

# Vizsgaszimuláció

A1/A3 drónvizsga – gyakorlókérdések és próbavizsga - Operatív eljárások



Quizvds.it

TANULÓ NEVE:

DÁTUM ÉS IDŐPONT:

## 01. Milyen funkciót tölt be az [ltr.kozlekedesihatosag.kormany.hu](http://ltr.kozlekedesihatosag.kormany.hu) weboldal?

- a) A Közlekedési Hatóság online felülete, ahol az UAS-üzemeltetők regisztrálhatnak, elérhetik a geo-awareness adatokat és intézhetik engedélyeiket.
- b) Egy oldal, amely kizárólag drónokkal kapcsolatos híreket és jogszabályokat gyűjt egybe.
- c) Egy platform légiforgalmi irányítói (ATC) vizsgák lebonyolításához.
- d) Magyarország légtérviszonyait bemutató, Google Maps-szerű hivatalos alkalmazás.

## 02. 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.

## 03. Mi jellemző a C0 osztályjelű UAS-re?

- a) MTOM-értéke minden esetben 900 gramm alatt marad.
- b) Repülhet embercsoportosulás felett is.
- c) Az A1 kategóriában repülhet nem érintett magánszemélyek felett, csoportosulás felett viszont nem.
- d) Kötelezően fel van szerelve geo-awareness rendszerrel.

## 04. 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.



## 05. 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.

## 06. Mit takar a GDPR rövidítés?

- a) A veszélyes áruk szállítására vonatkozó eljárásrendet.
- b) Az uniós Általános Adatvédelmi Rendeletet (General Data Protection Regulation).
- c) A távpilóták számára készült adatvédelmi kézikönyvet.
- d) A drónok általános teljesítményszabályozási rendszerét.

## 07. Elegendő-e egy hétköznapi otthonbiztosítás ahhoz, hogy megfeleljünk a drónüzemeltetésre vonatkozó kötelező biztosítási előírásoknak?

- a) Igen, mert az minden hobbitevékenységre kiterjed.
- b) Igen, de kizárólag 250 gramm alatti eszközöknél.
- c) Nem, kivéve ha kizárólag saját telken belül repülünk.
- d) Nem, ehhez kifejezetten légijármű-felelősségbiztosításra vagy drónfelelősség-biztosításra van szükség.

## 08. Igaz-e, hogy minden drónüzemeltetőnek - tömegtől és kamera meglététől függetlenül - regisztrálnia kell a Közlekedési Hatóság portálján, és fel kell tüntetnie az üzemeltetői azonosítót a drónon reptetés előtt?

- a) Ez az állítás igaz.
- b) Magyarországon egyáltalán nincs regisztrációs vagy jelölési kötelezettség drónok esetében.
- c) Igaz, de csak a 250 grammot elérő vagy meghaladó drónokra vonatkozik ez a szabály.
- d) Ez az állítás nem igaz.

## 09. A biztonsági kockázatkezelés célja-e valamennyi kockázat teljes körű megszüntetése?

- a) Igen, biztonsági kérdésekben nincs helye kompromisszumnak.
- b) Igen, a kockázatot minden körülmények között teljesen ki kell zárni.
- c) Nem, mivel az összes kockázat kiküszöbölése kivitelezhetetlen; a törekvés az ésszerűen elérhető legalacsonyabb (ALARP) szintre való csökkentés.
- d) Nem, a cél a lehetséges kockázatok elemzése, hogy megelőzhetők vagy korlátozhatók legyenek.



## 10. Milyen veszélyes árut szállíthat rakományként az UAS a nyílt kategóriában?

- a) Semmilyen nem szállíthat.
- b) Szilveszteri tűzijátékot.
- c) Póttakkumulátorokat.
- d) Nincs erre vonatkozó korlátozás.

## 11. Egy ingatlanos megbízásából egy drónüzemeltető promóciós felvételt készít, és arra kéri, hogy a szomszédos utcákat, házakat és autókat is rögzítse. Melyik jelenség jelenti itt az adatvédelmi kockázatot?

- a) A drón fizikai láthatósága a szomszédok számára.
- b) A repülés céljának kiterjesztése az eredeti célon túlra, vagyis a funkcióterjeszkedés.
- c) A megfigyelt személyek tárgyasítása a felvételen.
- d) Egyes személyek nyomon követése a repülés során.

## 12. Milyen következménnyel jár, ha a megrendelő a szerződéskötéskor elmulasztja a szükséges gondosságot, és nem megfelelően képzett üzemeltetőt bíz meg?

- a) A megrendelő az üzemeltetővel közösen, egyetemlegesen felelőssé válhat.
- b) Kizárólag a drónüzemeltető biztosítója viseli a felelősséget.
- c) A megrendelő minden felelősség alól mentesül.
- d) Kizárólag a megrendelő felel a harmadik feleknek okozott károkért.

## 13. Hogyan határozható meg a „Follow-Me” (Követő) üzemmód lényege?

- a) Olyan mód, amelyben a drón nyílt terepen halad a pilóta nyomában.
- b) Olyan mód, amelyben a drón a pilóta követése után automatikusan földet ér.
- c) Olyan mód, amelyben a jármű bármilyen észlelt mozgó objektumot követ.
- d) Olyan mód, amelyben a UAS egy meghatározott sugarú körön belül követi a távpilótát.

## 14. Végezhető-e UAS-szel repülés ATZ területén belül?

- a) Igen, minden esetben, bármiféle különleges formáság nélkül.
- b) Nem, ez soha nem megengedett.
- c) Igen, de csak a földrajzi zóna korlátozásainak betartásával és/vagy az illetékes légiforgalmi irányító egység előzetes engedélyével.
- d) Igen, de csupán bizonyos meghatározott feltételek fennállása esetén.



## 15. Ha a tervezett repülés előtt 6 órával alkoholt fogyasztottam, elláthatom-e még a távpilóta feladatokat?

- a) Igen, mivel eddigre az alkohol már teljesen lebomlik a szervezetben.
- b) Igen, amennyiben a repülés közben már nem fogyasztok többet.
- c) Nem, mert a repülési feladat előtt 24 órán át tilos alkoholt inni.
- d) Nem, mivel az irányadó szabály: "8 óra az üvegtől a botkormányig".

## 16. A „Hazatérés” (RTH) funkció aktiválásához milyen adatokra van szüksége a fedélzeti automatikának?

- a) A felszállási pont koordinátáira és egy előre rögzített biztonsági repülési magasságra.
- b) A drón jelenlegi pozíciójára és aktuális repülési magasságára.
- c) A kiindulási helyzetre és a jármű pillanatnyi pozíciójára.
- d) A felszállóhely magassági adatára és pozíciójára, biztonsági magasság nélkül.

## 17. Amennyiben egy megrendelő drónos szolgáltatást rendel egy távpilótától, ezzel teljesen mentesül a felelősség alól?

- a) Igen, feltéve hogy felelősséget kizáró nyilatkozatot írnak alá.
- b) Igen, a megrendelőt ilyenkor semmilyen felelősség nem terheli.
- c) Nem, mivel a teljes felelősséget a megrendelő viseli.
- d) Nem, a megrendelőt a szerződéses jogviszony fennállása alatt is terheli gondossági kötelezettség.

## 18. Mit kell fizikailag feltüntetni minden, a nyílt kategóriában üzemeltetett légi járművön?

- a) Az üzemeltető telefonszámát.
- b) Nem szükséges semmit feltüntetni.
- c) Az üzemeltető regisztrációs számát.
- d) Az akkumulátorok legutóbbi ellenőrzésének időpontját.

## 19. 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.



## 20. Nyílt kategóriájú UAS-műveleteknél mekkora a legnagyobb megengedhető repülési magasság?

- a) 120 méter, a földfelszíntől mérve.
- b) 400 láb, rögzített értéként.
- c) FL660 repülési szint (66 000 láb).
- d) 120 méter, a domborzattól teljesen függetlenül.

## 21. Melyik betűszó jelöli helyesen a szemmel követett repülési módot?

- a) VLS.
- b) LOS.
- c) V-LOS.
- d) VLOS.

## 22. 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.

## 23. UAS-műveletekhez szükséges ideiglenes korlátozott terület (TRA) igénylési folyamatának része-e a légiforgalmi szolgáltatási (ATS) hatásvizsgálat?

- a) Igen, de csak abban az esetben, ha az NAA ezt kifejezetten kéri.
- b) Igen, ez a folyamat kötelező eleme.
- c) Nem, ez csupán ajánlott gyakorlatnak számít.
- d) Nem, elegendő az üzemeltető saját biztonsági kockázatértékelése.

## 24. Mit kell tennie a kezelőnek, ha VLOS vagy EVLOS repülés közben szem elől téveszti a gépet?

- a) Folytathatja a repülést, amíg a megengedett korlátokon belül marad.
- b) A lehető legrövidebb időn belül véget kell vetnie a repülésnek.
- c) El kell mennie a gép felkutatására.
- d) Be kell kapcsolnia a helyben lebegést, és meg kell várnia, amíg visszaáll a látókapcsolat.



**25. Igaz-e ez a leírás a BVLOS-ra: olyan tevékenység, amelyet a kezelő és a gép között akkora vízszintes és függőleges távolságban végeznek, ahol folyamatos vizuális kapcsolat áll fenn, lehetővé téve a repülés közvetlen irányítását?**

- a) Igen.
- b) Nem, ez a leírás 1 km-es körzetben zajló tevékenységre vonatkozik, ahol a kezelő folyamatos, segédeszköz nélküli látókapcsolatot tart a géppel az irányítás, a távolságtartás és az ütközésselkerülés érdekében.
- c) Igen, ez pontosan az EVLOS fogalma.
- d) Nem, ez a leírás valójában a VLOS meghatározása.

**26. Milyen felelősség hárul arra, aki légi felvétel készítését rendeli meg drónpilótától?**

- a) A megrendelő felelőssége kizárólag a megállapodott díj kifizetésére korlátozódik.
- b) A harmadik feleknek okozott károkért teljes egészében a megrendelő felel, a pilótát semmilyen felelősség nem terheli.
- c) Köteles meggyőződni arról, hogy a pilóta rendelkezik a tevékenységhez szükséges valamennyi engedéllyel.
- d) A megrendelőt semmilyen felelősség nem terheli a folyamat során.

**27. 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 légi járműre.
- d) Kizárólag hobbi jellegű használat esetén semmilyen biztosítás nem kötelező.

**28. Gyenge fényviszonyok között (például éjjel) milyen látási nehézségekkel szembesülhet a távpilóta?**

- a) A tárgyak alakjának és színének felismerésében jelentkező gonddal.
- b) A tárgyak méretének és sebességének megbecsülésében jelentkező nehézséggel.
- c) Az összes felsorolt nehézséggel.
- d) A különböző tárgyak egymástól való megkülönböztetésének nehézségével.



**29. 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.

**30. Az alábbi helyszínek közül melyiket szokás korlátozott földrajzi zónaként kijelölni?**

- a) Parkokat.
- b) Strandokat.
- c) Autópályákat.
- d) Büntetés-végrehajtási intézeteket.

**31. A nyílt kategóriában mekkora a megengedett maximális repülési magasság, és mihez viszonyítva mérik?**

- a) 120 méter, a tengerszint feletti magasságtól számítva (AMSL).
- b) 120 láb, a felszállás helyétől mérve.
- c) 120 méter, a felszállás pontjától számítva.
- d) 120 méter, a földfelszín felett mérve (AGL).

**32. A drón mely alkatrésze felelős a mozgás (a repülési manőverek) irányításáért?**

- a) EMU.
- b) ESC (elektronikus fordulatszám-szabályozó).
- c) AMU.
- d) IMU.

**33. Mit takar az MTOM rövidítés a drónműveletek kontextusában?**

- a) Küldetéstípus és Üzemeltetési Kézikönyvet (Mission Type & Operations Manual).
- b) Minimális Terepakadály-tartalékot (Minimum Terrain Obstacle Margin).
- c) A maximális felszálló tömeget (Maximum Take-Off Mass).
- d) Műszaki és Üzemeltetési Karbantartási Útmutatót (Manual for Technical & Operational Maintenance).



## 34. Hogyan definiálható pontosan a "biztonsági kockázatkezelés" fogalma?

- a) Azoknak a vezetőknek a testülete, akik a potenciális kockázatok felügyeletéért felelnek.
- b) A kockázat mértékének pusztán irányítása.
- c) Módszeres eljárás, amelynek keretében a kockázatokat feltárják, megvizsgálják és mérséklik.
- d) Az a kockázati kitettség, amelynek a vezetők biztonsági szempontból ki vannak téve.

## 35. A nyílt kategória A3 alkategóriájában milyen elkülönítési szabály vonatkozik a nem érintett személyekre?

- a) Legalább 50 méteres távolságot kell tartani a nem érintett személyektől.
- b) Legalább 500 méteres távolságot kell tartani a nem érintett személyektől.
- c) A műveletet olyan helyszínen kell végrehajtani, ahol a pilóta ésszerűen feltételezheti, hogy nem veszélyeztet nem érintett személyt, és legalább 150 méteres távolságot kell tartani a lakó-, ipari-, kereskedelmi és szabadidős területektől.
- d) Legalább 120 méteres távolságot kell tartani a nem érintett személyektől.

## 36. Az alábbi meghatározások közül melyik írja le helyesen a személyes adat fogalmát?

- a) Az emberi teljesítőképesség korlátaival kapcsolatos bármilyen adat.
- b) Bármely, emberi lényre vonatkozó információ, függetlenül az azonosíthatóságtól.
- c) Az internethasználat során emberek által generált nagy adatmennyiség összessége.
- d) Olyan információ, amely egy azonosított vagy azonosítható természetes személyhez köthető.

## 37. Milyen kötelezettsége van az üzemeltetőnek, ha az UAS-e biztonsági eseménybe keveredett?

- a) Köteles jelenteni az esetet az illetékes légiközlekedési hatóságnak.
- b) Köteles bejelenteni az esetet a helyi rendőrségnek.
- c) Köteles tájékoztatni a gyártót az eseményről.
- d) Azonnal földre kell szállnia és a legközelebbi repülés előtt megjavíttatnia a gépet.

## 38. 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.



## 39. Milyen célt szolgál az AIP (Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány)?

- a) Összegyűjti mindazokat az adatokat, amelyek a megfelelő repülés-előkészítéshez elengedhetetlenek.
- b) Kizárólag a különféle repülési manőverekről nyújt tájékoztatást.
- c) Csak az aktuális meteorológiai helyzetről ad tájékoztatást.
- d) Csupán a repülőterek és azok rádiófrekvenciáinak jegyzékét adja meg.

## 40. 25 kg alatti tömegű UAS milyen alapvető feltétel teljesülése esetén repülhet a Nemzeti Légiközlekedési Hatóság (NAA) műveleti engedélye nélkül?

- a) Ha a repülés minden ellenőrzött légtéren (CTR) kívül történik, és 150 m AGL alatt marad.
- b) Ha a művelet teljes egészében a Nyílt kategória korlátain belül marad.
- c) Ha a távpilóta rendelkezik A2 kompetenciatanúsítvánnyal, és a repülés nem kereskedelmi célú.
- d) Ha a repülést a repülőterétől 5 km-nél távolabb és kizárólag nappal hajtják végre.

## 41. Igaz-e, hogy egymásnak ellentmondó elvárásokkal szembesülve egy személy mindig stresszt él át?

- a) Nem, kizárólag egy adott nehézségi küszöb átlépése után.
- b) Nem, a stressz kizárólag kudarc után jelenik meg.
- c) Nem, ez csak akkor jelentkezik, ha a rendelkezésre álló erőforrásokat elégtelennek érzékeli a feladat elvégzéséhez.
- d) Igen, mivel ez a test automatikus élettani válasza.

## 42. Hány éves kortól szerezhető meg a Nyílt kategóriás A1/A3 kompetenciatanúsítvány?

- a) 21 éves kortól.
- b) 18 éves kortól.
- c) 14 éves kortól, szülői hozzájárulással.
- d) 16 éves kortól.

## 43. Az alábbiak közül mi az, amit a távpilóta NEM tehet meg UAS-műveletek végzése közben?

- a) Ellenőrizheti a környező légtérrel más légtérhasználók észlelése céljából.
- b) Azonnal leszállhat, ha egy személyzetes légi járművet észlel.
- c) Úgy üzemeltetheti az UAS-t, hogy az ne veszélyeztesse a nem érintett személyeket.
- d) 120 méternél magasabbra emelkedhet a legközelebbi földfelszíni ponttól mérve.



## 44. Az alábbiak közül melyik csoportba tartoznak kizárólag fiziológiai stresszorok?

- a) Éhségérzet, zaj, egy hozzátartozó elvesztése, rendezetlen konfliktusok.
- b) Hőség, páratartalom, anyagi károk, válás.
- c) Munkahelyi nyomás, határidők, családi gondok.
- d) Zajterhelés, hőmérséklet, páratartalom és alvásmegvonás.

## 45. Megengedett-e pilóta nélküli légitárművet üzemeltetni érvényes biztosítási igazolás nélkül?

- a) Igen, amennyiben a repülés lakatlan terület felett zajlik.
- b) Igen, feltéve hogy a pilóta okostelefonján digitális igazolást tárol.
- c) Igen, de kizárólag vészhelyzeti esetekben.
- d) Alapesetben nem, kivéve a 250 grammnál könnyebb, kizárólag hobbi célú UAS-eket, amelyekre Magyarországon nem vonatkozik biztosítási kötelezettség.

## 46. Egy pilóta a cég új drónjainak kamerakezelését gyakorolja egy forgalmas utcák közé ékelt kis kertben, összesen kb. 8 órán át. A felvételek visszanezézésekor 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 üzemeltető 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.

## 47. Mindenkor kötelező-e a repülési tevékenységet naplózni?

- a) Nem, ez semmilyen esetben nem szükséges.
- b) Igen, ha a repülés hossza meghaladja a 20 percet.
- c) Nem, ez csupán javasolt, bevált gyakorlatnak számít.
- d) Nem, a Nyílt kategóriában folytatott tevékenységekhez ez nem kötelező.

## 48. 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.



**49. 100 méteres magasságban repülő drónom egy 150 méter magas szélturbinához közeledik. Melyik állítás helyes ezzel a helyzettel kapcsolatban?**

- a) Átrepülhetek felette legfeljebb 165 m magasságig, ha rendelkezem az akadályért felelős szervezet hozzájárulásával.
- b) Átrepülhetek felette korlátlan magasságig, amíg tisztán látom a drónt.
- c) Átrepülhetek felette 165 m-ig, hozzájárulás beszerzése nélkül is.
- d) Egyik felsorolt állítás sem helyes ebben a helyzetben.

**50. Az átmeneti időszak alatt melyik alkategóriákban üzemeltethető egy olyan UAS, amelynek tömege 0,5 és 2 kg közé esik?**

- a) Kizárólag az A1 alkategóriában.
- b) Az A1 és az A2 alkategóriában egyaránt.
- c) Kizárólag az A3 alkategóriában.
- d) Az A2 vagy az A3 alkategóriában.

**51. Ha egy repülési feladatot a lemerülő akkumulátor miatt kell sürgősen lezárni, milyen stresszfajttal szembesülhetünk?**

- a) Krónikus stresszel.
- b) Pszichoszomatikus stresszel.
- c) Akut stresszel.
- d) Semmiféle stresszel, hiszen ez egy hétköznapi helyzet.

**52. 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.

**53. Nyílt kategóriában, A2 és/vagy A3 alkategóriás repülések végzésekor a távpilóta feladata, hogy az UAS-t:**

- a) Ipari zónáktól tartsa távol.
- b) 1 kilométeres vízszintes körzeten belül tartsa.
- c) Az előbbi válaszok mindegyike igaz.
- d) Ne engedje a nem érintett személyek közelébe.



## 54. A hangok érzékelésével kapcsolatban mi mondható el?

- a) Nehéz beazonosítani egy pontosan felettünk vagy alattunk elhelyezkedő hangforrás irányát.
- b) Nem függ attól, honnan érkezik a hangforrás.
- c) Jobb az érzékelés, ha a hangforrás mögöttünk helyezkedik el.
- d) Jobb az érzékelés, ha a hangforrás előttünk van.

## 55. Az alábbi kifejezések közül melyik NEM egy légi jármű jellegzetes mozgástípusa?

- a) A rotáció, mint általános fogalom.
- b) A bólintás (pitch).
- c) A forgás (yaw).
- d) A dőlés (roll).

## 56. Az (EU) 2019/947 rendelet rendelkezései alapján megengedett-e UAS-t biztosítási fedezet nélkül üzemeltetni?

- a) Igen, mivel maga a rendelet nem ír elő egységes uniós biztosítási kötelezettséget, csak azt követeli meg, hogy megfeleljünk az egyéb uniós vagy nemzeti jog szerinti előírásoknak.
- b) Igen, ha az UAS SAIL besorolása V alatti.
- c) Igen, amennyiben különleges körülmények állnak fenn.
- d) Igen, ha az eszköz az uniós Játékbiztonsági Irányelv szerint játéknak számít.

## 57. Tekinthető-e a biztonsági kockázatkezelés olyan egzakt tudományágnak, amellyel a repülési kockázatok maradéktalanul megszüntethetők?

- a) Nem, kizárólag szervezeti szinten érvényesíthető.
- b) Nem, mert a gyakorlatban szinte sohasem lehetséges valamennyi kockázat teljes felszámolása.
- c) Igen, minden esetben.
- d) Igen, de csak a Nyílt kategória alacsony kockázatú műveleteinél.

## 58. A repülés előtti átvizsgálás keretében mit NEM köteles ellenőrizni a távpilóta?

- a) A légcsavarok stabil és biztonságos rögzítettségét.
- b) A környező légtér és az ott jelen lévő egyéb légtérhasználók helyzetét.
- c) A térségben tervezett, személyzettel rendelkező légi járművek részletes repülési terveit.
- d) Egy házilag épített merevszárnyú légi jármű esetén a súlypont megfelelő elhelyezkedését.



## 59. Mire terjed ki a kizárólag magára a légijárműre vonatkozó, úgynevezett casco biztosítás?

- a) A drón miatt harmadik feleknek okozott károkra.
- b) Kizárólag a más vagyontárgyakban keletkezett károkra.
- c) A kötelező, harmadik féllel szembeni felelősségbiztosítás helyettesítésére.
- d) A drónt ért közvetlen, fizikai jellegű anyagi károkra.

## 60. UAS-műveletek részesülnek-e légiforgalmi szolgáltatásokban (ATS)?

- a) Igen, amennyiben az UAS ellenőrzött légtérben üzemel.
- b) Igen, de kizárólag a riasztási szolgáltatás elemére korlátozva.
- c) Nem részesülnek ilyen szolgáltatásban.
- d) Igen, de csak az ATC felé intézett külön kérés esetén.

## 61. A Nyílt kategóriában folytatott UAS-tevékenységekre vonatkozó állítások közül melyik igaz?

- a) Az MTOM-értéknek 25 kg-nál kisebbnek kell lennie.
- b) A talaj feletti legmagasabb engedélyezett repülési szint 150 méter.
- c) A távpilótának nem kötelező rendelkeznie távpilóta-igazolvánnyal.
- d) Megengedett a tárgyak ledobása repülés közben.

## 62. Milyen jelentőséggel bír a biztonságban érdekelt szereplők közötti kapcsolat és együttműködés?

- a) Nélkülözhetetlen.
- b) Fontos, de nem tartozik az alapkövetelmények közé.
- c) Csak kereskedelmi légi közlekedésben elengedhetetlen, az UAS-ágazatban nem.
- d) Ez pusztán egy jogszabályi elvárás.

## 63. Melyik EU végrehajtási rendelet írja elő a UAS-üzemeltetés szabályait és eljárásait?

- a) (EU) 2021/947.
- b) (EU) 2019/947.
- c) (EU) 2947/2021.
- d) (EU) 2019/965.



## 64. Milyen szervezeti jelleggel működik a KBSZ (Közlekedésbiztonsági Szervezet)?

- a) A Közlekedési Hatóság egyik részlegeként.
- b) Az EASA egyik osztályaként.
- c) Független vizsgálati szervezetként.
- d) Az Igazságügyi Minisztériumnak alárendelve.

## 65. 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.

## 66. Melyik állítás igaz a LiPo akkumulátorokra vonatkozóan?

- a) A LiPo akkumulátorok teljesítménye hőmérséklettől függetlenül állandó marad.
- b) A LiPo cellák névleges feszültsége 3,9 V-nak felel meg.
- c) Teljes lemerülés esetén a LiPo cellák maradandó károsodást szenvedhetnek.
- d) Egyik felsorolt állítás sem igaz a LiPo akkumulátorokra.

## 67. Mi a kezelő kötelezettsége, ha VLOS vagy EVLOS repülés alatt megszűnik a látókapcsolata a géppel?

- a) El kell indulnia az utolsó észlelt irány felé, hogy megtalálja a gépet.
- b) A megengedett vízszintes és függőleges korlátokon belül folytathatja a repülést.
- c) A telemetriai adatokra kell hagyatkoznia, hogy visszahozza a drónt látótávolságba.
- d) A repülést a lehető legrövidebb időn belül be kell fejeznie.

## 68. Melyik meghatározás illik a BVLOS-tevékenységre?

- a) Olyan tevékenység, amelynél sem a kezelő, sem a gép megfigyelője nem tart fenn vizuális kapcsolatot az UAS-szel a repülés lebonyolítása közben.
- b) Olyan tevékenység, amelynél a vizuális kapcsolatot egy megfigyelő biztosítja.
- c) Olyan tevékenység, amelynél a kezelő vizuális kapcsolatban marad a géppel a repülés irányításához.
- d) A gép szerkezeti korlátain túli repülést jelentő fogalom (Beyond Visual Limit of Sight).



## 69. Hogyan definiálható a geofencing (geo-fence) fogalma?

---

- a) Olyan technológia, amely a biztonság fokozása érdekében virtuális határvonalat húz a UAS köré.
- b) Olyan technológia, amely a távpilóta köré épít virtuális védőzónát.
- c) Olyan technológia, amely fizikailag is érzékelhető kerítést létesít a UAS körül.
- d) Olyan riasztórendszer, amely kizárólag korlátozott terület megközelítésekor szólal meg.

## 70. 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.

# Vizsgaszimuláció

A1/A3 drónvizsga – gyakorlókérdések és próbavizsga - Operatív eljárások



Quizvds.it

## Megoldókulcs

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

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

# Vizsgaszimuláció

A1/A3 drónvizsga – gyakorlókérdések és próbavizsga - Operatív eljárások



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: _____ |           |           |