España bajo la normativa EASA (ej. el A1/A3 de AESA):

a) Disfruta de total validez jurídica y técnica en todos y cada uno de los Estados Miembros de la Unión Europea, no necesitando convalidación si viaja a Francia o Alemania.

b) Solo sirve dentro de la provincia donde reside el piloto.

c) Caduca automáticamente si el piloto abandona España.

d) Debe ser traducido ante notario en cada frontera.

18. La aplicación de los principios de 'Identity and Access Management' (IAM) en la flota de una operadora estipula que a la figura del Observador Visual (VO):

a) Se le debe proporcionar la contraseña maestra o de 'Root' de todos los drones de la compañía por si el piloto falta.

b) Se le debe dar acceso total a la cuenta bancaria de la empresa.

c) Se le deben denegar los privilegios administrativos para modificar parámetros críticos de vuelo o el firmware del dron, limitando sus accesos informáticos estrictamente a lo indispensable para su función observadora.

d) No se le debe permitir llevar teléfono móvil personal bajo ningún concepto.

19. ¿Por qué el viento fuerte cruzado influye notablemente en el riesgo terrestre de un accidente y en el cálculo de la Zona de Prevención de Riesgos en Tierra (Buffer Zone)?

a) Porque en caso de fallo crítico de los motores, el dron caerá describiendo una parábola arrastrado por el viento, pudiendo estrellarse mucho más lejos de su posición vertical teórica.

b) Porque el viento genera electricidad estática que quema el seguro del dron.

c) Porque la fuerza del viento reduce el peso MTOM registrado en el papeleo de AESA.

d) Porque el viento fuerte apaga automáticamente los mandos del control remoto.

20. Si una productora graba con un dron el exterior de una calle, pero un ciudadano nota que la matrícula de su coche ha quedado fuertemente desenfocada o asociada distorsionada erróneamente en el vídeo con la matrícula de un traficante, perjudicándole directamente. El ciudadano puede exigir la subsanación esgrimiendo su:

a) Derecho Fundamental a volar drones de igual tamaño.

b) Derecho de Rectificación, que le asiste para que el responsable corrija y subsane de manera diligente los datos personales inexactos o incompletos que estén siendo tratados en la operación.

c) Derecho a obtener una copia gratuita del vuelo comercial y de los vídeos no editados de la productora.

d) Derecho Civil a apropiarse permanentemente de la emisora (C2 Link) del piloto al mando.

21. En el registro del 'Logbook' técnico de la aeronave o de sus componentes, ¿qué dato es de especial importancia anotar periódicamente para prevenir fallos graves en vuelo?

a) La marca y color del cable USB.

b) El número de ciclos de carga y descarga de cada batería LiPo individual, así como su resistencia interna, para prever su degradación química y retirarlas a tiempo.

c) La cantidad de megapíxeles de cada fotografía tomada en la sesión.

d) La presión de los neumáticos del coche del piloto.

22. Desde un punto de vista actuarial y de riesgos, el peso máximo al despegue (MTOM) de un UAS influye en la prima del seguro de Responsabilidad Civil porque:

a) Los drones pesados son más atractivos para los ladrones.

b) Los drones ligeros son los únicos que se estrellan.

c) Un dron de mayor masa tiene mucha más energía cinética en caída libre, lo que eleva exponencialmente el poder destructivo y la severidad de los daños en caso de impacto contra personas o vehículos.

d) No influye en absoluto; cuesta lo mismo asegurar un dron de 100 gramos que uno de 20 kilogramos.

23. Si tu dron capta datos sensibles (Categorías Especiales de Datos) como origen étnico, opiniones políticas o datos de salud de los manifestantes en una marcha, la exigencia de protección:

a) Es significativamente mayor, su tratamiento está prohibido por regla general y requiere el consentimiento explícito de los afectados o condiciones legales muy específicas.

b) Es la misma que grabar un paisaje vacío.

c) Desaparece si las imágenes se venden a una cadena de televisión.

d) Se transfiere a AESA como dueña del espacio aéreo.

24. ¿Qué es el 'Ritmo Circadiano' y cómo afecta al piloto de UAS?

a) Es el reloj biológico interno de unas 24 horas; el nivel de alerta física y mental disminuye naturalmente en ciertos momentos, especialmente de madrugada o a primera hora de la tarde.

b) Es el ritmo de parpadeo de los ojos cuando hay mucha luz.

c) Es la frecuencia con la que un piloto debe revisar la telemetría.

d) Es la tasa de descarga de las baterías LiPo según la temperatura.

25. ¿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.

26. ¿Qué sucede desde un punto de vista electroquímico cuando el piloto ignora las alertas y drena (descarga) una celda de batería LiPo muy por debajo de su umbral crítico operativo (ej. por debajo de 3.0V)?

a) Se producen daños químicos y cristales irreversibles en el interior de la celda, inflando la batería, reduciendo su capacidad futura drásticamente o inutilizándola por completo.

b) La batería se regenera y aumenta su capacidad máxima para el siguiente vuelo.

c) Nada, basta con cargarla rápidamente a máxima potencia (Fast Charge).

d) El dron cambia a usar energía estática.

27. ¿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.

28. La definición legal de la maniobra de 'Vuelo estacionario' (Hovering) en relación a las normas de drones es:

a) Que la aeronave aterrice obligatoriamente en un helipuerto oficial.

b) Que la aeronave se mantenga sostenida en el aire en una posición geográfica fija, compensando el viento de manera que no se desplace ni varíe su altitud de forma significativa.

c) El transporte del dron apagado en el maletero del coche.

d) Volar en círculos constantes alrededor de un edificio.

29. Ocurre un 'Suceso de Aviación Civil' grave en el que tu UAS ha perdido el control rozando el ala de un avión ligero civil en vuelo VFR. ¿Qué procede legalmente?

a) La única obligación es llevar el dron al servicio técnico autorizado.

b) Ocultarlo para evitar que AESA te sancione o te retire la certificación de piloto.

c) Debe ser reportado legal y obligatoriamente a la autoridad competente (mediante el sistema europeo de notificación de sucesos, SNS/ECCAIRS) con el objetivo de estudiar el fallo y mejorar la seguridad aérea global.

d) Publicar el incidente en foros de internet para avisar informalmente a otros pilotos.

30. 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.

31. ¿Existe alguna medida de precaución o restricción por defecto en las proximidades geográficas de un aeropuerto o helipuerto civil en España?

a) No, los aeropuertos no tienen prioridad de espacio aéreo sobre los drones.

b) Sí, se establece una Zona Geográfica de UAS general (con un radio típico de 8 km para VFR/IFR, modificable según el AIP) dentro de la cual está restringido el vuelo salvo coordinación explícita.

c) Solo se aplican restricciones si se pretende operar el dron en horario nocturno.

d) Sí, pero estas restricciones solo aplican para los drones que pesen más de 25 kg.

32. En la lectura de un parte meteorológico de aeródromo (METAR), ¿qué datos esenciales para prever la formación de niebla nos aporta el grupo de números separados por una barra oblicua (ej. 15/12)?

a) La velocidad del viento y las ráfagas.

b) La fecha de emisión (día y mes).

c) La temperatura del aire en superficie (15°C) y la temperatura del Punto de Rocío o Dew Point (12°C).

d) La presión atmosférica máxima y mínima.

33. Como norma general en la Categoría Abierta, ¿cuál es el límite legal de altura máxima para volar un dron en España (fuera de zonas restringidas)?

a) 50 metros sobre el punto de despegue.

b) 120 metros desde el punto más próximo en la superficie de la tierra (AGL).

c) 150 metros.

d) 400 metros.

34. En la subcategoría A3 de la Categoría Abierta (para drones de clase C3, C4 o de construcción privada hasta 25 kg), la regla fundamental de distancia establece que se debe volar:

a) A un mínimo de 30 metros de personas.

b) Lejos de personas no involucradas y a una distancia horizontal mínima de 150 metros de zonas residenciales, comerciales, industriales o recreativas.

c) Dentro de polígonos industriales si es domingo.

d) Por encima de las nubes en todo momento.

35. Según el alfabeto fonético de la OACI (ICAO), ¿a qué palabra corresponde la letra 'E'?

a) Eagle.

b) Echo.

c) España.

d) Error.

36. ¿Dónde debe consultar un piloto a distancia las restricciones o Zonas Geográficas de UAS antes de volar en España?

a) En la página de D-Flight.

b) En la plataforma oficial ENAIRE Drones y, si procede, en los NOTAM.

c) Preguntando en el Ayuntamiento.

d) En Google Maps.

37. Un 'Observador Visual' (VO) en el contexto legal EASA:

a) No pilota el dron en ningún momento, su función única es mantener el contacto visual con la aeronave y el espacio aéreo para asistir al piloto a distancia mediante comunicaciones claras (ej. en vuelos FPV).

b) Es el cliente que mira la pantalla para decirle al piloto cómo encuadrar la fotografía.

c) Tiene la potestad legal para firmar los seguros de la aeronave.

d) Es la persona encargada exclusiva de recuperar el dron si aterriza de emergencia.

38. 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.

39. Según el Reglamento (UE) 2019/947 aplicado por AESA, ¿se pueden utilizar drones para actividades comerciales en la Categoría Abierta?

a) No, siempre se necesita una Autorización Operacional y volar en Categoría Específica.

b) Solo si la empresa operadora factura menos de 10.000 euros al año.

c) Sí. La norma EASA no distingue entre uso recreativo o profesional (comercial), siempre que se respeten los límites operativos de la Categoría Abierta (ej. VLOS, altura, distancias).

d) Sí, pero solo si el dron pesa menos de 250 gramos y cuenta con un paracaídas homologado.

40. En caso de una emergencia en vuelo, el orden universal de prioridades para la gestión de la carga de trabajo y el pilotaje seguro es:

a) 1. Volar la aeronave (Aviate). 2. Navegar (Navigate). 3. Comunicar (Communicate).

b) 1. Comunicar. 2. Navegar. 3. Volar.

c) 1. Grabar vídeo. 2. Aterrizar. 3. Llamar a la policía.

d) 1. Navegar al RTH. 2. Soltar el mando. 3. Esperar.

41. ¿Qué medida de seguridad táctica preventiva básica debe cumplir estrictamente todo piloto de Categoría Abierta para reducir el riesgo en el aire (Air Risk)?

a) Volar el dron lo más alto posible, por encima de 500 metros, para no chocar con grúas.

b) Mantener la aeronave ininterrumpidamente dentro del alcance visual directo (VLOS) para poder escudriñar el cielo y ceder el paso al tráfico tripulado.

c) Apagar las luces del dron para no distraer a los pilotos de los aviones.

d) Operar usando únicamente gafas inmersivas (FPV) sin llevar observador.

42. De acuerdo con el ciclo circadiano biológico estándar, un piloto a distancia debe ser consciente de que su nivel mínimo de alerta natural, concentración y mayor riesgo de errores se encuentra habitualmente en la franja horaria de:

a) Las 03:00 - 05:00 de la madrugada y con una ligera caída secundaria entre las 15:00 y las 17:00 de la tarde.

b) Las 09:00 - 11:00 de la mañana exclusivamente.

c) No hay variaciones, la alerta es constante las 24 horas del día.

d) A los 15 minutos exactos después de despertarse.

43. Las 'Auditorías de Seguridad' (Security Audits) realizadas periódicamente a las empresas operadoras de UAS sirven para:

a) Evaluar sistemáticamente si los procedimientos informáticos, el control de acceso físico a los drones y la formación del personal son efectivos frente a amenazas malintencionadas.

b) Comprobar si el operador ha pagado sus impuestos de la renta.

c) Revisar la calidad artística de los vídeos grabados con el dron.

d) Contar físicamente cuántas hélices de repuesto hay en el almacén.

44. Para prevenir la fuga de información sensible (ej. contraseñas escritas en post-its, mapas tácticos impresos), las empresas aeronáuticas aplican en sus Estaciones de Control la política de:

a) Cielos Abiertos (Open Skies).

b) Libre Distribución de Datos.

c) Mesa limpia y Pantalla limpia (Clean Desk / Clean Screen policy), asegurando que no quede información confidencial a la vista de terceros.

d) Pantallas de alta luminosidad.

45. En la cartografía aeronáutica, si localizamos una Zona Peligrosa (D) o Restringida (R), ¿cómo conocemos sus límites verticales exactos?

a) Los límites los decide el piloto según el riesgo.

b) Todas parten siempre del nivel del suelo y llegan hasta los 120 metros máximos.

c) No se pueden deducir a simple vista ni hay un estándar universal; es necesario consultar el documento AIP España (sección ENR) o la plataforma ENAIRE Drones para conocer las cotas específicas de cada zona.

d) Las restricciones de espacio aéreo no tienen límites de altitud.

46. 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.

47. En la decodificación de la nubosidad en un informe meteorológico (METAR o TAF), el término 'FEW' (Escasas) advierte al piloto de que la cobertura del cielo es de:

a) De 3 a 4 octas (SCT).

b) De 1 a 2 octas (octavos) del cielo.

c) De 5 a 7 octas (BKN).

d) Cobertura total de 8 octas (OVC).

48. Si en el transcurso de un vuelo visual en la calle, observas la aparición súbita de un avión policial a muy baja altura:

a) Debes ceder el paso a toda aeronave tripulada inmediatamente, descendiendo o aterrizando el dron para evitar cualquier riesgo de colisión en el aire.

b) Puedes mantener tu altura de 120m, pues es tu espacio legal.

c) Debes activar las luces rojas de emergencia de tu mando y seguir volando.

d) Debes volar hacia el avión para filmarlo.

49. ¿Qué comportamiento o regla psicológica interna es el antídoto o la respuesta correcta para combatir la actitud peligrosa de la 'Impulsividad' (¡Haz algo inmediatamente, lo que sea!) ante un fallo del dron?

a) Pensar primero y forzarse a la calma: 'No corras. Evalúa la situación, verifica la información de telemetría y luego actúa metódicamente según los procedimientos de emergencia'.

b) Pulsar todos los botones a la vez con la esperanza de que el sistema se reinicie.

c) Decir en voz alta 'No puedo hacer nada' y cruzar los brazos.

d) Culpar al observador visual para liberar la tensión psicológica.

50. A la hora de grabar con el dron a alumnos en el patio de un colegio en España, para que el tratamiento de sus imágenes sea lícito mediante consentimiento del propio menor, este debe tener al menos:

a) 16 años cumplidos (norma europea inamovible).

b) 18 años obligatoriamente.

c) 14 años cumplidos (edad mínima estipulada en la LOPDGDD española para prestar consentimiento por sí mismos). Si es menor de 14, se exige la autorización de padres o tutores legales.

d) No hay edad mínima si llevan uniforme escolar.

51. ¿Está permitido sobrevolar instalaciones estratégicas (cárceles, centrales nucleares, refinerías, instalaciones militares) en operaciones generales con drones?

a) No. Están protegidas como Zonas Geográficas de UAS restrictivas por motivos de seguridad nacional (Security) y su sobrevuelo requiere permisos explícitos de las autoridades competentes y los gestores de la infraestructura.

b) Sí, pero solo si se vuela a gran velocidad.

c) Sí, si el dron pesa menos de 250g no hay ninguna restricción.

d) Se puede volar si el piloto lleva chaleco amarillo.

52. ¿Qué influencia real tiene el alto consumo de cafeína (café, bebidas de cola, energéticas) en el control de la hidratación del piloto durante jornadas de vuelo en climas muy calurosos?

a) Hidrata el doble de rápido que el agua mineral natural.

b) La cafeína actúa biológicamente como un diurético leve que fuerza la eliminación de líquidos, lo que puede acelerar significativamente la deshidratación y los calambres si el piloto no ingiere además abundante agua.

c) Reduce la temperatura central del cuerpo en 2 grados centígrados.

d) Evita el deslumbramiento solar al contraer los vasos sanguíneos oculares.

53. Cuando se solicita una operación de UAS dentro de un Espacio Aéreo Controlado (CTR), ¿se realiza una evaluación aeronáutica?

a) Verdadero. El proveedor ATS evalúa la solicitud (Estudio Aeronáutico de Seguridad) para establecer las condiciones de coordinación y evitar impactos en la aviación tripulada.

b) Falso, el trámite es meramente informativo para que la torre sepa que hay un dron volando.

c) Falso, en el CTR los drones en Categoría Abierta tienen prioridad absoluta.

d) Verdadero, pero solo si el dron va a realizar fotografías con fines comerciales.

54. Para cumplir con el deber de informar en operaciones comerciales en grandes espacios abiertos (parques o playas), la AEPD recomienda emplear un enfoque de información 'por capas'. Esto consiste en:

a) Una 1ª capa visible (ej. carteles en el perímetro de vuelo con la identidad del operador y un código QR), y una 2ª capa más detallada (ej. un folleto o web) con los derechos completos y finalidades del RGPD.

b) Pintar el dron con capas de pintura fosforescente para advertir visualmente.

c) Usar altavoces integrados en el dron que repitan las leyes europeas en bucle.

d) Enviar correos electrónicos masivos a todos los habitantes del municipio.

55. Metodológicamente en la gestión de una operadora de UAS, ¿cuál es la diferencia principal entre un SRA (Security Risk Assessment / Evaluación de Protección) y un SORA (Evaluación de Seguridad Operacional)?

a) Son exactamente el mismo documento exigido por EASA.

b) El SRA se usa en Europa y el SORA en América.

c) El SORA evalúa riesgos accidentales, técnicos y humanos frente a terceros; mientras que el SRA identifica, evalúa y mitiga amenazas intencionadas, maliciosas, ataques y actos ilícitos deliberados contra la operación.

d) El SORA se aplica a drones y el SRA a aviones tripulados.

56. 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).

57. Desde un punto de vista del procedimiento de vuelo seguro, ¿por qué es sumamente peligroso operar un UAS en modo 'Sígueme' (Active Track / Follow Me) volando lateralmente o marcha atrás en una zona con árboles?

a) Porque la cámara se mareará y perderá el objetivo de vista.

b) Porque la mayoría de los drones carecen de sensores de evasión de obstáculos en los laterales o en la parte trasera. Al volar en esas direcciones sin que el piloto atienda los mandos, la colisión contra ramas finas es inminente.

c) Porque los pájaros detectarán la luz roja del seguimiento y atacarán.

d) Porque la batería se agota en 2 minutos usando este modo.

58. 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.

59. Si un técnico de tu operadora encuentra un pendrive USB tirado en el suelo de la zona de despliegue y despegue, la acción estricta dictada por los protocolos de ciberseguridad es:

a) Entregarlo al responsable de seguridad de la empresa y NUNCA conectarlo a la Estación de Control (GCS) o a un portátil de la compañía, ya que suele ser una táctica clásica de 'Baiting' para inyectar malware.

b) Conectarlo rápidamente para buscar al dueño y devolvérselo.

c) Formatearlo en la tablet de vuelo para usarlo como almacenamiento extra.

d) Ignorarlo si es de color oscuro, pero recogerlo si es corporativo.

60. Durante la ejecución de una misión en la Categoría Específica, acordonar físicamente con vallas o cintas y vigilar la Estación de Control Terrestre ayuda directamente a la 'Security' al:

a) Impedir que el viento mueva o derribe las antenas de comunicación.

b) Evitar que transeúntes curiosos o personas con intenciones hostiles accedan físicamente a los equipos, corten cables, roben datos o agredan al piloto mientras tiene la vista ocupada en la aeronave.

c) Crear una sombra cómoda que mejore la visión en la tablet del piloto.

d) Reducir significativamente la contaminación acústica en la ciudad.

61. Si tu dron (marcado C1 o C2) pierde de forma inminente la señal con los satélites GPS en pleno vuelo, ¿qué exigencia normativa fundamental aplica sobre el piloto?

a) El piloto debe dejar caer el dron para evitar males mayores.

b) El piloto a distancia debe ser competente y capaz de mantener el control manual de la aeronave de forma continua, estabilizándola visualmente sin ayuda del posicionamiento satelital.

c) Apagar inmediatamente la emisora de radiocontrol.

d) El dron está obligado por ley a lanzar un paracaídas automáticamente.

62. En el caso de dos empresas (ej. una agencia de publicidad y una operadora de drones) que deciden conjuntamente los fines y los medios de una grabación aérea, legalmente actúan como:

a) Encargados independientes.

b) Delegados de Protección de Datos (DPO).

c) Corresponsables del Tratamiento, debiendo determinar de modo transparente mediante un acuerdo sus responsabilidades respectivas frente al RGPD.

d) Asociación ilícita de tratamiento.

63. Si un piloto a distancia vuela su UAS de forma deliberada dentro de una Zona Prohibida (P) sin la autorización pertinente y causa daños severos a un tercero:

a) La compañía aseguradora pagará los daños y además la multa impuesta por AESA.

b) El seguro cubrirá los daños sin hacer ninguna pregunta al amparo de la ley.

c) La aseguradora indemnizará a la víctima, pero aplicará su derecho de repetición (reclamación) contra el operador por vulnerar intencionadamente y con dolo la ley (exclusión de póliza).

d) El Estado asume solidariamente el pago de los daños.

64. ¿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.

65. ¿Cuál es la definición estricta de un vuelo BVLOS (Beyond Visual Line of Sight)?

a) Volar un dron a menos de 50 metros del piloto.

b) Operaciones donde el dron vuela con las luces apagadas.

c) Operaciones que se realizan más allá de la línea de visión directa. El piloto a distancia no mantiene un contacto visual continuo con la aeronave, dependiendo de instrumentos e interfaces C2 para operarla.

d) Volar en interiores cerrados.

66. De acuerdo con la normativa aeronáutica civil, se define formalmente como 'AEROMODELO' a:

a) Un vehículo aéreo utilizado exclusivamente por ingenieros para investigar diseños futuros de drones comerciales.

b) Una aeronave no tripulada operada en el marco de asociaciones, clubes o federaciones de aeromodelismo, utilizada exclusivamente con fines recreativos, deportivos o de competición.

c) Un dron de juguete de menos de 50 gramos de peso.

d) Cualquier dron que no lleve cámara óptica.

67. ¿Cuál es el principal proveedor de servicios de navegación aérea y gestión del espacio aéreo en España?

a) ENAIRE

b) ENAC

c) AENA

d) Ministerio de Educación

68. Un 'Aviso a los Aviadores' o NOTAM, además de consultarse antes de salir de casa, es importante vigilarlo porque:

a) Contiene los códigos de descuento para accesorios de drones.

b) Determina a qué hora anochecerá ese mes exacto en toda Europa.

c) Al ser notificaciones vivas, pueden establecer prohibiciones temporales e inmediatas en el espacio aéreo (TFR) derivadas de accidentes, incendios forestales o eventos de Estado, cerrando temporalmente un espacio que ayer estaba abierto.

d) Aporta los resultados del examen oficial de EASA de los pilotos.

69. ¿Quién presta legalmente los servicios digitales a los drones dentro de un espacio U-Space?

a) Los Proveedores de Servicios U-Space (USSP).

b) Únicamente los controladores aéreos (ATC) de las torres de control tradicionales.

c) La Guardia Civil o policía local de cada municipio.

d) Las asociaciones de aeromodelismo debidamente registradas.

70. En el caso de planificar una operación cerca de un Helipuerto o Aeródromo civil sin torre de control (espacio aéreo no controlado G), el piloto debe:

a) Consultar ENAIRE Drones, donde probablemente encuentre una Zona Geográfica de UAS que establece un radio de seguridad (ej. 8km) dentro del cual está prohibido volar sin la coordinación explícita del gestor del aeródromo.

b) Volar sin más, ya que no hay controladores de tránsito aéreo.

c) Volar en dirección contraria al viento predominante.

d) Requerir una escolta policial armada en tierra.

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Seguridad (Security)

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

01: **C**	02: **A**	03: **A**	04: **A**
05: **B**	06: **B**	07: **C**	08: **A**
09: **A**	10: **A**	11: **A**	12: **C**
13: **A**	14: **A**	15: **A**	16: **B**
17: **A**	18: **C**	19: **A**	20: **B**
21: **B**	22: **C**	23: **A**	24: **A**
25: **B**	26: **A**	27: **B**	28: **B**
29: **C**	30: **A**	31: **B**	32: **C**
33: **B**	34: **B**	35: **B**	36: **B**
37: **A**	38: **B**	39: **C**	40: **A**
41: **B**	42: **A**	43: **A**	44: **C**
45: **C**	46: **C**	47: **B**	48: **A**
49: **A**	50: **C**	51: **A**	52: **B**
53: **A**	54: **A**	55: **C**	56: **B**
57: **B**	58: **A**	59: **A**	60: **B**
61: **B**	62: **C**	63: **C**	64: **B**
65: **C**	66: **B**	67: **A**	68: **C**
69: **A**	70: **A**		

Simulacro de examen

AESA Drones A1-A3 - Seguridad (Security)

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:		

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

Quizvds.it