

Simulace zkoušky

Testy drony A1-A3 - bezpilotní systémy (UAS) - testy a kvízy - Meteorologie



QuizVds.it

JMÉNO ŽÁKA:

DATUM A ČAS:

01. Co může ovlivnit úroveň pozornosti?

- a) Absolvovaný výcvik a dokonalá znalost předepsaných postupů
- b) Všechny uvedené faktory (fyzické psychologické environmentální)
- c) Obtížnost prováděného úkolu stres a znalost prostředí
- d) Míra fyzické kondice

02. Co se v letectví rozumí pojmem „security“?

- a) Zvláštní pojištění pokrývající škody zapříčiněné provozem UAS
- b) Ochrana letectví před protiprávními činy
- c) Funkce UAS která zamezuje letu ve vyhrazeném vzdušném prostoru
- d) Pravidla létání ve vzdušném prostoru stanovující právo přednosti

03. Co můžeme pozorovat během paradoxní fáze spánku?

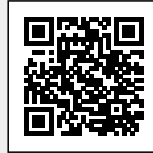
- a) Ztuhnutí svalů
- b) Velmi hluboký a osvěžující spánek[cite: 3413]
- c) Rychlé pohyby očí (REM) pod víčky
- d) Zpomalení dýchání

04. Které z údajů „předpovědi počasí“ by měly být pro provoz Vašeho UAS nejpodstatnější?

- a) Všechna data meteorologické zprávy METAR
- b) Výstrahy na námrazu a bouřky úrovně ozónové vrstvy a pylových alergenů
- c) Letová dohlednost atmosférický tlak
- d) Teplota vítr srážky

05. Kdy může být mozek pilota „zmaten“?

- a) Při současném příchodu velkého množství podnětů
- b) Když přijímá protichůdné smyslové informace
- c) V případě velké únavy
- d) Při úplné absenci podnětů



06. Musí mít bezpilotní letadlo (UAV) uživatelskou příručku?

- a) Ne
- b) Záleží na výrobcí
- c) Pouze pokud má označení třídy CE (C0-C6)
- d) Ano vždy

07. Pokud dálkově řídící pilot aktivuje funkci GEO-FENCING aktivuje tím technologii která za účelem zvýšení bezpečnosti vytváří kolem bezpilotního letadla fyzický perimetr?

- a) Ne Geo-Fence je technologie která vytváří virtuální prostor kolem pilota...
- b) Ne vytváří virtuální bariéru kterou dron nemůže překročit
- c) Ne
- d) Ano

08. Je správné tvrzení že „security“ je součástí „safety“?

- a) Ano ale ne v případě bezpilotních letadel (UAS)
- b) Ne jedná se o dvě odlišné avšak vzájemně propojené disciplíny
- c) Ano
- d) Ne

09. Musí dálkově řídící pilot během letu ve vizuálním dohledu (VLOS) provádět elektronické prohledávání okolního vzdušného prostoru?

- a) Ne
- b) Ne prohledávání musí být vždy a pouze vizuální
- c) Ne pilot nemusí provádět žádné prohledávání protože komerční systémy mají DAA
- d) Ano

10. Ve kterém z následujících VZDUŠNÝCH PROSTORŮ mohou drony provádět provoz?

- a) Ve všech vzdušných prostorech na základě povolení od ATC
- b) ATZ CTR a FIR
- c) ATZ a CTR
- d) ATZ CTR a TMA



11. Ve které z následujících kombinací oblastí je provoz bezpilotního letadla (dronu) v kategorii 'Open' obecně zakázán?

- a) Národní parky, chráněné krajinné oblasti (CHKO) a ochranná pásma vodních zdrojů
- b) Zakázané prostory (LKP), aktivní omezené prostory (LKR) a hustě osídlené prostory
- c) Řízené okrsky (CTR), letištní provozní zóny (ATZ) a nebezpečné prostory (LKD)
- d) Nad dálnicemi, nad shromážděním osob a v noci

12. Je VÝDRŽ BATERIE ovlivněna přítomností VĚTRU:

- a) Ano ale pouze pokud vítr vane ze severu
- b) Ne výdrž je pevně daná
- c) Ne
- d) Ano v každém případě

13. Co se v souvislosti se ZRAKEM obvykle rozumí pod pojmem "ADAPTACE"?

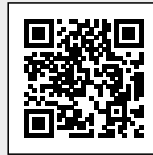
- a) Přizpůsobení zraku různým korekčním čočkám
- b) Přizpůsobení průměru zornice různým světelným podmínkám
- c) Schopnost zvyknout si na stálé osvětlení
- d) Přizpůsobení sítnice různým hloubkám zorného pole

14. Musí se při řízení rizik pro provoz UAS zohlednit přítomnost letišť v dané oblasti?

- a) Ano protože to zvyšuje riziko střetu s letovým provozem
- b) Ano
- c) Ne protože létat v areálu letiště je stejně vždy zakázáno
- d) Ne protože se jedná o bezpečná prostředí

15. Je před letem za podmínek viditelnosti (VLOS) žádoucí zkontrolovat místní tlak teplotu a horizontální dohlednost aby nedošlo ke ztrátě dronu z dohledu?

- a) Ano ale pouze pro drony s hmotností nad 250 g
- b) Ne není to nutné
- c) Ano
- d) Ano a také oblačnost



16. Je správné tvrdit že OKO:

- a) Vnímá více informací než ucho
- b) Vnímá stejné množství informací jako ucho
- c) Vnímá méně informací než ucho
- d) Je hlavním smyslovým kanálem pro sběr informací

17. Definice „řetězce chyb“

- a) Značný počet chyb spáchaných jednou a tou samou osobou
- b) Teoretický model pro analýzu incidentů
- c) Série nesprávně seřazených pokynů v kontrolním seznamu (checklistu)
- d) Série chyb která vede k fatální události nebo může představovat vážný problém

18. Je řízení rizik (SAFETY RISK MANAGEMENT) exaktní věda a umožňuje úplně eliminovat letecká rizika?

- a) Ano
- b) Ne týká se pouze organizací
- c) Ne v praxi není nikdy možné rizika zcela eliminovat
- d) Ano ale pouze v rámci provozu v otevřené kategorii

19. Proč je důležité při pořizování snímků nebo videí pomocí UAS zohlednit problematiku GDPR?

- a) Aby se zabránilo letům v zakázaném vzdušném prostoru
- b) Aby se zabránilo jakémukoli porušování zákazu fotografování
- c) Aby se zabránilo šíření utajovaných informací
- d) Aby se předešlo fotografování osob takovým způsobem který umožňuje jejich identifikaci na snímcích

20. Jak může přítomnost SILNÉHO HLUKU v oblasti provozu ovlivnit průběh mise?

- a) Zhoršuje plnění vlastních úkolů
- b) Všechny odpovědi jsou správné[cite: 3370]
- c) Zhoršuje nebo znemožňuje komunikaci
- d) Zhoršuje ostražitost pilota v nebezpečných situacích



21. Co znamená zkratka ÚCL?

- a) Úřad pro civilní letectví
- b) Úřad pro českou legislativu
- c) Ústav pro civilní letectví
- d) Ústřední centrum letectví

22. Které tvrzení o vlivu klimatických podmínek na výkon pilota je správné?

- a) Nemají žádný vliv na lidský výkon
- b) Extrémní podmínky, jak horké, tak chladné, zhoršují výkon[cite: 3356]
- c) V horkém a vlhkém dni není výkon optimální
- d) V horkém a suchém dni je výkon lepší

23. Kdy je lidská výkonnost nejlepší? Za dne který je:

- a) Suchý a horký
- b) Deštivý a chladný
- c) S mírnou teplotou a nízkou vlhkostí[cite: 3360]
- d) Vlhký a horký

24. Stavy úzkosti a strachu:

- a) Mohou vést k unáhleným rozhodnutím nebo k rozhodovací paralýze[cite: 3397]
- b) Zhoršují výkon
- c) Zvyšují úroveň výkonu
- d) Neovlivňují výkon

25. ÚCL je:

- a) Úřad který se zabývá technickou regulací certifikací a dohledem v oblasti českého civilního letectví a podléhá Ministerstvu dopravy
- b) Úřad který se zabývá dohledem v oblasti českého civilního letectví a podléhá Ministerstvu dopravy
- c) Agentura EASA s působností na území České republiky
- d) Úřad který se zabývá technickou regulací certifikací a dohledem v oblasti českého civilního letectví a je to samostatný orgán



26. Nejlépe zaostříte na obrysy předmětů ve tmě:

- a) Teprve poté co se oko přizpůsobí podmínkám slabého osvětlení
- b) Použitím specifických brýlí pro noční vidění
- c) Pokud jste zvyklí pracovat v noci
- d) Použitím periferního vidění

27. Je pro pilotování dronu o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) od 250 g do 2 kg vyžadován doklad o absolvování online zkoušky pro podkategorie A1/A3?

- a) Pravda
- b) Pouze pokud to výslovně nařídí ÚCL
- c) Pravda ale pouze pro komerční účely
- d) Nepravda

28. Jak se dělí provoz bezpilotních systémů (UAS) podle vizuálního kontaktu s letadlem?

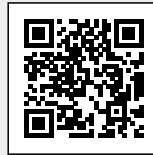
- a) VLOS EVLOS a RLOS
- b) VLOS kritické scénáře a nekritické scénáře
- c) Lety na viděnou a lety podle přístrojů
- d) VLOS EVLOS a BVLOS

29. Jaký typ chyb může způsobit přítomnost TRVALÉHO A RUŠIVÉHO HLUKU?

- a) Všechny typy chyb z důvodu rozptýlení a stresu
- b) Chyby vnímání
- c) Chyby v naučených dovednostech
- d) Chyby v jednání

30. Mohu být čině(a) odpovědným (ou) v případě nehody nebo incidentu UAS?

- a) Ne nenesu žádnou odpovědnost
- b) Ano ale pouze pokud jsem porušil(a) letecké předpisy
- c) Ano vždy mohu být čině(a) odpovědným(ou)
- d) Pouze v případě škod na letadle



31. Uvnitř ZEMNÍ RIZIKOVÉ REZERVY:

- a) Stejně jako v prostoru provozu se zde nesmí nacházet žádné osamocené osoby ani shromáždění osob
- b) Mohou se nacházet i shromáždění osob pokud nevstoupí do prostoru provozu
- c) Mohou se zde nacházet pouze osoby zapojené do provozu
- d) Mohou se nacházet neinformované osoby pokud jsou osamocené

32. Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou třetí straně provozem dronu:

- a) Je vyžadováno pouze pro komerční lety
- b) Je v České republice ze zákona povinné pro provoz všech dronů
- c) Je povinné pouze pro drony o hmotnosti vyšší než 250 g
- d) Pilot se může svobodně rozhodnout zda si ho sjedná

33. Která z následujících osob má zájem na sjednání POJIŠTĚNÍ odpovědnosti za škodu způsobenou třetími osobám vadou výrobku?

- a) Dálkově řídicí pilot UAS
- b) Objednatel služby prováděné pomocí UAS
- c) Pozorovatel bezpilotního letadla (UA)
- d) Výrobce UAS

34. Schopnost slyšení může být snížena HLUKEM. Konkrétně jeho:

- a) Kombinací intenzity délky trvání a frekvence
- b) Intenzitou a délkou trvání
- c) Frekvencí
- d) Délkou trvání

35. Jaké typy zmírňujících opatření musíme vzít v úvahu pro nápravu a omezení RIZIKA?

- a) Dodatečná
- b) Stávající
- c) Technologická a procedurální opatření
- d) Dodatečná + Stávající



36. Jsou plochy pro sportovní létající zařízení (tzv. SLZ plochy) z hlediska předpisů na stejné úrovni jako letiště?

- a) Ano
- b) Ne vždy. Na stejné úrovni jsou pouze SLZ plochy v blízkosti obydlených oblastí
- c) Ano co se týče omezení pro lety dronů v jejich okolí
- d) Ne

37. Co se snaží BEZPEČNOST (safety) identifikovat?

- a) Všechny osoby odpovědné za nehody
- b) „Nezabezpečené“ podmínky
- c) Všechny příčiny a spolupůsobící faktory nebezpečných událostí
- d) Nebezpečí a související rizika

38. Zaznamenávání letové činnosti do záznamníku letů je vždy povinné:

- a) Ne pro provoz v kategorii OPEN to není nutné
- b) Ne je to pouze doporučená dobrá praxe
- c) Ano pokud doba letu přesáhne 20 minut
- d) Ano

39. Co lze považovat za hlavní účel řízení bezpečnostních rizik (Safety Risk Management)?

- a) Analyzovat možná rizika s cílem je zmírnit a dosáhnout jejich přijatelné úrovně
- b) Stanovení přijatelnosti rizik
- c) Identifikace stávajících rizik
- d) Zdokumentování všech možných nebezpečí

40. Proces řízení bezpečnostních rizik (Safety Risk Management)... je svou povahou:

- a) Roční nebo dvouletý
- b) Nepřetržitý proces identifikace nebezpečí a řízení rizik
- c) Přímý a velmi rychlý
- d) Matematický



41. Co musíte udělat pokud zamýšlíte provést let s bezpilotním letadlem nad vojenským prostorem?

- a) Musíte požádat o povolení Řízení letového provozu ČR
- b) Musíte se letu vzdát
- c) Musíte v Letecké informační příručce (AIP ČR) ověřit správce daného prostoru a kontaktovat ho
- d) Musíte požádat o povolení přímo Ministerstvo obrany

42. Pokud se nacházíme ve tmě obrazy těles a předmětů budou na naší sítnici:

- a) Zaostřené pouze poté co se oko přizpůsobí novým podmínkám se slabým osvětlením
- b) Zaostřené pouze pokud použijeme přístroj pro noční vidění
- c) Méně ostré a s méně detaily než při denním vidění
- d) Zaostřené za předpokladu že světelné podmínky jsou rozptýlené

43. Výkon dálkově řídicího pilota za HORKÉHO A SUCHÉHO dne je:

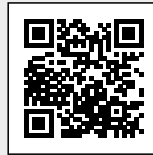
- a) Neovlivněn. Ani lepší ani horší
- b) Optimální
- c) Minimální
- d) Potenciálně snížen vlivem dehydratace[cite: 3349]

44. Jakou vlastnost mají smyslové orgány?

- a) Mohou zrychlit vnitřní mozkové procesy
- b) Lze je rozvinout jednorázovým tréninkem
- c) Převádějí fyzikální podněty na nervové signály
- d) Vnímají vnější svět

45. Definice HLUKU:

- a) Zvuk který ruší komunikaci
- b) Každý nechtěný nepříjemný a rušivý zvuk
- c) Každý zvuk mimo náš slyšitelný rozsah
- d) Každý rytmický a nechtěný zvuk



46. Oktokoptéra má z definice osm motorů. Kolik z nich se otáčí ve směru hodinových ručiček?

- a) Všechny motory se otáčejí ve směru hodinových ručiček
- b) 4
- c) 2
- d) 8

47. HLUK:

- a) Může narušovat provádění operace a snižovat celkovou úroveň bezpečnosti
- b) Může maskovat důležité akustické signály (např. alarmy)
- c) Může rušit (verbální) komunikaci
- d) Všechny ostatní odpovědi jsou správné

48. Umožňuje řízení rizik (Safety Risk Management) úplně eliminovat letecká rizika?

- a) Ano
- b) Ne protože se týká výhradně organizace provozovatele
- c) Ano pokud je správně uplatňováno
- d) Ne

49. Co v kontextu bezpilotních letadel znamená prakticky zkratka VL0S?

- a) V rámci předletové přípravy pilot zkontroluje předpověď počasí
- b) Pilot létá v blízkosti osob horizontálně
- c) Pilot létá se svým bezpilotním letadlem do takové vzdálenosti že jej není schopen vidět
- d) Pilot létá s bezpilotním letadlem tak že je schopen ho po celou dobu letu vidět

50. Výkon dálkově řídicího pilota za HORKÉHO A VLHKÉHO dne:

- a) Není ovlivněn
- b) Je výrazně snížen[cite: 3352]
- c) Zlepšuje se
- d) Není optimální



51. Vrcholová manažerská rozhodnutí mohou zpravidla vést ke vzniku:

- a) zlepšení v oblasti bezpečnosti
- b) aktivních chyb
- c) organizačních poruch
- d) latentních chyb

52. Pojištění samotného dronu (tzv. havarijní pojištění):

- a) Kryje pouze škody způsobené dronem na jiných objektech nebo věcech
- b) Kryje případné škody způsobené dronem třetím stranám
- c) Kryje případné hmotné a přímé škody které může utrpět samotný dron
- d) Je alternativou k pojištění odpovědnosti za škodu

53. Rychlost a směr VĚTRU v oblasti provozu udávají:

- a) Anemometr a větrný rukáv
- b) Meteorologické aplikace pro chytré telefony
- c) Anemometr
- d) Větrný rukáv

54. Zahrnutí specifických BEZPEČNOSTNÍCH POŽADAVKŮ ve fázi NÁVRHU bezpilotního systému (UAS) nebo jeho součástí je:

- a) Způsob jak se vyhnout latentním chybám (latentním selháním)
- b) Způsob jak se vyhnout aktivním chybám (aktivním selháním)
- c) Povinné ze zákona
- d) Volba výrobce pro zvýšení hodnoty výrobku

55. Předpokládejme že jsme správně nastavili HOME POINT. Pokud se dron opakovaně nachází daleko od očekávané pozice:

- a) Chyba je způsobena skrytou vnitřní poruchou dronu
- b) Porucha je vždy způsobena okolními podmínkami a počasím
- c) Chyba je pravděpodobně způsobena místním magnetickým rušením
- d) Chyba je způsobena nedostatečnými schopnostmi pilota



56. Jako dálkově řídicí pilot jsem vždy povinen dodržovat to co je uvedeno v UŽIVATELSKÉ PŘÍRUČCE?

- a) Ano ale pouze pokud to není v rozporu se zákonnými nebo regulačními ustanoveními
- b) Ne
- c) Ne pokud mám dostatečné zkušenosti abych situaci vyhodnotil jinak
- d) Ano vždy

57. Mohu létat s dronem v prostorech letišť?

- a) Ano ale pouze po vyžádání a obdržení povolení od Úřadu pro civilní letectví (ÚCL)
- b) Ano ale pouze s drony o hmotnosti nižší než 250 g
- c) Ne nikdy
- d) Ano

58. Musím podniknout nějaké zvláštní kroky pokud chci létat v blízkosti LETIŠTĚ?

- a) Ne
- b) Ano musím dodržovat výškové a vzdálenostní limity stanovené předpisy
- c) Ano musím požádat o povolení a získat ho prostřednictvím vydání NOTAMU
- d) Pokud mám oprávnění pro lety BVLOS tak ne

59. Co znamená termín HOVERING?

- a) Stabilizovaný let s proměnlivou rychlostí a v konstantní výšce
- b) Stabilizovaný let se vzrůstající rychlostí a v konstantní výšce
- c) Kruh opsaný dronem v konstantní výšce
- d) Stabilizovaný let s nulovou rychlostí a v konstantní výšce

60. Je možné podle evropského nařízení (EU) 2019/947 provozovat bezpilotní systém (UAS) bez POJIŠTĚNÍ?

- a) Ano ale pouze pokud je úroveň SAIL nižší než V
- b) Ano ale pouze za zvláštních podmínek
- c) Ano pokud je UAS klasifikován jako hračka
- d) Ne nikdy [v kontextu ČR]



61. Jaký je vztah mezi identifikačním štítkem třídy C a hlukem produkovaným dronem?

- a) Štítek C nijak s hlukem nesouvisí
- b) Štítek C je vyžadován pouze pro lety v hustě osídlených oblastech
- c) Pro drony se štítkem C je nutné žádat ÚCL o zvláštní „hlukové povolení“
- d) Štítek C zaručuje že výrobce změřil a deklaroval maximální hladinu akustického výkonu dronu

62. Za jakých okolností se může Li-Pol baterie používaná v dronu vznítit?

- a) Pouze pokud je okolní teplota nižší než 0°C
- b) Nikdy moderní Li-Pol baterie jsou proti vznícení 100% odolné
- c) Ano zejména při mechanickém poškození (např. proražení) přebití nebo zkratu
- d) Pouze pokud je zcela vybitá

63. Pokud se vrtule oddělí ihned po zapnutí bezpilotního letadla (UAV) jedná se o:

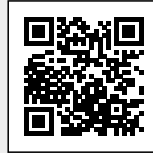
- a) Výrobní vadu vrtule
- b) Chybu montáže ze skrytých příčin
- c) Konstrukční vadu
- d) AKTIVNÍ CHYBU PŘI MONTÁŽI

64. Před letem musí dálkově řídicí pilot zkontrolovat provozní prostředí. Co konkrétně musí ověřit?

- a) Přítomnost překážek a nepřítomnost nezapojených osob
- b) Nepřítomnost osob zapojených do provozu
- c) Přítomnost překážek
- d) Meteorologické podmínky

65. Jaké typy událostí se ukládají do PAMĚTI?

- a) Všechny užitečné události
- b) Události kterým věnujeme pozornost a které zpracováváme
- c) Všechny události které se nás přímo týkají
- d) Všechny události obecně



66. Nabízejí **BEZKARTÁČOVÉ (střídavé) MOTORY** výhody oproti těm tradičním? Pokud ano jaké?

- a) Nepřítomnost mechanického tření a jisker
- b) Vyšší počet otáček
- c) Všechny odpovědi jsou správné
- d) Větší výkon a účinnost

67. Kdy je **povinné sjednat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem bezpilotního letadla?**

- a) Vždy [od prvního letu]
- b) Pouze pokud je dálkově řídicí pilot nezletilý
- c) Pouze během prvního roku činnosti provozovatele
- d) Pouze pro lety v zastavěných oblastech

68. Jakou **zásadní výhodu může mít hexakoptéra (šestirotorový dron) oproti kvadroptéře (čtyřrotorový dron)?**

- a) Nižší spotřeba energie z baterie
- b) Schopnost zůstat v letu i v případě selhání jednoho motoru
- c) Vyšší počet otáček vrtulí
- d) Vyšší výkon díky dvěma motorům navíc

69. Před letem za podmínek **vizuálního kontaktu (VLOS)** je vhodné:

- a) Zkontrolovat místní tlak a teplotu atmosféry pro ověření funkčnosti baterií
- b) Zkontrolovat přítomnost jiných dronů v oblasti
- c) Zkontrolovat směr a sílu větru pro vzlet a horizontální dohlednost aby nedošlo ke ztrátě vizuálního kontaktu s bezpilotním letadlem
- d) Zkontrolovat pouze horizontální dohlednost aby nedošlo ke ztrátě vizuálního kontaktu s bezpilotním letadlem

70. Co se rozumí pojmem **TECHNICKÁ SPECIFIKACE?**

- a) Dokument který předepisuje technické specifikace pilotáže
- b) Část uživatelské příručky
- c) Dokument který předepisuje technické požadavky
- d) Dokument který obecně popisuje produkt

Simulace zkoušky

Testy drony A1-A3 - bezpilotní systémy (UAS) - testy a kvízy - Meteorologie



QuizVds.it

Schéma odpovědí

Porovnejte své odpovědi s následujícím schématem a zaznamenejte si své skóre!

01: **B**

02: **B**

03: **C**

04: **D**

05: **B**

06: **C**

07: **B**

08: **B**

09: **A**

10: **B**

11: **B**

12: **D**

13: **B**

14: **A**

15: **C**

16: **A**

17: **D**

18: **C**

19: **D**

20: **B**

21: **A**

22: **B**

23: **C**

24: **A**

25: **A**

26: **D**

27: **A**

28: **D**

29: **A**

30: **C**

31: **A**

32: **B**

33: **D**

34: **A**

35: **C**

36: **C**

37: **D**

38: **A**

39: **A**

40: **B**

41: **C**

42: **C**

43: **D**

44: **C**

45: **B**

46: **B**

47: **D**

48: **D**

49: **D**

50: **D**

51: **D**

52: **C**

53: **A**

54: **A**

55: **C**

56: **A**

57: **A**

58: **B**

59: **D**

60: **D**

61: **D**

62: **C**

63: **D**

64: **A**

65: **B**

66: **C**

67: **A**

68: **B**

69: **C**

70: **C**

Simulace zkoušky

Testy drony A1-A3 - bezpilotní systémy (UAS) - testy a kvízy - Meteorologie



QuizVds.it

Formulář odpovědí

Použijte tento formulář k označení svých odpovědí

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: _____		