Examensimulatie

Drone examen A1/A3 - EU dronebewijs Open categorie - oefenvragen en examentraining - Operationele procedures

Quizvds.it

NAAM LEERLING:	DATUM EN TIJD:

01. Waarom is het belangrijk om de uitsluitingen in de UAS-verzekeringspolis te lezen?

a) Om te weten in welke gevallen de dekking mogelijk niet geldt, bijvoorbeeld bij overtredingen of bij gebruik dat niet is opgegeven.

b) Om de toepasselijke open categorie (Open) te wijzigen.

c) Om de controle vóór de vlucht te vermijden.

d) Om de maximale resolutie van de camera te kennen.

02. Hoe lang duurt het voordat het gezichtsvermogen zich aanpast bij de overgang van licht naar donker?

a) Enkele seconden

b) Het heeft geen invloed op de veiligheid van de UAS-vluchtuitvoering.

c) Dat gebeurt onmiddellijk

d) Meerdere minuten, tot een half uur

03. Als een vlucht met immersieve videotransmissie (FPV) wordt uitgevoerd, zijn de belangrijkste risico's: 1) het overzicht over de omgeving rond de drone verliezen 2) de oriëntatie verliezen 3) bij verslechtering van het videosignaal de controle verliezen 4) het voorgeschreven directe zicht vergeten wanneer geen waarnemer het toezicht verzorgt

a) 1, 2 en 3

b) 1, 2, 3 en 4

c) 2 en 3

d) 1 en 2

04. De gezichtsscherpte kan worden gedefinieerd als:

a) Het vermogen om details van objecten op verschillende afstanden te onderscheiden

b) Het vermogen van het oog om diepte en afstand waar te nemen

c) Het vermogen van het oog om beweging en de richting ervan waar te nemen

d) Deze wordt automatisch gecompenseerd door het GNSS van het UAS.

05. Het controleren van de instellingen voor de automatische terugkeer vóór een vlucht draagt ook bij aan de beveiliging (security), omdat:

a) het de vlucht onzichtbaar maakt.
b) het de gevolgen van een verbindingsverlies beperkt.
c) het het radiozendvermogen op legale wijze verhoogt.
d) het de piloot op afstand vervangt.

06. GNSS-spoofing bestaat erin:

a) valse positie-informatie te verstrekken.
b) de C-klasse van de drone te wijzigen.
c) de spanning van een batterij te verhogen.
d) een persoon zonder diens toestemming te filmen.

07. Bij een vermoeden van onbevoegde toegang tot een aan het UAS gekoppeld account moet men:

a) Gewoon verder vliegen alsof er niets aan de hand is.
b) Het account delen met een naaste.
c) De beveiligingsupdates verwijderen.
d) De inloggegevens wijzigen en de geautoriseerde apparaten controleren.

08. Welke minimumafstand moet een drone aanhouden tot een snelweg of een spoorlijn?

a) 20 meter
b) 100 meter
c) 200 meter
d) 30 meter

09. Wanneer een bemand luchtvaartuig in de buurt verschijnt, moet de piloot op afstand:

a) dichterbij vliegen om te filmen.
b) klimmen om beter te kunnen zien.
c) onmiddellijk uitwijken (voorrang verlenen) en het risico verminderen.
d) de opname voortzetten.

10. Het GNSS speelt een belangrijke rol bij de besturing van de drone. Welke grootheden kunnen rechtstreeks worden berekend uit opeenvolgende GNSS-positiemetingen? 1) de grondsnelheid 2) de versnelling van de drone 3) de grondkoers

a) 1 en 2

b) alleen 2

c) Geen enkel antwoord is juist

d) 1 en 3

11. Waarom moet bij de vluchtplanning rekening worden gehouden met het lawaai dat een UAS produceert?

a) Omdat het de vlucht in no-flyzones automatisch toestaat.

b) Omdat het de verzekeringsplicht vervangt.

c) Omdat het de toepasselijke subcategorie van de open categorie bepaalt.

d) Omdat het personen en het milieu kan storen en volgens de plaatselijke regels en goede praktijken moet worden aangepakt.

12. Welke uitspraak over het testen (experimenteren) van UAS is juist?

a) Het kan in de open categorie worden uitgevoerd met een zelfgebouwd UAS met een massa van minder dan 25 kg

b) Dit gebeurt altijd in de gecertificeerde categorie

c) Dit gebeurt altijd in de specifieke categorie

d) Het kan in de open categorie worden uitgevoerd met een UAS met een massa van minder dan 30 kg

13. Welke invloed heeft alcohol op het gedrag van een UAS-piloot op afstand?

a) Een groter situationeel bewustzijn.

b) Beter zicht op het UAS.

c) Een beter reactievermogen tijdens de vluchtuitvoering.

d) Alcohol vertraagt de reactietijd.

14. Het portretrecht betreft met name:

a) de verspreiding van een beeld waarop een persoon herkenbaar is.

b) uitsluitend beelden die door een professionele fotograaf in loondienst zijn gemaakt.

c) uitsluitend beelden die binnen in een vliegtuig zijn gemaakt.

d) uitsluitend 's nachts gemaakte foto's.

15. Een antennemast staat op de ICAO-kaart voor zichtvliegen 1:500 000 aangegeven met de vermelding van nachtverlichting en de aanduiding «329 (968)». Hoe moet deze vermelding worden begrepen?

a) De mast is voorzien van nachtverlichting; de top ligt 329 ft boven de grond en 968 ft boven gemiddeld zeeniveau (AMSL).

b) De mast is niet verlicht; de minimale overvlieghoogte bedraagt 329 ft.

c) De mast is niet verlicht; de hoogte boven zeeniveau bedraagt 329 ft.

d) De mast is verlicht; zijn hoogte boven de grond bedraagt 968 ft.

16. Aan een onbekende persoon die eist de besturing van het UAS (drone) over te nemen, moet men:

a) de toegang weigeren als deze persoon niet geautoriseerd is.

b) de afstandsbediening onmiddellijk overhandigen.

c) de wachtwoorden geven.

d) de overname toestaan als deze persoon nieuwsgierig is.

17. Wat is het belangrijkste doel van de aansprakelijkheidsverzekering voor een UAS-exploitant?

a) Alleen de handelswaarde van de drone beschermen.

b) De aansprakelijkheid dekken voor schade die aan derden wordt toegebracht, binnen de grenzen en voorwaarden van de polis.

c) Het certificaat (bewijs van bekwaamheid) van de piloot op afstand vervangen.

d) Het vliegen in no-flyzones automatisch toestaan.

18. De piloot op afstand moet een ernstig voorval documenteren om:

a) De maximale vlieghoogte te verhogen.

b) De oorzaken te begrijpen en herhaling te voorkomen.

c) Het voorval te verhullen.

d) De verzekering te vervangen.

19. Geeft het bezit van een aansprakelijkheidsverzekering het recht om de geografische UAS-zones te negeren?

a) Ja, als de verzekerde som hoog is.

b) Nee, verzekering en naleving van de operationele regels zijn afzonderlijke verplichtingen.

c) Ja, maar alleen in categorie A3.

d) Ja, als het UAS minder dan 250 g weegt.

20. Het behouden van direct visueel contact betekent dat de piloot op afstand in staat moet zijn:

a) alleen het punt op de kaart te volgen.
b) achter gebouwen te vliegen.
c) de drone te zien en de vliegstand en omgeving ervan in te schatten.
d) alleen het camerabeeld te zien.

21. Het met een drone opnemen van privégesprekken op een privélocatie kan neerkomen op:

a) Een normale gang van zaken in A1.
b) Een EASA-vereiste.
c) Een schending van de privacy.
d) Een gewone verzameling van navigatiegegevens.

22. Moet een UAS dat niet in gebruik is, verplicht verzekerd zijn?

a) Nee
b) De verzekering wordt vervangen door het klasse-identificatielabel van het UAS.
c) Ja
d) Alleen als het meer dan 4 kg weegt

23. Bij verlies of diefstal van een UAS moet men:

a) De wachtwoorden publiceren als waarschuwing.
b) De updates verwijderen.
c) De accounts beveiligen en afhankelijk van de situatie melding doen.
d) De bijbehorende accounts negeren.

24. Vóór een vlucht in de buurt van obstakels moet rekening worden gehouden met:

a) Het aantal geplande foto's.
b) Uitsluitend de zoom van de camera.
c) Kabels, bomen, masten, antennes en mogelijke noodlandings- en uitwijkroutes.
d) Uitsluitend de kleur van de obstakels.

25. Wat geldt er als voor een bepaalde geozone een verlaagde hoogtebeperking is vastgesteld?

a) Verlaagde hoogtebeperkingen zijn juridisch niet-bindende aanbevelingen.

b) De piloot op afstand moet de in deze geozone vastgestelde hoogte aanhouden, die duidelijk onder de 120 m ligt.

c) De verlaagde hoogte geldt alleen voor onbemande luchtvaartuigen boven 25 kg.

d) De piloot op afstand mag nog steeds tot de algemene grens van 120 m boven het aardoppervlak stijgen.

26. Luchtvaartuigen voor recreatief gebruik die in een gesloten en overdekte ruimte worden gebruikt:

a) Moeten een vergunning van de provinciale luchtvaartautoriteit verkrijgen.

b) Moeten een vergunning van de gemeente verkrijgen.

c) Zijn aan geen enkele vergunningplicht onderworpen.

d) Moeten afhankelijk van het scenario een vergunning verkrijgen.

27. Vóór een vlucht in subcategorie A1 moet in het bijzonder worden gecontroleerd:

a) De afstand van 1000 m.

b) Een verouderde nationale afstandsregel.

c) De aanwezigheid van een te overvliegen mensenmenigte.

d) De klasse van de drone en de grenzen voor het overvliegen van personen.

28. Een van zeer grote afstand gemaakte opname van een mensenmenigte waarop geen enkele persoon identificeerbaar is, is over het algemeen:

a) Een set telemetrie-/motorgegevens.

b) Minder gevoelig dan een identificeerbare close-up.

c) Altijd onderworpen aan een vergunning van een autoriteit.

d) Altijd verboden.

29. Het beginsel van minimale gegevensverwerking (dataminimalisatie) houdt in:

a) Alleen de gegevens te verzamelen die werkelijk noodzakelijk zijn voor het nagestreefde doel.

b) Alle opnamen te publiceren om de transparantie aan te tonen.

c) Alle opnamen onbeperkt te bewaren.

d) In alle gevallen in maximale resolutie te filmen.

30. Een waarschuwing over een geografische zone in de app moet:

a) Worden weggeklikt om te kunnen vliegen.

b) Als een vergunning worden beschouwd.

c) Worden genegeerd als de drone licht is.

d) Aan de hand van de officiële informatie worden gecontroleerd en al naargelang het geval worden opgevolgd.

31. Bij het vliegen in een contrastarme omgeving, bijvoorbeeld tijdens de schemering:

a) is het moeilijker om de vorm en kleur van objecten te herkennen

b) is het moeilijker om nabije objecten scherp te zien

c) verbetert het besluitvormingsvermogen van de piloot op afstand automatisch.

d) is het moeilijker om verafgelegen objecten scherp te zien

32. Het start- en landingsgebied moet zijn:

a) willekeurig gekozen.

b) vrij, stabiel en op afstand van niet-betrokken personen.

c) altijd midden in een mensenmenigte.

d) onder elektriciteitsleidingen om laag te blijven.

33. Op de ICAO-VFR-kaart 1:500 000 staat een rood gearceerd gebied aangegeven. Waarop wijst deze weergave?

a) Op een baan die uitsluitend is voorbehouden aan modelvliegen.

b) Op een onverharde baan die uitsluitend is voorbehouden aan zweefvliegtuigen.

c) Op een gevarengebied of beperkingsgebied (EHD respectievelijk EHR), waarvan het binnenvliegen verboden of slechts beperkt toegestaan is.

d) Op zweefvliegactiviteit zonder aanwezig vliegveld.

34. Als een verzekeringspolis is verlopen, is het dan voldoende dat men deze in het verleden heeft gehad?

a) Ja, gedurende 12 maanden na afloop.

b) Ja, als het UAS tot klasse C0 behoort.

c) Nee, de verzekeringsdekking moet geldig zijn op het moment van de vluchtuitvoering.

d) Ja, als de vlucht korter dan 5 minuten duurt.

35. Om de activeringstijden van een gebied met bijzondere status (beperkingsgebied R) te achterhalen, raadpleegt de piloot voornamelijk:

a) Uitsluitend de VFR-navigatiekaart 1:1 000 000.

b) Uitsluitend het weerbureau van het startterrein.

c) De gepubliceerde luchtvaartinformatie, zoals de kaartaanvullingen of de NOTAM, naargelang het geval.

d) De handleiding van de fabrikant van de drone.

36. Moet men in Nederland voor het gebruik van een UAS de geldende verzekeringsplicht (aansprakelijkheidsverzekering conform Verordening (EG) nr. 785/2004) naleven?

a) Ja, maar alleen bij beroepsmatig gebruik.

b) Ja, volgens de geldende nationale en Europese voorschriften voor UAS (in Nederland is een aansprakelijkheidsverzekering voor alle drones verplicht).

c) Ja, maar alleen als het UAS meer dan 5 kg weegt.

d) Ja, maar alleen als het UAS meer dan 20 kg weegt.

37. De invloed van metalen massa's op het kompas wordt bij de inbouw zoveel mogelijk gecorrigeerd. Er blijft echter een restfout over waarmee de piloot in principe rekening moet houden en die wordt aangeduid als:

a) De variatie.

b) De magnetische declinatie.

c) De compensatie.

d) De deviatie.

38. Een via waypoints geprogrammeerde vlucht in de open categorie moet:

a) buiten het directe zicht blijven.

b) onder toezicht van de piloot op afstand, binnen direct zicht en binnen de geldende grenzen blijven.

c) verlopen zonder mogelijkheid tot afbreken.

d) steeds boven 120 m blijven.

39. De nominale spanning van een 4S3P LiPo-accu bedraagt:

a) 14,8 V.

b) 9 V.

c) 12 V.

d) 3,7 V.

40. Een drone moet op een vlieghoogte blijven die gelijk is aan of lager dan de geldende limiet, in het algemeen:

a) 1500 ft in A3.

b) 500 m als de drone tot klasse C0 behoort.

c) 120 m boven het dichtstbijzijnde punt van het aardoppervlak in de open categorie.

d) 300 m in A1.

41. Voor het gebruik van een modelluchtvaartuig dat niet aan de eisen van de open categorie voldoet en waarvoor een exploitatievergunning nodig is, is vereist:

a) Een door de gemeente afgegeven vliegvergunning.

b) Een door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) afgegeven exploitatievergunning.

c) Geen voorafgaande vergunning.

d) Een door de provinciale luchtvaartautoriteit afgegeven vliegvergunning.

42. Welke uitspraken over cyberbeveiliging zijn juist? 1) Ze dient om de vertrouwelijkheid te waarborgen. 2) Ze dient om zich tegen indringers te beschermen. 3) Ze betreft zowel het technische deel als de gebruiksaanbevelingen.

a) 1

b) 1 en 3

c) 1, 2 en 3

d) 1 en 2

43. Tijdens de vlucht dient het regelmatig afzoeken van het luchtruim (scannen) om:

a) De registratie van de exploitant te wijzigen.

b) Het omgevingsbewustzijn rond de drone in stand te houden.

c) Alleen naar het scherm te kijken.

d) De videoresolutie te verhogen.

44. Welke informatie moet vóór de vlucht in de verzekeringspolis worden gecontroleerd?

a) Alleen het merk van de SD-kaart.

b) Alleen het aantal GNSS-satellieten.

c) Dekkingsomvang, verzekerde som, uitsluitingen, geldigheidsduur en toegestaan gebruik.

d) Alleen de kleur van de drone.

45. Welke stelling over vermoeidheid bij het besturen van drones is juist?

a) Vermoeid vliegen is even ernstig en kan dezelfde gevolgen hebben als dronken vliegen.
b) Door vermoeidheid verwijden de pupillen zich, waardoor ik in het donker beter zie.
c) Vermoeid vliegen maakt mij alerter en bewuster.
d) Vermoeidheid heeft geen invloed op mij als piloot op afstand tijdens een dronevlucht.

46. Een goede veiligheidsbeslissing bestaat erin:

a) een enkele waarschuwing te negeren.
b) op te stijgen om de risico's tijdens de vlucht te beoordelen.
c) door te vliegen wanneer het publiek toekijkt.
d) de vlucht uit te stellen of af te breken wanneer de veiligheidsmarges onvoldoende worden.

47. Het systeem voor het vasthouden van de hoogte gebruikt hoofdzakelijk: 1) een satellietpositioneringssysteem 2) een barometer 3) een variometer 4) een ultrasone sensor

a) 1 en 3
b) 2 en 3
c) 2 en 4
d) 1 en 4

48. Wat duidt op de Nederlandse luchtvaartkaart een verboden gebied (EHP) aan?

a) Een gebied uitsluitend voor modelvliegen zonder beperking.
b) Een gebied waarin luchtverkeer in principe verboden is.
c) Een gebied waarin UAS zonder beperking mogen vliegen.
d) Een aanbevolen naderingsroute voor verkeersvliegtuigen.

49. In welk document worden luchtvaarthindernissen beschreven?

a) AIP ENR 5.4
b) AIP ENR 5.3
c) AIP ENR 5.2
d) AIP ENR 5.5

50. Elektriciteitsleidingen zijn gevaarlijk omdat ze:

a) altijd door het onbemande luchtvaartuig worden gedetecteerd en gemeld.
b) moeilijk te zien kunnen zijn en een botsing kunnen veroorzaken.
c) onbemande luchtvaartuigen automatisch afstoten.
d) in de open categorie niet voorkomen.

51. Op de ICAO-VFR-kaart 1:500 000 is het symbool van een vliegveld doorgestreept weergegeven. Dit betekent dat:

a) het gaat om een militair vliegveld.
b) het vliegveld buiten gebruik is gesteld (gesloten) en het gebruik ervan verboden is.
c) op dit vliegveld twee grasbanen elkaar kruisen.
d) het gaat om een terrein uitsluitend bestemd voor helikopters.

52. De piloot op afstand moet vermijden het volgende te publiceren:

a) beelden waarmee een persoon zonder legitieme grondslag kan worden geïdentificeerd.
b) de veiligheidsinstructies.
c) algemene weersinformatie.
d) de klasse van de drone.

53. De geo-awarenessfunctie (geobewustzijn) helpt de piloot op afstand om:

a) Zonder voorbereiding te vliegen.
b) Het A1/A3-certificaat te vervangen.
c) Alle personen op de grond te identificeren.
d) Gewaarschuwd te worden voor bepaalde zones of beperkingen.

54. De piloot op afstand moet een noodlandingsgebied vaststellen:

a) alleen voor drones van meer dan 25 kg.
b) alleen in bewoond gebied.
c) voorafgaand aan de vlucht, voor het geval van een storing of een verandering in de omgeving.
d) na het uitvallen van de accu.

55. Het langetermijngeheugen:

a) Slaat informatie snel op, maar voor lange perioden.
b) Kan ook zeer onbelangrijke informatie jarenlang opslaan.
c) Betreft alleen piloten van bemande luchtvaartuigen.
d) Slaat veel ervaringen en gegevens voor korte tijd op.

56. Wanneer iemand verzoekt om verwijdering van een beeld waarop hij of zij herkenbaar is, moet men:

a) het beeld nog sneller publiceren.
b) het verzoek beoordelen en het overeenkomstig de geldende regelgeving beantwoorden.
c) alleen de bestandsnaam wijzigen.
d) dit negeren zolang de drone legaal heeft gevlogen.

57. In luchtruim van klasse D staan tot uw beschikking: 1 - de luchtverkeersleidingsdienst 2 - de vluchtinformatiedienst 3 - de alarmeringsdienst

a) 2 en 3.
b) 1, 2 en 3.
c) 1 en 3.
d) 3.

58. Op welk noorden hebben de aanwijzingen van het kompas betrekking, afgezien van de instrumentfout?

a) Het ware noorden.
b) Het magnetische noorden.
c) Het geografische noorden.
d) Het kaartnoorden (grid north).

59. Het jetlagsyndroom

a) treedt op zowel bij het overschrijden van meerdere lengtegraden als van meerdere breedtegraden
b) treedt op wanneer meerdere breedtegraden worden overschreden
c) wordt automatisch gecompenseerd door het GNSS van het UAS.
d) treedt op wanneer meerdere lengtegraden worden overschreden

60. Een LiPo-accu wordt aangeduid als "3S". Dat betekent:

a) Dat hij tot 3 volt kan worden opgeladen.

b) Dat hij uit 3 cellen bestaat.

c) Dat zijn vermogen 3 watt bedraagt.

d) Dat zijn maximale ontlaadcapaciteit 3 bedraagt.

61. De hoogte boven zeeniveau (elevation) van een vliegveld wordt vermeld: 1) op de luchtvaartkaarten 1:500 000 2) op de VFR-naderingskaarten (VAC) 3) in meldingen van het type NOTAM (Notice to Air Men) 4) via de ATIS

a) 3 - 4

b) 1 - 3

c) 2 - 4

d) 1 - 2

62. Met betrekking tot de horizontale begrenzings- of geobewustzijnsfuncties (geo-awareness) van een UAS zijn de juiste stellingen: 1) Ze kunnen de piloot op afstand informeren over de positie van het toestel 2) Ze kunnen helpen om binnen een vastgelegd volume te blijven 3) Ze vervangen de voorbereiding met betrekking tot de geografische UAS-zones 4) Ze ontslaan de piloot op afstand nooit van de verplichting om de geldende grenzen na te leven

a) 1, 2 en 4

b) 2 en 3

c) 1, 2, 3 en 4

d) 1 en 3

63. In het geheugen worden voornamelijk opgeslagen:

a) Alleen de gebeurtenissen die als nuttig of belangrijk worden beschouwd

b) Alle gebeurtenissen

c) Alleen de gebeurtenissen die ons rechtstreeks aangaan

d) Dit wordt automatisch gecompenseerd door het GNSS van het UAS.

64. Kunnen angsten en zorgen oorzaken van stress zijn?

a) Nee, angstgevoelens hebben niets met stress te maken.

b) Ja, fysieke stress.

c) Ze verbeteren automatisch het besluitvormingsvermogen van de piloot.

d) Ja, psychische stress.

65. Voordat een automatische modus wordt gestart, moet worden gecontroleerd:

a) De vliegbaan, de obstakels, de grenzen en de mogelijkheid om de modus af te breken.
b) Of de drone ver van de piloot op afstand verwijderd is.
c) Of de accu bijna leeg is.
d) Of het publiek toekijkt.

66. Kunnen angsten of zorgen stress veroorzaken?

a) Ja, lichamelijke stress
b) Ja, psychische stress
c) Nee, angstgevoelens hebben niets met stress te maken
d) Het betreft alleen piloten van bemande luchtvaartuigen.

67. Het gebruik van softdrugs:

a) Verbetert het concentratievermogen
b) Heeft geen invloed op de veiligheid van de UAS-vluchtuitvoering.
c) Heeft een negatieve invloed op het vermogen om zich op de taak te concentreren
d) Verbetert de prestaties enigszins

68. Een om veiligheidsredenen afgebroken vluchtuitvoering moet worden beschouwd als:

a) Een te vermijden mislukking.
b) Een reden om daarna sneller te vliegen.
c) Een verlies van conformiteit.
d) Een normale beslissing om het risico te beheersen.

69. In de open categorie mag het UAS niet:

a) in direct zicht (VLOS) worden gehouden.
b) gevaarlijke goederen vervoeren of voorwerpen afwerpen.
c) de geografische UAS-zones in acht nemen.
d) onder de 120 m worden gebruikt.

70. Wat is lawaai?

a) Een geluid boven de drempel van 110 decibel (pijngrens)

b) Het verbetert automatisch het besluitvormingsvermogen van de piloot op afstand.

c) Een ongewenst, onaangenaam en storend geluid

d) Een luid, melodisch en rijmend geluid

Examensimulatie

Drone examen A1/A3 - EU dronebewijs Open categorie - oefenvragen en examentraining - Operationele procedures

Quizvds.it

Antwoordsleutel

Vergelijk je antwoorden met de onderstaande antwoordsleutel en noteer je score!

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

Examensimulatie

Drone examen A1/A3 - EU dronebewijs Open categorie - oefenvragen en examentraining - Operationele procedures

Quizvds.it

Antwoordformulier

Gebruik dit formulier om je antwoorden aan te kruisen

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:		