

Vizsgaszimuláció

A1/A3 drónvizsga – gyakorlókérdések és próbavizsga - Repülésbiztonság



Quizvds.it

TANULÓ NEVE:

DÁTUM ÉS IDŐPONT:

01. 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.

02. A felsorolt légtértípusok közül melyikben üzemeltethető UAS meghatározott feltételek és engedélyek birtokában?

- a) ATZ-ben vagy CTR-ben, a légiforgalmi irányítás vagy az NAA előzetes engedélyével.
- b) Az A osztályú légtérben.
- c) Bármely tiltott vagy korlátozott területen.
- d) A G osztályú légtérben, 1500 láb felett.

03. 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.

04. Milyen úton jutnak el a fényingerek az agyig?

- a) A retinán keresztül.
- b) A szemlencsén keresztül.
- c) A látóidegen keresztül.
- d) A pálcikákon és csapokon keresztül.



05. 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.

06. Helytálló-e azt állítani, hogy a security (biztonságvédelem) a safety (biztonság) fogalmának alkategóriája?

- a) Igen, minden esetben.
- b) Nem, két önálló, ugyanakkor egymással szorosan összefüggő szakterületről van szó.
- c) Igen, kivéve a pilóta nélküli légi járműveket.
- d) Nem, a security-elemzés kizárólag az Engedélyköteles kategóriára vonatkozik.

07. Melyik állítás igaz az UAS maximális felszálló tömegének (MTOM) megállapítására nézve?

- a) A méréshez el kell távolítani az UAS akkumulátorát vagy üzemanyagát.
- b) A méréshez el kell távolítani az UAS motorjait és légcsavarjait, amennyiben vannak.
- c) Ez a gyártó által megadott legnagyobb tömeg, beleértve a hasznos terhet, érzékelőket és felszereléseket is.
- d) A méréshez el kell távolítani az összes elektronikai eszközt és antennát az UAS-ról.

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 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.



10. Mire vonatkozik a hasznos terhet érintő biztosítási fedezet?

- a) A drón vagy a hasznos terhelés közvetlen, fizikai károsodására.
- b) Kizárólag a fedélzeti kamera meghibásodásából eredő kárra.
- c) Az UAS meghibásodásából fakadó károokra.
- d) A felügyelet nélkül hagyott hasznos terhelés ellopására.

11. 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 területet jelent.
- c) Nem, ez csupán egy hangalapú riasztást aktivál.
- d) Nem, ehelyett egy virtuális határt állít fel, amelyet a drón nem léphet át.

12. Igaz-e biztonsági szempontból az állítás, hogy a tervezésnek nincs jelentősége?

- a) Igaz.
- b) Igaz, mivel a biztonság kizárólag a repülés közbeni szakaszra korlátozódik.
- c) Nem igaz, a távpilótának a teljes küldetést a biztonsági szempontok figyelembevételével kell megterveznie.
- d) Nem igaz, a tervezés a biztonságirányítás egyik meghatározó szakasza.

13. Egy repülőtér közelsége az üzemeltetési területhez olyan tényező-e, amelyet a kockázatkezelés során UAS-üzemeltetésnél figyelembe kell venni?

- a) Igen, mert megnöveli az emberes légi járművekkel való ütközés kockázatát.
- b) Igen, de csak ellenőrzött repülőtér esetén.
- c) Nem, mivel a repülőterek eleve biztonságos térségnek számítanak.
- d) Nem, mert a repülőtér határain belül a repülés mindig tilos.

14. 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.



15. Elismeri-e Magyarország egy másik EASA-tagállamban - például Olaszországban - kiadott drónpilóta-kompetenciatanúsítványt?

- a) Nem, külön magyar tanúsítvány megszerzése szükséges.
- b) Csak abban az esetben, ha az üzemeltető Magyarországon is nyilvántartásba van véve.
- c) Igen, ez a tanúsítvány automatikusan érvényes valamennyi EASA-tagállamban.
- d) Igen, de csak azt követően, hogy a Közlekedési Hatóság hitelesítette.

16. A repülési magasság befolyással van-e a drón üzemidejére?

- a) Igen, a magasság emelkedésével az üzemidő nő.
- b) Igen, a magasság emelkedésével az üzemidő csökken.
- c) Nem, ez a paraméter magasságtól függetlenül állandó.
- d) Igen, de 5000 méteres AMSL magasság alatt a hatás jelentéktelen.

17. Az alábbiak közül melyik módszerrel mérsékelhető a kockázat mértéke?

- a) Nyugodt hozzáállás tanúsításával.
- b) A lehetséges következmények súlyosságának enyhítésével.
- c) A küldetés lemondásával.
- d) A pilóta képzettségi szintjének emelésével.

18. A BVLOS-tevékenységek végrehajtásához mindig szükség van-e a nemzeti légiközlekedési hatóság által jóváhagyott, kifejezetten erre szolgáló rendszerekre és/vagy eljárásokra a szeparáció megtartása és az ütközések megelőzése érdekében?

- a) Nem, az engedélyezési folyamat megegyezik a VLOS esetében alkalmazottal.
- b) Igen, szükség van rá.
- c) Ez a felvetés az EVLOS-ra vonatkozik.
- d) Igen, de csak ellenőrzött légtér esetén.

19. 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.



20. 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.

21. 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.

22. Az összesített kockázati szint mérséklése érdekében elfogadható kockázatcsökkentő lépésnek tekinthető-e a veszélynek való kitettség időtartamának lerövidítése?

- a) Nem, ez soha nem tekinthető annak.
- b) Igen, de csak akkor, ha a küldetés időtartama 2 percre csökken.
- c) Igen, minden esetben annak minősül.
- d) Nem, mivel az idő nem számít kockázatcsökkentő tényezőnek.

23. 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.

24. Egy 500 grammos drón nyílt kategóriában történő üzemeltetéséhez minden esetben szükséges harmadik féllel szembeni felelősségbiztosítás?

- a) Nem, a nyílt kategóriában biztosítás soha nem szükséges.
- b) Ez attól függ, milyen nemzeti szabályozást alkalmaz az adott ország.
- c) Igen, de kizárólag 50 méter feletti magasságban végzett repülésnél.
- d) Csak kereskedelmi célú felhasználás esetén.



25. Az alábbi személyek közül ki minősül nem érintett személynek egy UAS-művelet során?

- a) A művelet távpilótája.
- b) Egy arra sétáló túrázó, aki csupán megfigyeli a műveletet.
- c) A pilóta nélküli légi jármű megfigyelője.
- d) Az a személy, aki tájékoztatást kapott és kifejezetten beleegyezett a részvételbe.

26. Magyarországon melyik szervezet felel elsődlegesen a léginavigációs szolgáltatások biztosításáért?

- a) KBSZ (Közlekedésbiztonsági Szervezet).
- b) Közlekedési Hatóság / HungaroControl.
- c) EASA (Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége).
- d) Közlekedési Minisztérium.

27. 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.

28. 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.

29. Milyen általános biztonsági célt fogalmaz meg az EASA a drónműveletekre nézve?

- a) Egy, az emberes repüléshez közelítő, de azzal nem megegyező biztonsági szintet.
- b) Magas biztonsági szintet, amely azonban mindig elmarad az emberes repülésétől.
- c) Az emberes légi közlekedéssel egyenértékű biztonsági szint elérését.
- d) A földi személyeket érintő valamennyi kockázat teljes megszüntetését.



30. Egy politikai gyűlésre érkező résztvevőkről készített felvétel a magánélet melyik aspektusát sértheti?

- a) A személyes kommunikáció védelméhez fűződő jogot.
- b) A testi integritáshoz fűződő jogot.
- c) Az egyesülési szabadsághoz fűződő jogot.
- d) Kizárólag a személyes adatok védelméhez és a saját képmáshoz fűződő jogot.

31. VLOS-repülés előtt szükséges-e a légnyomás, a hőmérséklet és a vízszintes látótávolság ellenőrzése annak érdekében, hogy a gép mindvégig szemmel követhető maradjon?

- a) Igen.
- b) Nem, erre nincs szükség.
- c) Igen, és ezenfelül a felhőzet mértékét is figyelni kell.
- d) Igen, de kizárólag 250 grammnál nagyobb felszálló tömegű gépeknél.

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

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

33. Mire terjed ki a kizárólag magára a légi járműre 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.

34. Fontos szerepet töltenek-e be az üzemeltetési eljárások a balesetek elkerülésében?

- a) Nem, nincs rájuk szükség.
- b) Igen, mert garantálják, hogy a műveletek biztonságosan és megismételhetően menjenek végbe.
- c) Igen, kizárólag az Engedélyköteles kategóriában.
- d) Igen, de csak a professzionális célra üzemeltetett drónok esetén.



35. Feltétele-e orvosi alkalmassági vizsgálat elvégzése a Nyílt kategóriás A1/A3 kompetenciatanúsítvány megszerzésének?

- a) Igen, kötelező.
- b) Nem szükséges hozzá.
- c) Igen, de csak a 10 kg feletti MTOM-mel rendelkező drónok esetében.
- d) Igen, de kizárólag a 60 évesnél idősebb pilóták számára.

36. Kamerával felszerelt UAS esetén az alábbiak közül melyik esetben NEM valósul meg személyes adat rögzítése?

- a) Amikor a felvételen jól kivehető egy adott személy arca.
- b) Amikor a felvétel a személy testi jegyeiről, viselkedéséről, magánéletéről vagy munkájáról tartalmaz részleteket.
- c) Amikor egy közparkban lévő embercsoportot a kamera úgy vesz fel, hogy egyetlen konkrét egyén sincs célkeresztben.
- d) Amikor a személy egyéb módon, például a helyszín, egy rendszám vagy jellegzetes ruházat alapján beazonosítható.

37. Egy különösen megterhelő repülési feladat végrehajtása előtt mire kell törekedni?

- a) Tudatosítani, hogy egy mérsékelt stresszszint valójában javíthatja a teljesítményt.
- b) Teljes mértékben kiiktatni a stresszt a jobb teljesítmény érdekében.
- c) Nyugtató hatású készítményt bevenni.
- d) Teljesen elvonatkoztatni a gondolatokat a helyzettől.

38. Mi jellemzi elsősorban a „motoros programokat”?

- a) Automatikusan, öntudatlanul indulnak be.
- b) Nem rögzülnek a memóriában.
- c) Az agyi kontrolltól függetlenül működnek.
- d) Gyakorlás révén elsajátított és eltárolt mozgásminták.

39. 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.



40. 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.

41. Négy barát egy repülőtér melletti, de a kerítésen kívül eső üres mezőn szeretne drónnal és modellrepülővel repülni. Melyikük állítása helyes?

- a) György szerint: repülés előtt meg kell nézni, hogy a mező kívül esik-e a repülőtér repülési korlátozási zónáján.
- b) András szerint: ha nem megyünk 120 méter fölé, biztonságos a repülés ezen a mezőn.
- c) Márió szerint: mivel a kerítésen kívül vagyunk, szabadon repülhetünk itt.
- d) Mihály szerint: fel kell hívni a repülőtér irányítótornyát és engedélyt kell kérni.

42. Milyen adatokat szükséges feljegyezni a távpilóta repülési naplójában és az UAS naplójában?

- a) Kizárólag az UAS bekapcsolásának pillanatát.
- b) Kizárólag a helyszínre érkezés időpontját.
- c) Az UAS-szel végrehajtott valamennyi tevékenységet.
- d) Kizárólag a rendkívüli eseményeket és a karbantartási munkálatokat.

43. 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.

44. A drón magasságtartásának megbízható kezeléséhez elegendő-e kizárólag a GPS-rendszer állapotát figyelemmel kísérni az irányítóalkalmazásban?

- a) Igen, ez önmagában elegendő.
- b) Igen, feltétlenül szükséges és elégséges.
- c) Nem, mivel a GPS alapfeladata a vízszintes helyzet meghatározása, nem a magasság szabályozása.
- d) Nem szükséges, mert a pilóta a motorzaj alapján is tájékozódhat a magasságról.



45. 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.

46. Mit jelent pontosan a geo-fencing fogalma?

- a) Egy, terepfelderítésre (járőrözésre) alkalmazott technológiát.
- b) Olyan technológiát, amely virtuális területet hoz létre a UAS biztonságának növelésére.
- c) Egy, ténylegesen fizikai kerítést létesítő technológiát a UAS körül.
- d) Egy fizikai korlátot a fel- és leszállóhely elhatárolására.

47. Megengedett-e drónnal repülni egy repülőtérhez tartozó földrajzi zóna területén?

- a) Igen, de kizárólag az adott földrajzi zóna szabályainak betartásával; a pontos feltételek országonként változhatnak.
- b) Igen, feltéve hogy a repülés 50 méter alatt marad.
- c) Nem, ez a tevékenység mindig tilos.
- d) Igen, de csak a 250 grammnál könnyebb drónok esetében.

48. Mit takar az IMU rövidítés?

- a) Inertial Measurement Unit.
- b) Inertial Metering Unit.
- c) Inertial Master-Slave Unit.
- d) Intelligent Movement Unit.

49. Milyen töltöttségi szinttel kell rendelkezniük az akkumulátoroknak a repülés megkezdése előtt?

- a) Legalább 50 százalékos töltöttséggel.
- b) Legalább 30 százalékos töltöttséggel.
- c) Az adott üzemeltetés jellegéhez és időtartamához mérten elegendő töltéssel.
- d) Teljesen, 100 százalékra feltöltve.



50. A terület felmérése után, de az UAS-művelet megkezdése előtt melyik lépést kell elvégezni?

- a) Kalibrálni kell a GPS-t, és új elemeket kell tenni a távirányítóba.
- b) Kalibrálni kell az UA iránytűjét, és be kell állítani a hazatérési (RTH) magasságot.
- c) Fel kell jegyezni a kiindulópont GPS-koordinátáit, és meg kell jelölni azt kövekkel.
- d) Okostelefonos kamerával kell dokumentálni az indítási eljárást.

51. Mit fejez ki a felhajtóerő és a légellenállás egymáshoz viszonyított aránya?

- a) A hajtómű teljesítményét.
- b) Egy koncentráltan ható erőt.
- c) A légi jármű aerodinamikai hatékonyságát.
- d) Egy általános aerodinamikai erőt.

52. Miként definiálható a távpilóta feladatköre?

- a) Olyan személy, aki az UAS-t kizárólag automatikus üzemmódban működteti.
- b) Olyan személy, aki a légi járművet egy földi irányítóállomásról vezérli.
- c) Olyan személy, aki felel a repülés biztonságos lebonyolításáért, és bármikor képes átvenni az UAS irányítását.
- d) Az UAS-üzemeltető, aki jogilag felel a repülés lebonyolításáért.

53. Egy pilóta a cég új drónjainak kamerakezelését gyakorolja egy forgalmas utcák közé ékelt kis kertben, összesen kb. 8 órán át. A felvételek visszanezésekor 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 helyszínrre, a bolt bejáratára fókuszált.

54. Megengedett-e a távpilótának az UAS-t olyankor is üzemeltetni, amikor a szél a felhasználói kézikönyvben rögzített értéket meghaladja?

- a) Igen, hiszen a repülésvezérlő rendszer ekkor is kezeli a járművet.
- b) Ez a konkrét körülményektől függ.
- c) Igen, ha a repülés lakatlan térségben zajlik.
- d) Nem megengedett.



55. Magyarországon milyen tényezőktől függ elsősorban a harmadik féllel szembeni felelősségbiztosítás kötelezettsége UAS-műveletek esetén?

- a) Kizárólag az Engedélyköteles kategóriától.
- b) Kizárólag a Nyílt kategória A2 alkategóriájától.
- c) A UAS tömegétől (jellemzően 250 gramm alatt vagy felett) és attól, hogy a repülés kereskedelmi vagy hobbi célú-e.
- d) Kizárólag a Speciális kategóriától.

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

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

57. Mi a kezelő teendője VLOS-repülés alatt, ha a tevékenység veszélyt jelent más légi járművekre, emberekre, állatokra, a környezetre vagy tárgyakra?

- a) Végrehajthat egy azonos magasságban tett 360 fokos fordulót, hogy jelezze jelenlétét.
- b) Semmilyen körülmények között sem köteles befejezni a repülést, még veszély esetén sem.
- c) Ki kell térnie a többi légi jármű elől, de állatoknál és tárgyaknál ez nem kötelező.
- d) Meg kell szakítania a repülést.

58. A nemzeti légiközlekedési hatóságok által érvényesített EASA-szabályozás alapján mi számít alapértelmezett üzemmódnak a Nyílt kategóriás repüléseknél?

- a) BVLOS.
- b) EVLOS.
- c) FPV.
- d) VLOS.

59. Hogyan azonosítható egy baleset vagy repülőesemény kiváltó, elsődleges oka?

- a) A balesethez vagy eseményhez vezető történések teljes sorozata.
- b) A fő forrásként megjelölt egyetlen esemény.
- c) Az eseménysor legelső, kezdeti eleme.
- d) Az eseményláncot elindító emberi tévedés.



60. Szükséges-e a tervbe vett légi művelet alapos ismerete a biztonsági kockázatkezelési folyamathoz?

- a) Igen, mivel ez képezi az elemzés kezdőpontját.
- b) Igen, viszont a Nyílt kategóriás repülésekre ez nem vonatkozik.
- c) Igen, de kizárólag az Engedélyköteles kategóriában érvényes.
- d) Nem szükséges.

61. 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.

62. Az alábbi időjárási tényezők közül melyiket kell feltétlenül figyelembe venni?

- a) A felszín közeli légsűrűség értékét.
- b) A jégeső kialakulásának valószínűségét.
- c) A várható hőmérsékleti értékeket.
- d) A felszín közelében mért szélsébséget.

63. Norbert egy 280 gramm MTOM-értékű, "C" osztályjelölés nélküli drónt üzemeltet. 2024. január 1-től milyen szabályok érvényesek rá?

- a) Repülhet emberek felett, csoportosulás felett azonban soha.
- b) Legfeljebb 100 méteres távolságig aktiválhatja a követő üzemmódot.
- c) Az összes felsorolt lehetőség megilleti.
- d) Legalább 150 méteres távolságot kell tartania emberektől, valamint lakó-, ipari vagy kereskedelmi övezetektől.

64. Melyik jellemző írja le legpontosabban a paradox alvási szakaszt?

- a) Lelassuló légzési ütem jellemzi.
- b) Fokozott izomfeszülés kíséri.
- c) Gyors szemmozgás zajlik a csukott szemhéjak mögött.
- d) Rendkívül mély, pihentető alvásforma.



65. Repülőtér közelében tervezett drónrepülés előtt milyen teendője van a távpilótának?

- a) Semmilyen külön teendője nincs, amíg 50 méter alatt marad.
- b) Be kell tartania a földrajzi zóna korlátozásait, ami magában foglalhatja a repülőtér üzemeltetőjétől, a légiforgalmi irányítástól vagy az NAA-tól kapott előzetes engedély beszerzését is.
- c) Fokozott óvatossággal kell repülnie, egyéb kötelezettség nélkül.
- d) Legalább 24 órával korábban e-mailben kell értesítenie a Nemzeti Légiközlekedési Hatóságot (NAA).

66. 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.

67. Fly-away helyzet (irányíthatatlanná váló elszállás) esetén, irányítás elvesztésekor, melyik rendkívüli eljárás alkalmazandó?

- a) A motorhiba esetére szóló eljárás.
- b) A GPS-jel elvesztésekor követendő eljárás.
- c) Az akkumulátortűz esetére kidolgozott eljárás.
- d) A C2 (vezérlési és irányítási) kapcsolat megszakadására vonatkozó eljárás.

68. Hogyan definiálható pontosan a kockázat fogalma?

- a) Egy negatív eseményből eredő kár mértékeként.
- b) Annak esélyeként, hogy egy nem káros esemény történik.
- c) Egy veszélyforrás pusztán jelenléteként az üzemeltetési környezetben.
- d) Egy negatív esemény bekövetkezési valószínűségének és súlyosságának szorzataként.

69. Melyik gyakorlat a leghatékonyabb a hibák számának visszaszorítására?

- a) A művelet sokszori, egymás utáni gyakorlása.
- b) A művelet folyamatos tökéletesítése.
- c) Az ellenőrző lista következetes alkalmazása minden alkalommal.
- d) Kiegészítő ellenőrzési lépések beillesztése a folyamatba.

Vizsgaszimuláció

A1/A3 drónvizsga – gyakorlókérdések és próbavizsga - Repülésbiztonság



Quizvds.it

70. Mivel függenek össze a szabályalapú hibák?

- a) A vonatkozó eljárások ismeretének hiányával.
- b) Azzal, hogy egy adott helyzetre nem megfelelő szabályt alkalmaznak.
- c) A speciális felkészítés elmaradásával.
- d) A veszély téves vagy elmaradt felismerésével.

Vizsgaszimuláció

A1/A3 drónvizsga – gyakorlókérdések és próbavizsga - Repülésbiztonság



Quizvds.it

Megoldókulcs

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

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

Vizsgaszimuláció

A1/A3 drónvizsga – gyakorlókérdések és próbavizsga - Repülésbiztonság



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: _____		