Vizsgaszimuláció

A1/A3 drónvizsga: gyakorlókérdések és próbavizsga - Adatvédelem és felel?sség

Quizvds.it

TANULÓ NEVE:	DÁTUM ÉS IDŐPONT:

01. Ki tartózkodhat a pufferzónában?

a) Emberek csoportjai is jelen lehetnek, amíg nem lépnek be a műveleti területre.
b) Tájékoztatás nélküli, de elszigetelten elhelyezkedő személyek jelenléte megengedett.
c) A műveleti területhez hasonlóan sem magányos egyének, sem csoportok nem tartózkodhatnak ott.
d) Kizárólag a repülési tevékenységben közreműködő személyek lehetnek jelen.

02. Ha valakit nyilvános téren tartósan követnek és megfigyelnek, az elsősorban melyik jogát sérti?

a) A testi épséghez való jogát.
b) A kommunikáció titkosságához fűződő jogát.
c) A magánélet és a tartózkodási hely védelméhez fűződő jogát.
d) Az egyesülési szabadsághoz való jogát.

03. Professzionális célú UAS-használat esetén hogyan alakul a felelősség megoszlása?

a) A távpilóta és a megrendelő között mindig 50-50%-ban oszlik meg a felelősség.
b) A repülésért teljes mértékben a megrendelő vállalat felel.
c) A repülésért mindig a távpilóta és/vagy az UAS-üzemeltető szervezete felel.
d) A feleknek a repülés előtt kell megállapodniuk a felelősségi körökről.

04. Mitől függ a harmadik féllel szembeni felelősségbiztosítás díjának mértéke UAS-műveleteknél?

a) Kizárólag a pilóta életkorától és tapasztalati szintjétől.
b) A Közlekedési Hatóság által meghatározott, rögzített összegtől.
c) A tervezett tevékenység típusától és jellegétől.
d) A távpilóta önálló, szabad döntésétől.

Látogass el a weboldalra, és töltsd le az alkalmazásokat iPhone-ra, iPad-re és Androidra!

Quizvds.it

05. Ha az UAS-üzemeltetésben közreműködő személyek fizikailag jelen vannak az üzemeltetési területen, ez feleslegessé teszi-e a rájuk vonatkozó kockázatértékelést?

a) Nem, de az esetükben számított kockázati szint alacsonyabb lesz.

b) Igen, mivel a közreműködő személyzet felkészült a veszélyek elkerülésére.

c) Igen, mert a személyzet aláírt felelősségkizáró nyilatkozata miatt nem áll fenn jogi kockázat.

d) Nem, ez semmilyen körülmények között nem szünteti meg.

06. Milyen módon mérsékelhető az üzemeltetés során fennálló kockázat szintje?

a) Kizárólag a lehetséges következmények súlyosságának mérséklésével.

b) Kizárólag a veszélyes esemény bekövetkezési valószínűségének csökkentésével.

c) Mind a lehetséges következmény súlyosságának, mind a veszélyes esemény bekövetkezési valószínűségének csökkentése hatékony intézkedésnek számít.

d) A kockázat biztosítási szerződés útján harmadik félre való áthárításával.

07. Milyen szabály vonatkozik a 250 g alatti MTOM-mal rendelkező UAS regisztrációjára?

a) Ilyen könnyű drónoknál regisztrációra soha nincs szükség.

b) Minden egyes felszállás előtt egyedi engedélyt kell kérni a nemzeti hatóságtól.

c) Kötelező üzemeltetőként regisztrálni, ha a jármű személyes adat rögzítésére alkalmas érzékelővel (pl. kamerával) van felszerelve.

d) Minden körülmények között kötelező a Közlekedési Hatóságnál történő regisztráció, kivétel nélkül.

08. Drónozás közben György véletlenül lefilmezte a szomszédja ablakán át látható jelenetet. Mi a helyes eljárás ilyenkor a felvétellel?

a) Csak barátaival és családjával oszthatja meg, internetre nem töltheti fel.

b) Szerkesztés nélkül szabadon feltöltheti a videót az internetre.

c) Miután eltávolította a szomszédra vonatkozó részt, megoszthatja a videót online.

d) Feltöltheti a videót, és utólag tájékoztathatja róla a szomszédját.

09. Milyen veszélyes árukat szállíthat rakományként az UAS a nyílt kategóriában?

a) Semmilyet nem szállíthat.

b) Szilveszteri tűzijátékot.

c) Pótakkumulátorokat.

d) Nincs erre vonatkozó korlátozás.

10. Mely helyzetben merülhet fel légtérfoglalás szükségessége?

a) Amikor lakott terület fölött kívánnak repülni.

b) Amikor 25 kg-nál nagyobb MTOM-mal rendelkező UAS-t vetnek be.

c) Amikor repülőterek közelében található földrajzi zónákon belül - az EU 2019/947 rendelet 11. cikke szerinti kockázatértékelés keretében - vagy a talajszint feletti 120 méter fölött kívánnak repülni.

d) Minden esetben, amikor a művelet a Speciális kategóriába tartozik.

11. A UAS elektromos hajtásában melyik alkatrész felelős azért, hogy a kefe nélküli motorok forogni tudjanak?

a) A repülésvezérlő egység.

b) A helyzetmeghatározó GPS-modul.

c) Az inerciális mérőegység (IMU).

d) Az elektronikus fordulatszám-szabályozó egység (ESC).

12. Légi munka elvégzésével megbízott drónpilóta esetén mit köteles a megrendelő ellenőrizni?

a) Kizárólag azt, hogy a pilóta biztosítása kiterjed-e a kamera anyagi értékére.

b) Azt, hogy a pilóta rendelkezik érvényes felelősségbiztosítással, valamint a kért feladathoz szükséges képesítéssel.

c) Kizárólag azt, hogy a pilótának van-e harmadik féllel szembeni felelősségbiztosítása.

d) Azt, hogy a pilóta legalább 100 repült órával rendelkezik-e.

13. Hogyan definiálható drónműveletek kontextusában a „személyek csoportosulása” kifejezés?

a) Legalább 12 fős csoport, amely tudomással bír a végrehajtott drónműveletről.

b) Bármely nagyobb létszámú esemény, mint például koncert vagy esküvő.

c) Olyan gyülekezés, ahol a tömörülés mértéke miatt az egyének mozgása és szétszéledése akadályozott.

d) Kijelölt, például kerítéssel határolt területen tartózkodó embercsoport.

14. Milyen esetben írja elő a szabályozás pilóta nélküli légijárművekre a harmadik féllel szembeni felelősségbiztosítást?

a) Kizárólag beépített, városi térségek feletti repüléskor.

b) Csak az üzemeltető tevékenységének kezdeti, első évében.

c) Elsősorban kereskedelmi célú üzemeltetés esetén, az UAS tömegétől függetlenül.

d) Kizárólag akkor, ha a távpilóta még nem nagykorú.

15. Az alábbi állítások közül melyik igaz az UAS-üzemeltetéshez kapcsolódó felelősségi szabályozásra?

a) A biztosítási követelmények minden európai tagállamban azonosak.

b) Jelenleg nincs teljesen egységes európai szabályozás a harmadik feleknek okozott károkért való felelősségről.

c) A 2019/945 rendeletet a világ minden országa általánosan elfogadja.

d) Egyik felsorolt állítás sem igaz.

16. Mit jelent a „felszálló tömeg” fogalma?

a) A drón tömege üzemi konfigurációban, a hasznos teherrel együtt mérve.

b) A drón tömege lemerült akkumulátor mellett.

c) A drón tömege üzemi állapotban, hasznos teher nélkül.

d) A drón tömege a maximálisan feltölthető üzemanyag-mennyiséggel együtt.

17. A távpilóta köteles-e egyszerre igazodni az érvényes engedélyek vagy nyilatkozatok feltételeihez, valamint a felhasználói kézikönyv - annak korlátozásait is beleértve - előírásaihoz?

a) Igen, köteles rá.

b) Nem köteles rá.

c) Nem, a pilóta szabadon választhat, hogy az engedély feltételeit vagy a gyártói kézikönyvet követi-e.

d) Igen, de kizárólag Speciális kategóriás műveletek esetében.

18. Fizikai szempontból mire épül a barometrikus magasságmérő működése?

a) A Föld mágneses terének változására.

b) Hangjelek (szonár) visszaverődésének mérésére.

c) A levegő sűrűségének közvetlen mérésére.

d) A légnyomás eltéréseinek érzékelésére.

19. Ha valaki több kereskedelmi célú drónt biztosít egyszerre, akkor a darabszámtól függetlenül egyetlen fix díjat fizet?

a) Nem szükségszerűen, mivel néhány biztosító úgynevezett flottakedvezményt is kínál.

b) Ez kizárólag az adott UAS-ek legnagyobb felszállási tömegétől (MTOM) függ.

c) Igen, mert egyébként a biztosítás megfizethetetlen lenne.

d) Igen, amennyiben az összes drón azonos üzemeltető nevén szerepel.

20. Az uniós szabályok alapján melyik felsorolás az, amelyik kizárólag olyan zónákat sorol fel, ahol a drónnal való repülés tilos, korlátozott, vagy a légiközlekedési hatóság külön jóváhagyásához kötött?

a) Autópályák, magánkertek és ipari övezetek.

b) Nemzeti parkok, ideiglenesen fenntartott területek (TRA) és nem ellenőrzött (G osztályú) légtér.

c) A tengerparttól számított 5 kilométeren belüli összes városi és mezőgazdasági terület.

d) Tiltott zónák, Korlátozott zónák, Veszélyes zónák és repülőtéri forgalmi körzetek.

21. Magyarországon lakatlan terület fölötti drónrepülés esetén is szükség van biztosításra?

a) Igen, a lakatlan terület önmagában nem mentesít; kivételt csak a 250 grammnál könnyebb, hobbi célú eszközök jelentenek.

b) Nem, mert a lakatlan térség feletti repülés önmagában mentességet ad.

c) Nem, ez csak a 250 grammnál nehezebb eszközöknél merül fel.

d) Csak akkor, ha a repülés kereskedelmi jellegű, hobbi célra nem.

22. Szállíthat-e veszélyes árut egy UAS a Nyílt kategóriában végzett repülés során?

a) Igen, de csak legfeljebb 250 gramm tömegben.

b) Nem, a Nyílt kategóriában ez szigorúan tilos.

c) Igen, a műveleti kategória tömeghatáráig megengedett.

d) Nem, kivéve ha erre külön engedélyt szereztek.

23. Szeles időjárásban mely alkatrész teszi lehetővé, hogy a drón pilótabeavatkozás nélkül is stabilan lebegjen?

a) Önmagában a GNSS-antenna.

b) Önmagában az inerciális mérőegység (IMU).

c) A repülésvezérlő, amely a GNSS- és IMU-adatokat összesíti.

d) Önmagában a barométeres érzékelő.

24. Melyik állítás igaz a balesetek kialakulására nézve?

a) Kizárólag technikai meghibásodás vezet hozzá.

b) Rendszerint több, egymáshoz kapcsolódó hiba együttes eredménye (eseménylánc).

c) Mindig több személy együttes hibájából fakad.

d) Az esetek 80 százalékában emberi mulasztás áll a hátterében.

25. Szélsőségesen hideg körülmények milyen hatást gyakorolnak az emberi teljesítőképességre?

a) Kimagaslóvá válik.
b) Visszaesik a manuális ügyesség romlása miatt.
c) Kedvezőtlen irányba mozdul.
d) Nem változik sem jó, sem rossz irányba.

26. A felsorolt tételek közül melyik NEM tartozik a veszélyes áruk kategóriájába?

a) Éghető folyadékok és szilárd anyagok.
b) Sűrített vagy cseppfolyósított gázok.
c) Kéziszerszámok és gépi eszközök.
d) Korrozív, maró hatású anyagok.

27. Mi jellemzi leginkább az állandó (szisztematikus) hibákat?

a) A véletlenszerűségük.
b) A kiszámíthatatlanságuk.
c) Az, hogy nehéz azonosítani őket.
d) Az, hogy előre jelezhetők.

28. Hogyan fogalmazható meg pontosan a hibalánc fogalma?

a) Ugyanazon személy által elkövetett, jelentős számú hiba összessége.
b) Az ellenőrző lista rosszul sorba rendezett lépéseinek egymásutánja.
c) Az eseményelemzésre kidolgozott elméleti keretrendszer.
d) Olyan egymást követő hibák sorozata, amely balesethez vagy súlyos repülőeseményhez vezet.

29. Az alábbi állítások közül melyik NEM igaz a biztonsági események jelentésével kapcsolatban?

a) Minden UAS-üzembentartónak jelentenie kell a biztonságot érintő eseményeket a hatáskörrel rendelkező hatóságnak.
b) Az UAS-üzembentartók kizárólag a repüléssel összefüggő baleseteket kötelesek jelenteni.
c) Az EASA és a hatóság az események kézhezvételekor megteszi a szükséges biztonsági intézkedéseket.
d) A hatóság vagy az EASA az intézkedésekről haladéktalanul értesíti az érintett feleket.

30. El kell-e kerülniük a távpilótának és az UAS-üzemeltetőnek minden körülmények között a személyi sérülést és az anyagi kárt, akár a repülés lemondása árán is?

a) Nem, a biztonság kizárólag a nemkívánatos esemény valószínűségére vonatkozik.

b) Igen, ez mindig érvényes elvárás.

c) Igen, de csak a személyi sérülések elkerülésének céljából.

d) Nem, a kockázatot a küldetés céljával kell mérlegre tenniük.

31. Repülőtér környezetében drónműveletek végrehajtása milyen feltétellel engedélyezett?

a) Amennyiben a drón 50 méter alatt marad.

b) Semmilyen körülmények között nem engedélyezett.

c) Kizárólag a repülőtér arra felhatalmazott személyzete számára.

d) Csak külön engedély beszerzését követően, vagy a földrajzi zóna korlátozásainak betartásával.

32. Milyen kockázatot rejt magában egy felduzzadt LiPo akkumulátor?

a) Megnő tőle a repülési idő.

b) Kigyulladhat.

c) Csökken a kapacitása.

d) Ez azt jelzi, hogy teljesen fel van töltve.

33. Amikor mások jelenlétében, nyilvános helyen zajlik az UAS-repülés, mi a kezelő egyik alapvető kötelezettsége saját azonosíthatóságával kapcsolatban?

a) A kezelő azonosítására vonatkozó előírás kizárólag a Speciális kategóriában érvényes.

b) Minden egyes repülés alkalmával adott színű láthatósági mellényt kell viselnie.

c) Olyan könnyen azonosíthatónak kell lennie, hogy a hatóság vagy a járókelők gyorsan rátaláljanak és felvehessék vele a kapcsolatot.

d) A Nyílt kategóriában nem létezik hivatalos szabály a kezelő azonosíthatóságára.

34. Mely területeken kötelezőek az EASA rendeletei?

a) Világszerte, minden országban.

b) Az összes EASA-tagállamban (EU tagországok, valamint Svájc, Norvégia, Izland, Liechtenstein).

c) Az összes uniós tagállamban, más országokra nem vonatkozik.

d) Az EU-ban és emellett az Amerikai Egyesült Államokban.

35. Mi a geo-awareness rendszer fő rendeltetése egy UAS fedélzetén?

a) Automatikus repülést biztosítani egy előre kijelölt célpontig.
b) Megelőzni, hogy a légi jármű korlátozott földrajzi zónába hatoljon be.
c) GPS-koordinátákkal ellátni a rögzített fényképeket.
d) Ütközéselkerülést biztosítani a drónok egymás közötti forgalmában.

36. Hol érhetők el hivatalosan a 2019/947 rendelethez kapcsolódó uniós jogszabályszövegek?

a) Az EUR-Lex portálon, vagyis az Európai Unió Hivatalos Lapjának honlapján.
b) Az Európai Unió Bíróságának hivatalos weboldalán.
c) Bármely UAS-gyártó saját honlapján.
d) A helyi drónpilóta-szövetségek internetes oldalain.

37. Melyik módszer felel meg a repülési adatok helyes rögzítésének és mentésének?

a) Repülési naplóban történő vezetéssel.
b) Egy zárható szekrényben tárolt papíralapú feljegyzéssel.
c) Egy biztonságos helyen őrzött memóriakártyán.
d) Egy okostelefonos alkalmazásban tárolt adatokkal.

38. Melyik állítás írja le helyesen a Korlátozott Területeket?

a) A repülés kizárólag 25 kg alatti tömegű drónokkal engedélyezett.
b) A repülés csak bizonyos előírt feltételek teljesítésével valósulhat meg.
c) Éjszaka tilos bennük repülni.
d) Kötelező a rádiókapcsolat fenntartása a légiirányítással.

39. Hogyan definiálható az autonóm üzemmód?

a) Olyan repülés, amelyhez nem szükséges az illetékes hatóság jóváhagyása.
b) Olyan repülés, amely távoli azonosító rendszer nélkül is végrehajtható.
c) Olyan repülés, amelynek során a távpilóta nem tud beavatkozni a légijármű irányításába.
d) Előre meghatározott útvonalpontok mentén programozott repülés.

40. Megengedett-e, hogy a közterületen tartózkodó személyek látszódjanak a drónfelvételen?

a) Igen, amennyiben a felvétel nem konkrét személyek megcélzására irányul.

b) Igen, de csak akkor, ha egy-egy személy legfeljebb 5 másodpercig látszik a felvételen.

c) Igen, de csak abban az esetben, ha a felvételt nem töltik fel az internetre.

d) Nem, a szabályozás ezt minden helyzetben egyértelműen megtiltja.

41. Hogyan jellemezhető legpontosabban a Nemzeti Légiközlekedési Hatóság (NAA) funkciója?

a) Olyan hatóság, amely a polgári légiközlekedés légiforgalmi irányítási feladatait látja el a Közlekedési Minisztérium felügyelete alatt.

b) Olyan hatóság, amely a műszaki szabályozásért, tanúsításért és biztonsági felügyeletért felel, teljesen autonóm szervezetként működve.

c) Olyan hatóság, amely a polgári légiközlekedés műszaki szabályozásáért, tanúsításáért és biztonsági felügyeletéért felel, jellemzően a Közlekedési Minisztérium felügyelete alatt.

d) Az EASA meghatározott területi illetékességgel rendelkező közvetlen ügynöksége.

42. Mit kell alaposan ismernie a távpilótának, mielőtt UAS-t üzemeltetne?

a) A gyártó által biztosított használati útmutatót.

b) A forgalmazó által kiadott kézikönyvet.

c) Az EASA által közzétett szabályozási javaslatokat (NPA-kat).

d) Az UAS-t képviselő szervezet iránymutatásait.

43. Milyen kockázati szintet képviselnek a Speciális kategóriába tartozó drónműveletek?

a) Közepes kockázatú tevékenységek, amelyek túllépik a Nyílt kategória számára megszabott korlátokat.

b) Alacsony kockázatú műveletek, amelyekhez nem szükséges előzetes engedély.

c) Nagy drónokkal, ellenőrzött légtérben végzett, magas kockázatú tevékenységek.

d) Egyik felsorolt válasz sem helytálló rájuk.

44. Távpilótaként feltétlenül igazodnom kell-e a felhasználói kézikönyv előírásaihoz?

a) Igen, minden körülmények között.

b) Nem kell igazodnom hozzá.

c) Igen, kivéve ha a kézikönyv rendelkezései ellentétesek jogszabályi vagy hatósági előírással.

d) Nem, amennyiben kellő tapasztalattal rendelkezem ahhoz, hogy másképp ítéljem meg a helyzetet.

45. Mi a neve a hat rotorral felszerelt pilóta nélküli légijárműnek?

a) Hexarotor.
b) Pentamotor.
c) Hexamultirotor.
d) Hexakopter.

46. Helytálló-e az az állítás, miszerint a biztonság célja elsősorban a balesetért vagy incidensért felelős személyek megtalálása?

a) Igen, ez a biztonsági gyakorlat elsődleges célja.
b) Nem, mert pilóta nélküli légijárművek esetén túl bonyolult lenne felelőst találni.
c) Nem, a valódi cél az események újbóli bekövetkezésének megakadályozása, nem a bűnösök keresése.
d) Nem, mivel a biztonság az események egymásutániságának elemzésén alapul.

47. Amikor a pilóta bekapcsolja a geo-fencing funkciót, ezzel egy fizikai kerítést hoz-e létre a UAS körül a nagyobb biztonság érdekében?

a) Igen, pontosan ez történik.
b) Nem, mivel a geo-fencing egy, a pilóta körül létrehozott virtuális felületet jelent.
c) Nem, ez csupán egy hangalapú riasztást aktivál.
d) Nem, ehelyett egy virtuális határt állít fel, amelyet a drón nem léphet át.

48. A harmadik féllel szembeni felelősségbiztosítás megkötése minden UAS-művelet esetén kivétel nélkül szükséges?

a) Igen, ez alól nincs kivétel, minden esetben érvényes.
b) Nem, ez a végrehajtott művelet fajtájától függ.
c) Nem, ez az UAS legnagyobb felszállási tömegétől (MTOM) függ.
d) Nem, kizárólag a Speciális kategóriájú műveleteknél kötelező.

49. Mihez kötődnek a készségalapú hibák?

a) Ahhoz, hogy a személy fizikailag képtelen elvégezni a feladatot.
b) A nem kielégítő oktatáshoz és képzéshez.
c) Minden felsorolt válasz helytálló.
d) Automatikusan végzett, jól begyakorolt cselekvések közben fellépő kihagyásokhoz vagy elszólásokhoz.

50. VLOS-repülés közben megengedett-e a kezelő számára, hogy egy folyamatban lévő mentőakció területén vagy annak környékén repüljön?

a) Igen.

b) Igen, mert ezt a helyzetet semmilyen szabály nem korlátozza.

c) Nem.

d) Igen, de kizárólag azért, hogy felvételt készítsen a mentőcsapatok részére.

51. A repülőtér légtere felett vagy annak közelében végzett repüléshez minden esetben szükség van-e a Légiforgalmi Szolgálatok (ATS) általi értékelésre?

a) Nem, kizárólag katonai repülőtér esetén szükséges.

b) Nem, sem az illetékes Léginavigációs Szolgáltató (ANSP) általi ATS-értékelés, sem NOTAM-mal történő légtérfoglalás nem kötelező.

c) Nem, ez a követelmény csak irányított repülőterekre vonatkozik.

d) Igen.

52. Hogyan kell kezelni az UAS-üzembentartó saját regisztrációs számát?

a) A lehető legnagyobb bizalmassággal kell megőrizni.

b) Szabadon meg lehet osztani ismerősökkel és barátokkal.

c) Felhasználónévként is nyugodtan alkalmazható online fórumokon.

d) Ajánlott közzétenni a közösségi médiás profilokon.

53. Milyen módon történik a légtér különböző típusainak osztályozása?

a) Számjelekkel (1.0, 2.0 stb.).

b) Betűjelekkel - légtérosztályokkal (A, B, C stb.).

c) Nincs egységesen alkalmazott osztályozási rendszer.

d) Színkódokkal (piros, sárga, kék).

54. Egy pilóta a cég új drónjainak kamerakezelését gyakorolja egy forgalmas utcák közé ékelt kis kertben, összesen kb. 8 órán át. A felvételek visszanézésekor észreveszi, hogy a szemközti bolt tulajdonosa is szerepel rajtuk (dohányzik, átveszi a szállítmányt, bezár, elhajt). Melyik tényező vet fel itt adatvédelmi problémát?

a) Az, hogy a drón túl hosszú ideig repült a levegőben.

b) Az, hogy a pilóta és az üzembentartó elszámoltathatósága nem volt biztosított.

c) Az, hogy egy adott személyt folyamatosan követett a drón.

d) Az, hogy a kamera hosszan egyetlen helyszínre, a bolt bejáratára fókuszált.

55. Milyen alapon vonható felelősségre az UAS gyártója?

a) A professzionális felhasználás során bekövetkező bármely kárért.
b) A termékben rejlő hiba folytán harmadik feleknek okozott bármely kárért.
c) Kizárólag a nem egyértelmű kézikönyvből fakadó kezelési hibákért.
d) Az UAS által okozott valamennyi kárért, kivétel nélkül.

56. Milyen helyzetben kell alkalmaznia a beépített és alapértelmezett adatvédelem alapelvét?

a) Vonatkozik rá mind a tervezés, mind a végrehajtás szakaszában, és akkor is, ha ő maga az adatkezelő.
b) Kizárólag akkor, ha ő minősül az adatok kezelőjének.
c) Kizárólag a személyes adatot gyűjtő művelet tényleges végrehajtásakor.
d) Kizárólag a személyes adatot gyűjtő művelet megtervezésekor.

57. Mi következhet be egy LiPo akkumulátorral, ha nem a gyártói utasítások szerint töltik?

a) A kisütési árama csökkenhet valamelyest.
b) A kapacitása enyhén visszaeshet.
c) A drón egyszerűen nem kapcsol be.
d) Az akkumulátor kigyulladhat.

58. Amennyiben egy tervezett drónművelet túllépi a Nyílt kategória szabványos korlátait (például 120 m AGL feletti vagy közvetlen látótávolságon túli repülés), végrehajtható-e egyáltalán a repülés?

a) Nem, a repülést törölni kell, mert jogellenesnek minősül.
b) Igen, amennyiben repülési tervet nyújtanak be a Nemzeti Légiközlekedési Hatósághoz.
c) Igen, a Speciális kategóriában, műveleti engedély birtokában.
d) Igen, de kizárólag ellenőrizetlen (G osztályú) légtérben.

59. UAS üzemeltetése esetén jellemzően milyen biztosítás megléte kötelező előírás?

a) Az eszköz meghibásodására szóló biztosítás.
b) A harmadik személyeknek okozott károkra vonatkozó felelősségbiztosítás.
c) Tűz- és lopásbiztosítás a légijárműre.
d) Kizárólag hobbi jellegű használat esetén semmilyen biztosítás nem kötelező.

Látogass el a weboldalra, és töltsd le az alkalmazásokat iPhone-ra, iPad-re és Androidra!

Quizvds.it

60. Az alábbiak közül melyik minősül autonóm műveletnek?

a) Amikor a légi járművet a távpilóta végig kézzel vezérli.

b) Amikor a pilóta nélküli légi jármű úgy repül, hogy a távpilótának nincs lehetősége beavatkozni.

c) Amikor a légi jármű automatikus üzemmódban repül, és a távpilóta bármely pillanatban közbeléphet.

d) Amikor a légi jármű automatikus üzemmódban van, és a távpilóta csak vészhelyzetben avatkozhat be.

61. A négy felsorolt adat közül melyik kettőt érdemes elmenteni a repülésről: 1) használt kamera típusa, 2) felhasznált akkumulátor-kapacitás, 3) útvonalpontok, 4) repülési magasságok?

a) Az 1. és a 3. adatot.

b) A 2. és a 3. adatot.

c) A 3. és a 4. adatot, vagyis az útvonalpontokat és a magasságokat.

d) A 2. és a 4. adatot.

62. Egy négymotoros multirotoros UAS-nél, ha az egyik motor működésképtelenné válik, fenntartható-e ezután a stabil repülés?

a) Nem.

b) Igen, minden körülmények között.

c) Ez a külső hőmérséklettől és a légnyomástól függ.

d) Igen, de csak korszerű repülésvezérlő rendszerrel felszerelt gépeknél.

63. Hogyan írható le legpontosabban a stressz fogalma?

a) Olyan emberi reakció, amelyet a személynek kötelező kordában tartania.

b) Olyan állapot, amely a környezet által támasztott elvárások és az egyéni erőforrások közötti egyensúlyhiányból fakad.

c) Kontrollálhatatlan érzelmi válasz, amely rontja az emberi teljesítőképességet.

d) A szervezet fiziológiai alkalmazkodási folyamata egy nehéz helyzethez.

64. Az alkoholfogyasztásnak számos hátrányos hatása lehet - melyik tartozik ezek közé?

a) A látótér beszűkülése.

b) Az egyébként megszokottnál élénkebb figyelem.

c) A külső ingerekre adott gyorsabb reakció.

d) A fáradtsággal szembeni fokozott ellenállóképesség.

65. A személyes adatok közül melyik csoport minősül különleges adatnak a GDPR értelmében?

a) A faji/etnikai eredet, a politikai nézetek és a büntetett előélet is ide tartozik.

b) Kizárólag a politikai véleményre vonatkozó adat.

c) Kizárólag az etnikai hovatartozásra vonatkozó adat.

d) Kizárólag a büntetett előéletre vonatkozó adat.

66. Rejtett hiba esetén mikor válnak érzékelhetővé a következményei?

a) Azok mindig kizárólag a bekövetkezett esemény elsődleges kiváltó okai.

b) Ezek a hatások soha nem igényelnek különösebb figyelmet.

c) Csak akkor, ha egy másik tényező vagy esemény hozza felszínre őket.

d) A hatások mindig vezetői döntésekre vezethetők vissza.

67. Mely légtérosztályokban engedélyezett a drón üzemeltetése?

a) Kizárólag ATZ-ben, CTR-ben és FIR-ben.

b) Bármely légtérosztályban lehetséges, feltéve, hogy a légiforgalmi irányítás (ATC) ehhez előzetesen hozzájárult.

c) Csak repülőtéri forgalmi zónában (ATZ), irányított körzetben (CTR) és bevezető irányított körzetben (TMA).

d) Kizárólag ATZ-ben és CTR-ben.

68. Melyik képlet fejezi ki helyesen a kockázat mértékét?

a) Valószínűség = kockázat szorozva a kár súlyosságával.

b) Kár súlyossága = valószínűség szorozva a kockázattal.

c) Kockázat = a bekövetkezés valószínűsége szorozva a kár súlyosságával.

d) Kockázat = valószínűség osztva a kár súlyosságával.

69. Mihez kapcsolódnak a tudásalapú hibák?

a) Ahhoz, hogy nem sikerül kidolgozni a probléma megoldásához szükséges új eljárást.

b) A meglévő eljárások nem kellő ismeretéhez.

c) A célzott képzés hiányához.

d) A kialakult helyzet téves felméréséhez.

70. Milyen minimális távolságtartási előírások vonatkoznak az A3 nyílt kategóriájú műveletekre?

a) A repülést olyan térségben kell végezni, ahol ésszerűen feltételezhető, hogy nem érintett személy nem kerül veszélybe, legalább 150 méteres távolságban a lakó-, ipari-, kereskedelmi és szabadidős övezetektől.

b) 50 méter a csoportosuló emberektől, és a művelet kizárólag ott végezhető, ahol nem valószínű nem érintett személy jelenléte.

c) 150 méter az emberek csoportosulásától, 50 méter pedig a lakóövezetektől.

d) 150 méter a lakóterületektől, miközben a drón folyamatos VLOS-ban marad.

Látogass el a weboldalra, és töltsd le az alkalmazásokat iPhone-ra, iPad-re és Androidra!

Quizvds.it

Vizsgaszimuláció

A1/A3 drónvizsga: gyakorlókérdések és próbavizsga - Adatvédelem és felel?sség

Quizvds.it

Megoldókulcs

Hasonlítsd össze a megadott válaszokat az alábbi megoldókulccsal, és jegyezd fel a pontszámodat!

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

Látogass el a weboldalra, és töltsd le az alkalmazásokat iPhone-ra, iPad-re és Androidra!

Quizvds.it

Vizsgaszimuláció

A1/A3 drónvizsga: gyakorlókérdések és próbavizsga - Adatvédelem és felel?sség

Quizvds.it

Válaszlap

Használd ezt a válaszlapot a válaszaid megjelöléséhez

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:		

Látogass el a weboldalra, és töltsd le az alkalmazásokat iPhone-ra, iPad-re és Androidra!

Quizvds.it