

# Examensimulatie

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



QuizVds.it

**NAAM LEERLING:**

**DATUM EN TIJD:**

## 01. Een TMA is:

---

- a) Een naderingsgebied (Terminal Control Area, TMA).
- b) Een afzetgebied voor parachutisten.
- c) Een noodfrequentie.
- d) Een automatische weerdienst.

## 02. Vluchtlogs (logboeken) kunnen het volgende bevatten:

---

- a) Uitsluitend de algemene weersituatie.
- b) Geen gevoelige gegevens.
- c) Uitsluitend de kleur van de drone.
- d) Posities, tijdstippen, identificatiegegevens en missie-informatie.

## 03. Voordat een identificeerbare persoon met een drone wordt gefilmd, moet de piloot op afstand in de eerste plaats:

---

- a) de video pas na het bijsnijden publiceren.
- b) uitsluitend controleren of de accu volledig is opgeladen.
- c) hoger vliegen zodat de persoon minder zichtbaar is.
- d) de privacy van die persoon respecteren en, afhankelijk van de situatie, toestemming verkrijgen of over een rechtsgrondslag beschikken.

## 04. Regen kan de vlucht gevaarlijk maken omdat deze:

---

- a) de accu oplaadt.
- b) de elektronica, het zicht en de prestaties kan aantasten.
- c) de luchtruimbepalingen opheft.
- d) de lift van de propellers verhoogt.



**05. 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.

**06. 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.

**07. De magnetische heading is de hoek tussen:**

---

- a) het magnetische noorden en de lengteas van het luchtvaartuig.
- b) het magnetische noorden en de vliegbaan van het luchtvaartuig.
- c) het ware (geografische) noorden en de vliegbaan van het luchtvaartuig.
- d) het ware (geografische) noorden en de lengteas van het luchtvaartuig.

**08. Gecontroleerd luchtruim is luchtruim:**

---

- a) dat gesloten is voor luchtvaartuigen volgens VFR.
- b) waarin de luchtverkeersleidingsdienst voor alle luchtvaartuigen wordt verleend.
- c) waarin de luchtverkeersleidingsdienst voor de gecontroleerde luchtvaartuigen wordt verleend.
- d) dat gesloten is voor luchtvaartuigen volgens IFR.

**09. Vanaf wanneer geldt in Nederland de plicht om zich als UAS-exploitant te laten registreren?**

---

- a) Pas vanaf een startmassa van 2 kg.
- b) Vanaf een startmassa van 250 g of wanneer het UAS een sensor heeft die persoonsgegevens kan vastleggen.
- c) Alleen bij toestellen van meer dan 4 kg.
- d) Registratie is in Nederland niet vereist.

# Examensimulatie

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



QuizVds.it

**10. Als in de open categorie de vlucht wordt uitgevoerd op minder dan 50 meter horizontale afstand van een kunstmatig obstakel met een hoogte van meer dan 105 meter, dan kan de maximale vlieghoogte op verzoek van de voor het obstakel verantwoordelijke instantie worden verhoogd tot:**

---

- a) 15 meter boven de hoogte van het obstakel.
- b) 120 meter boven het obstakel.
- c) Deze blijft beperkt tot 120 meter boven de grond.
- d) 50 meter boven de hoogte van het obstakel.

**11. Het vervagen (blurren) van een gezicht in een video kan ertoe dienen:**

---

- a) de registratie als UAS-exploitant te vervangen.
- b) de identificatie van de persoon te beperken.
- c) de klasse van de drone te wijzigen.
- d) het radiobereik te vergroten.

**12. Om een positie in twee dimensies (breedte- en lengtegraad) te berekenen, heeft een GPS-ontvanger minimaal de signalen nodig van:**

---

- a) Vier verschillende satellieten.
- b) Twee verschillende satellieten.
- c) Drie verschillende satellieten.
- d) Eén enkele satelliet.

**13. 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.

**14. Hoeveel klassen UAS kunnen in de open categorie worden gebruikt?**

---

- a) 5
- b) 2
- c) 3
- d) 4



**15. Waarmee moet de piloot op afstand in subcategorie A1 rekening houden als hij over andermans woonerf wil vliegen?**

---

- a) Het overvliegen is zonder enige beperking toegestaan, mits onder 120 m wordt gevlogen.
- b) Het overvliegen is alleen tussen zonsopgang en zonsondergang zonder toestemming toegestaan.
- c) Het overvliegen van andermans woonerf is alleen toegestaan met toestemming van de rechthebbende.
- d) Toestemming is pas vereist vanaf een startgewicht van meer dan 4 kg.

**16. De door de drone verzonden telemetrie kan gevoelig zijn, omdat deze het volgende prijsgeeft:**

---

- a) Het aantal examenvragen.
- b) De kleur van de propellers.
- c) De positie, de vliegroute of de gebruiksgewoonten.
- d) Uitsluitend het merk van de oplader.

**17. Als de drone met de wind wegdrijft en niet terugkeert, moet men:**

---

- a) wachten tot de accu leeg is.
- b) zich van de drone verwijderen.
- c) klimmen om meer wind op te zoeken.
- d) het risico verminderen, een veilige vliegbaan hervatten of zo snel mogelijk landen.

**18. Wanneer men zeer uitgeput is:**

---

- a) Reageert men sneller op externe prikkels
- b) Blijft het concentratieniveau onveranderd
- c) Blijft men vaak onverschillig voor externe prikkels
- d) Betreft dit alleen piloten van bemande luchtvaartuigen.

**19. De hoogtemeter is een instrument dat aangeeft:**

---

- a) de snelheid ten opzichte van de lucht.
- b) de verticale snelheidsverandering.
- c) de exacte hoogte boven de grond, onafhankelijk van de atmosferische omstandigheden.
- d) de hoogte (vlieghoogte).



**20. Het minimale aantal beschikbare GPS-satellieten dat nodig is om de volledige positie van een luchtvaartuig (breedte, lengte en hoogte) te berekenen, bedraagt:**

---

- a) 5.
- b) 4.
- c) 3.
- d) 2.

**21. Een AFIS-eenheid (vluchtinformatiedienst op een luchtvaartterrein) verleent:**

---

- a) De luchtverkeersleiding ten behoeve van de luchtvaartuigen in het luchtvaartterreinverkeer.
- b) De automatische vluchtinformatiedienst ten behoeve van de luchtvaartuigen in het luchtvaartterreinverkeer.
- c) De vluchtinformatiedienst en de alarmeringsdienst. Zij geeft geen enkele klaring af.
- d) De alarmeringsdienst, en gebruikt de verkeersinformatie ten behoeve van de luchtvaartuigen die zich in het luchtvaartterreinverkeer bevinden.

**22. Een sterretje (asterisk) achter de frequentie-aanduiding van een luchtruim of een radiostation op de Nederlandse ICAO-kaart 1:500.000 (bijv. 119,15\*) betekent:**

---

- a) dat het bijbehorende radiostation of luchtruim niet permanent (niet doorlopend) in bedrijf is.
- b) dat het luchtruim uitsluitend is voorbehouden aan instrumentvluchtverkeer (IFR).
- c) dat de frequentie uitsluitend in het Nederlands mag worden gebruikt.
- d) dat voor elke landing op het bijbehorende vliegveld een vliegplan moet worden ingediend.

**23. Een geanonimiseerd beeld is een beeld waarin:**

---

- a) de resolutie is verhoogd.
- b) de persoon redelijkerwijs niet meer kan worden geïdentificeerd.
- c) de datum is verwijderd, maar het gezicht zichtbaar blijft.
- d) het UAS (de drone) niet te zien is.

**24. Om de op een geheugenkaart opgeslagen gegevens te beschermen, wordt aanbevolen:**

---

- a) ze aan elke omstander uit te lenen.
- b) de inhoud ervan te publiceren om verlies te voorkomen.
- c) deze onbeheerd in het UAS (de drone) achter te laten.
- d) de toegang te beperken, ze veilig te bewaren en ze zo nodig te wissen.



## 25. Het principe van minimale rechten (least privilege) betekent:

---

- a) Iedereen het beheerderswachtwoord geven.
- b) Elke gebruiker alleen de noodzakelijke toegangsrechten verlenen.
- c) Alle accounts verwijderen.
- d) Eén enkel account voor iedereen gebruiken.

## 26. Welke uitspraken over de noodprocedures zijn juist? 1) Ze zijn vastgelegd in het operationeel handboek 2) Ze zijn vastgelegd in de gebruikershandleiding 3) Ze beschrijven uitsluitend de procedures bij een motorstoring 4) Ze beschrijven de procedures bij een storing die de veiligheid aantast

---

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

## 27. In A3 moet de piloot op afstand een gebied kiezen waar:

---

- a) het overvliegen van mensenmenigten mogelijk is.
- b) het redelijkerwijs onwaarschijnlijk is dat niet-betrokken personen in gevaar worden gebracht.
- c) de camera de waarneming vervangt.
- d) zich niet-betrokken personen in de buurt bevinden.

## 28. Als "modelluchtvaartuigen" worden luchtvaartuigen aangeduid die bestemd zijn:

---

- a) Voor commerciële beeldopnamen.
- b) Voor thermografische toepassingen.
- c) Voor gebruik voor proefdoeleinden.
- d) Voor gebruik voor recreatie- of wedstrijddoeleinden.

## 29. Een noodprocedure moet bekend zijn:

---

- a) Alleen bij de fabrikant.
- b) Alleen bij de waarnemer.
- c) Vóór de vlucht.
- d) Pas na een voorval.



## 30. 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.

## 31. Welke opleiding van de piloot op afstand is in subcategorie A1 van de open categorie verplicht?

---

- a) Theoretische opleiding, theorie-examen, praktische zelfstudie, praktijkexamen
- b) Theoretische opleiding
- c) Theoretische opleiding, theorie-examen, praktische zelfstudie
- d) Theoretische opleiding, theorie-examen

## 32. Geografische UAS-gebieden in Nederland (gepubliceerd via GoDrone) kunnen, afhankelijk van het gebied:

---

- a) permanent of tijdelijk zijn en de vluchtuitvoering met UAS aan voorwaarden onderwerpen of volledig uitsluiten (vliegverbod).
- b) uitsluitend permanente vliegverbodszones zijn.
- c) uitsluitend tijdelijk zijn en alleen de toegang beperken.
- d) uitsluitend tijdelijke vliegverbodszones zijn.

## 33. Een vlucht bij nacht of bij slechte lichtomstandigheden verhoogt:

---

- a) de moeilijkheid om de visuele referentiepunten te behouden.
- b) de maximaal toegestane massa.
- c) het voorgeschreven radiobereik.
- d) het vermogen om obstakels te herkennen.

## 34. De aansprakelijkheidsverzekering voor schade aan derden

---

- a) wordt vervangen door het klasse-identificatielabel van het UAS.
- b) is verplicht vanaf 20 kg MTOM voor particulier gebruik, en altijd bij beroepsmatig gebruik.
- c) is alleen verplicht voor minderjarige piloten.
- d) is alleen verplicht voor het eerste jaar van gebruik.



**35. Volgens de ICAO omvat het grondgebied waarover een staat de soevereiniteit over zijn luchtruim uitoefent feitelijk: 1 - de landgebieden 2 - de kustwateren (territoriale wateren) 3 - de volle zee**

---

- a) 1 - 2.
- b) 1.
- c) 1 - 3.
- d) 1 - 2 - 3.

**36. Zonder invoer van extra parameters kan een GPS de piloot rechtstreeks voorzien van:**

---

- a) De windsnelheid en de windrichting.
- b) De geografische coördinaten en de luchtsnelheid (airspeed).
- c) De grondsnelheid en de UTC-tijd.
- d) De luchtsnelheid (airspeed).

**37. 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

**38. Een beeldopname voor uitsluitend privédoeleinden:**

---

- a) Heft de regels van de open categorie op.
- b) Maakt zorgvuldigheid bij de kadrering overbodig.
- c) Staat elke overvlucht van percelen toe.
- d) Ontslaat niet van de plicht om de privacy te respecteren.

**39. Kou kan accu's aantasten omdat deze:**

---

- a) hun beschikbare vermogen vermindert.
- b) het brandgevaar wegneemt.
- c) hun capaciteit altijd verhoogt.
- d) het UAS juridisch stabiel maakt.



## **40. Waarom is het belangrijk om de uitsluitingen in de UAS-verzekeringopolis 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.

## **41. De aanduiding "TMA Amsterdam C 2000 ft" op de luchtvaartkaart betekent met name:**

---

- a) Een verboden gebied met een omvang van 2000 meter.
- b) Ongecontroleerd luchtruim, waarvan de bovengrens op 2000 ft ligt.
- c) Gecontroleerd luchtruim van klasse C, waarvan de ondergrens op 2000 ft ligt.
- d) Een baanlengte van 2000 meter.

## **42. De open categorie betreft uitsluitend UAS met een maximale startmassa van minder dan:**

---

- a) 50 kg.
- b) 25 kg.
- c) 2 kg.
- d) 150 kg.

## **43. Verlies van GNSS tijdens de vlucht kan tot gevolg hebben:**

---

- a) een toename van de vliegduur.
- b) een minder nauwkeurige of onmogelijke positiehandhaving.
- c) een automatische toestemming in een geografische UAS-zone.
- d) een betere stabilisatie.

## **44. Het updaten van de firmware van de drone maakt met name het volgende mogelijk:**

---

- a) Het achterwege laten van elke vluchtvoorbereiding.
- b) Het legaal verhogen van de maximale vlieghoogte.
- c) Het opheffen van de luchtverkeersregels.
- d) Het verhelpen van kwetsbaarheden en het verbeteren van de betrouwbaarheid.

# Examensimulatie

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



QuizVds.it

## **45. Om in de specifieke categorie volgens een standaardscenario (STS) te opereren, moet de UAS-exploitant de exploitatieverklaring indienen bij:**

---

- a) de fabrikant van het onbemande luchtvaartuig.
- b) de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).
- c) de plaatselijke politie.
- d) de gemeente van de plaats van de vluchtuitvoering.

## **46. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) vaardigt uit:**

---

- a) Wetten.
- b) Normen en aanbevolen praktijken (SARP's).
- c) Bestuurlijke aanwijzingen.
- d) Verordeningen.

## **47. De luchtvaartbeveiliging omvat het voorkomen van:**

---

- a) QNH-fouten.
- b) Onbevoegde overnames of onbevoegd gebruik.
- c) Carburateurijsvorming.
- d) Alleen rugwind.

## **48. 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.

## **49. 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.



## 50. 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

## 51. Het systeem voor elektronische identificatie op afstand (Remote-ID) waarmee bepaalde onbemande luchtvaartuigen zijn uitgerust, dient hoofdzakelijk:

---

- a) Om het zichtcontact van de piloot op afstand te vervangen.
- b) Om de vluchtduur te verlengen.
- c) Om andere drones in de omgeving te storen.
- d) Om identificatie- en positie-informatie van het luchtvaartuig via radiosignalen uit te zenden.

## 52. De aandacht hangt uitsluitend af van wat we via de vijf zintuigen waarnemen

---

- a) Waar, onder alle omstandigheden
- b) Onwaar
- c) Waar
- d) Het heeft geen invloed op de veiligheid van de UAS-vluchtuitvoering.

## 53. De controle van het luchtruim vóór de vlucht moet worden herhaald wanneer:

---

- a) De piloot op afstand een andere bril opzet.
- b) De geheugenkaart vol is.
- c) De drone van kleur verandert.
- d) De locatie, het tijdstip of de duur van de vlucht verandert.

## 54. Een bruin of oranje weergegeven lijnsymbool op de topografische ondergrond van de ICAO-VFR-kaart 1:500.000 duidt doorgaans op:

---

- a) Een spoorlijn.
- b) De zijdelingse begrenzing van een verboden gebied (EHP).
- c) Een snelweg of een grote weg.
- d) Een hoogspanningsleiding.

# Examensimulatie

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



QuizVds.it

## 55. Het informeren van de gefilmde personen moet:

---

- a) onder alle omstandigheden onmogelijk zijn.
- b) worden vervangen door het geluid van de rotoren.
- c) duidelijk zijn en passen bij de context wanneer de opname hen betreft.
- d) beperkt zijn tot het serienummer van de drone.

## 56. De piloot op afstand moet ervoor zorgen dat de propeller stilstaat voordat hij:

---

- a) Het UAS na de landing aanraakt of hanteert.
- b) De kaart raadpleegt.
- c) Het weer controleert.
- d) Naar het scherm kijkt.

## 57. De spanning van een accu wordt uitgedrukt in:

---

- a) Ampère.
- b) Watt.
- c) Volt.
- d) Ohm.

## 58. Het exploitatiehandboek wordt opgesteld door:

---

- a) De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).
- b) De UAS-exploitant.
- c) De bevoegde provinciale luchtvaartautoriteit.
- d) De piloot op afstand.

## 59. De capaciteit van een accu wordt uitgedrukt in:

---

- a) Volt.
- b) Watt.
- c) mAh.
- d) Ampère.

# Examensimulatie

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



QuizVds.it

**60. 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.

**61. De fysieke beveiliging van de drone op de grond bestaat er met name in:**

---

- a) Alle markeringen en stickers te verwijderen.
- b) Onbevoegde toegang tot de besturing en de accu's te voorkomen.
- c) De positie ervan voortdurend te publiceren.
- d) Deze onbeheerd gebruiksklaar (geactiveerd) achter te laten.

**62. De piloot op afstand moet te allen tijde de mogelijkheid behouden om een opname af te breken, omdat:**

---

- a) De vliegtijd altijd onbeperkt is.
- b) De camera voorrang heeft.
- c) De veiligheid voorrang heeft op het doel van de operatie.
- d) De videomontage dit vereist.

**63. Voordat hij in de buurt van een vliegveld of een helikopterlandingsplaats vliegt, moet de piloot op afstand:**

---

- a) uitsluitend op zijn gehoor vertrouwen.
- b) de beperkingen controleren en van de vlucht afzien als niet aan de voorwaarden is voldaan.
- c) lager vliegen zonder te controleren.
- d) de drone verder laten klimmen om boven de helikopter te blijven.

**64. Een piloot op afstand moet wantrouwend zijn bij een bericht dat vraagt naar zijn inloggegevens voor de online exploitantregistratie bij de RDW, omdat:**

---

- a) het om een phishingpoging kan gaan.
- b) de inloggegevens nooit nodig zijn.
- c) de RDW wachtwoorden altijd per e-mail opvraagt.
- d) het wachtwoord openbaar moet zijn.



**65. In Nederland worden luchtruimen waarin binnenvliegen verboden is of alleen onder bepaalde voorwaarden toegestaan, aangeduid als:**

---

- a) Gevarengedebied (EHD).
- b) Luchtruim van klasse G.
- c) Beperkingsgebied (EHR).
- d) Controlezone (CTR) van klasse E.

**66. Laag over een privéterrein vliegen om de bewoners ervan te filmen, is:**

---

- a) Zonder verband met de regelgeving.
- b) In de open categorie altijd toegestaan.
- c) Verplicht om geografische UAS-zones te vermijden.
- d) Een gedraging die de privacy kan schenden.

**67. 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

**68. Een blauw weergegeven vliegveldsymbool op de ICAO-VFR-kaart 1:500.000 duidt doorgaans op:**

---

- a) Een internationale luchthaven met instrumentnadering.
- b) Een vliegveld voor privégebruik, waarvoor toestemming van de eigenaar vereist is.
- c) Een permanent gesloten (buiten gebruik gesteld) vliegveld.
- d) Een zuiver militair vliegveld zonder civiel gebruik.

**69. Welke uitspraak over luchtruim van klasse E in Nederland is juist?**

---

- a) Klasse E is een zuiver militair verboden luchtruim.
- b) In klasse E zijn uitsluitend drones toegelaten.
- c) Klasse E bestaat niet in het Nederlandse luchtruim.
- d) Klasse E is gecontroleerd luchtruim waarin VFR-vluchten zonder klaring zijn toegestaan, en dit komt in Nederland veel voor.

# Examensimulatie

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



QuizVds.it

## **70. De piloot op afstand moet de limieten van zijn dronesysteem kennen, omdat:**

---

- a) Deze de veiligheid en de conformiteit van de vluchtuitvoering met de regelgeving bepalen.
- b) Deze het raadplegen van de geografische UAS-zones vervangen.
- c) Deze de noodzaak van voorbereiding wegnemen.
- d) Deze het overvliegen van mensenmenigten toestaan.

# Examensimulatie

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



QuizVds.it

## Antwoordsleutel

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

01: **A**

02: **D**

03: **D**

04: **B**

05: **B**

06: **B**

07: **A**

08: **C**

09: **B**

10: **A**

11: **B**

12: **C**

13: **B**

14: **A**

15: **C**

16: **C**

17: **D**

18: **C**

19: **D**

20: **B**

21: **C**

22: **A**

23: **B**

24: **D**

25: **B**

26: **B**

27: **B**

28: **D**

29: **C**

30: **A**

31: **D**

32: **A**

33: **A**

34: **B**

35: **A**

36: **C**

37: **A**

38: **D**

39: **A**

40: **A**

41: **C**

42: **B**

43: **B**

44: **D**

45: **B**

46: **B**

47: **B**

48: **B**

49: **A**

50: **D**

51: **D**

52: **B**

53: **D**

54: **C**

55: **C**

56: **A**

57: **C**

58: **B**

59: **C**

60: **D**

61: **B**

62: **C**

63: **B**

64: **A**

65: **C**

66: **D**

67: **A**

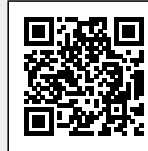
68: **B**

69: **D**

70: **A**

# Examensimulatie

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



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: _____		