Examensimulatie

Drone examen A2 - EU dronebewijs Open categorie gevorderd - oefenvragen en examentraining - Vluchtprestaties van het UAS

Quizvds.it

NAAM LEERLING: **DATUM EN TIJD:**

01. Een kaart of app van de UAS-zones moet worden gebruikt:

a) alleen na een incident.

b) met actuele gegevens en aangevuld met daadwerkelijke observatie van het terrein.

c) om alle A2-regels te vervangen.

d) slechts eenmaal bij de aankoop van de drone.

02. De aanwezigheid van een verboden of beperkt gebied moet ertoe leiden:

a) de geo-awareness uit te schakelen.

b) zonder verdere controle lager te vliegen.

c) de gepubliceerde voorwaarden na te leven of van de vlucht af te zien als hieraan niet kan worden voldaan.

d) uitsluitend te vertrouwen op een oude schermafdruk.

03. Het volgen van een bewegend onderwerp in A2 moet worden geweigerd of aangepast als:

a) de camera over een optische zoom beschikt.

b) het onderwerp donkere kleding draagt.

c) dit ertoe leidt dat niet-betrokken personen worden benaderd zonder voldoende veiligheidsafstand.

d) de drone een lege geheugenkaart heeft.

04. Bij een multicopter kan het uitvallen van een motor of een propeller tot gevolg hebben:

a) een toename van de vliegduur

b) een ernstig controleverlies

c) een verbetering van de veiligheid

d) geen enkel gevolg

05. U neemt kennis van de METAR van Eindhoven: EHEH 210600Z 25005KT 0700 R31/1000U -DZ FG OVC002 03/03 Q1016=. Onder de waargenomen elementen stelt u de aanwezigheid vast:

a) van regen.

b) van mist.

c) van nevel.

d) van rijp.

06. De nuttige lading van een luchtvaartuig is gelijk aan de startmassa:

a) Verminderd met de massa van de gimbal.

b) Verminderd met de massa van de batterijen.

c) Verminderd met de massa van de sensor.

d) Verminderd met de leegmassa van het luchtvaartuig.

07. Het systeem voor hoogtehandhaving gebruikt voornamelijk: 1 - een satellietgestuurd positioneringssysteem 2 - een ultrasone sensor 3 - een variometer 4 - een barometer

a) 1 - 3.

b) 1 - 4.

c) 2 - 4.

d) 2 - 3.

08. Wat betekent in de Q-code QFU?

a) Insteldruk zodat de hoogtemeter op het vooraf bepaalde punt de luchthavenhoogte aangeeft

b) Insteldruk zodat de hoogtemeter op het vooraf bepaalde punt van de luchthaven 0 aangeeft

c) Luchtdruk die op hoogte 0 loodrecht boven de plaats zou heersen

d) Aanduiding van de magnetische richting van de in gebruik zijnde baan

09. In A2 kan de aanwezigheid van een helper ertoe bijdragen:

a) de verantwoordelijkheid van de piloot op afstand te vervangen.

b) de vlucht buiten de open categorie toe te staan.

c) de nadering van personen of voertuigen rond het gebied te bewaken.

d) de UAS te besturen zonder afstemming.

10. Welke uitspraken over temperatuur zijn juist? 1) De temperatuur verandert met de plaats, de seizoenen en in de loop van de dag 2) T (K) = t (°C) + 273,15 3) In de troposfeer neemt de temperatuur over het algemeen af met de hoogte 4) Er kunnen inversielagen optreden waarin de temperatuur toeneemt met de hoogte

a) 1

b) 1, 2, 3 en 4

c) 1, 2 en 3

d) 1 en 2

11. Bij verlies van controle in de nabijheid van niet-betrokken personen moet bij voorrang:

a) de voorziene noodprocedure worden toegepast en het risico voor niet-betrokken personen worden verminderd

b) de missie worden voortgezet om deze snel te beëindigen

c) hoogte worden gewonnen boven de personen

d) alleen de video-opname worden uitgeschakeld

12. De directe identificatie op afstand draagt bij aan de algehele veiligheid omdat deze:

a) de voorbereiding van de missie overbodig maakt.

b) de identificatie van de UAS en zijn exploitant door bevoegde personen vergemakkelijkt.

c) de inslagenergie fysiek vermindert.

d) de vlucht boven mensenmenigten toestaat.

13. De landing moet vroegtijdig worden ingezet als het terrein voller wordt, om:

a) de volledige accu tot uitschakeling te behouden.

b) het raadplegen van de handleiding te vermijden.

c) de UAS boven het publiek te houden.

d) geen situatie af te wachten waarin de enige optie niet-betrokken personen in gevaar zou brengen.

14. De reflectie van het GNSS-signaal in een stedelijke omgeving kan:

a) het lezen van de kaart vervangen.

b) de nauwkeurigheid altijd verbeteren.

c) het positiebehoud verslechteren en het risico op afdrijving verhogen.

d) de hoogtebeperking opheffen.

15. Als de voorrand van een of meer propellerbladen beschadigd is, veroorzaakt dit: 1 - trillingen die zeer sterk kunnen zijn 2 - een liftverlies 3 - geen wezenlijk gevolg, aangezien de draaisnelheid zeer hoog is

a) 1.

b) 3.

c) 2.

d) 1, 2.

16. Een controle van de propellers vóór de vlucht vermindert het risico op de grond omdat hiermee kan worden vastgesteld:

a) de exacte richting van de isobaren.

b) de geldigheid van het medisch attest.

c) het telefoonnummer van de autoriteit.

d) een scheur, een verkeerde montage of slijtage die tot controleverlies kan leiden.

17. Een goede operationele mitigatie vóór het opstijgen bestaat eruit:

a) een gebied te kiezen zonder rekening te houden met de wind.

b) zo dicht mogelijk bij openbare toegangen te vliegen.

c) een vliegroute te plannen die voetpaden vermijdt.

d) uitsluitend te vertrouwen op de zoom van de camera.

18. Een briefing vóór de vlucht draagt bij aan risicovermindering omdat deze:

a) het raadplegen van het weer overbodig maakt.

b) alle betrokkenen op één lijn brengt wat betreft het gebied, de signalen en de noodprocedures.

c) de controle vóór de vlucht vervangt.

d) toestaat 120 m te overschrijden.

19. Welke uitspraken over de verwringing (torsie) van het blad van een rotor zijn juist? 1) De spoed neemt af van de naaf naar de bladtip 2) De spoed neemt toe van de naaf naar de bladtip 3) De verwringing is nodig om langs het blad een optimale invalshoek te bereiken 4) De verwringing is nodig om de aanstroming langs het blad gelijkmatig te maken

a) 2 en 3

b) 1 en 3

c) 2 en 4

d) 1 en 4

20. Een vlucht met hogere massa vereist bij een en dezelfde multicopter doorgaans:

a) meer vermogen en vermindert vaak de vliegduur

b) minder operationele waakzaamheid

c) hetzelfde vermogen ongeacht de omstandigheden

d) minder vermogen

21. Welke uitspraken over de stroming in een stroombuis zonder energietoevoer of energieafname zijn juist? 1) De statische druk is constant 2) De statische druk kan veranderen 3) De totale druk (stuwdruk) is constant 4) De totale druk (stuwdruk) kan veranderen

a) 2 en 4

b) 2 en 3

c) 1 en 4

d) 1 en 3

22. De controle van de windrichting vóór het opstijgen helpt:

a) de afstanden tot personen te vervangen.

b) de hoogtebeperkingen uit te schakelen.

c) de kleur van de propellers te kiezen.

d) de vliegroute en de uitwijkgebieden te bepalen rekening houdend met een mogelijke afdrijving.

23. Vóór het activeren van een automatische vliegroute moet de piloot op afstand controleren:

a) dat de camera naar de zon is gericht.

b) dat het volume van de telefoon op maximum staat.

c) dat de routepunten personen, obstakels en gevoelige gebieden vermijden.

d) dat de UAS niet langer zichtbaar is.

24. Het föhneffect is een verschijnsel dat wordt waargenomen:

a) bij klimatologische droogteomstandigheden.

b) bij de wisseling van zeewind naar landwind.

c) bij zware atmosferische turbulentie.

d) bij het overstromen van vochtige luchtmassa's over een bergreliëf.

25. In A2 is een bebouwd gebied alleen toegestaan als:

a) de drone in hoge resolutie filmt.
b) de afstanden tot niet-betrokken personen en de plaatselijke beperkingen worden gerespecteerd.
c) de missie minder dan vijf minuten duurt.
d) de UAS met de hand wordt opgestart.

26. Een technische mitigatie van het risico op de grond kan zijn:

a) de waarschuwingen uitschakelen
b) opzettelijk onder de minimumafstanden gaan
c) een systeem dat de snelheid of de inslagenergie beperkt
d) dichter bij personen vliegen

27. De zogenaamde 1:1-vuistregel houdt in dat de piloot op afstand doorgaans een horizontale afstand moet aanhouden die ten minste gelijk is aan:

a) de vlieghoogte van de UAS.
b) de lengte van de dichtstbijzijnde start- en landingsbaan.
c) de in één minuut afgelegde afstand.
d) het maximale bereik van de radioverbinding.

28. Aan de loefzijde van een heuvel met een helling van 40° vindt u aan de voet van de helling:

a) een wervelende wind.
b) paardenbloemen en koeienvlaaien.
c) een windkering.
d) een opwaartse luchtstroom waardoor het luchtvaartuig sneller kan stijgen.

29. In een melding geeft de code "CAVOK" de (waargenomen of voorspelde) afwezigheid van ongunstige weersverschijnselen aan. Dit sluit echter de aanwezigheid van het volgende verschijnsel niet uit:

a) van sterke wind.
b) van CB op hoogte.
c) van nevel.
d) van wolken tussen 3000 ft en 5000 ft hoogte.

30. Welke verschijnselen zijn waar te nemen rond een profiel dat wordt aangestroomd onder een passende invalshoek? 1) Relatieve afname van de statische druk aan de bovenzijde (zuigzijde) 2) Relatieve toename van de stroomsnelheid aan de bovenzijde (zuigzijde) 3) Relatieve toename van de statische druk aan de bovenzijde (zuigzijde) 4) Relatieve afname van de stroomsnelheid aan de bovenzijde (zuigzijde)

a) 1 en 2

b) 2 en 3

c) 3 en 4

d) 1 en 4

31. In het gebergte kenmerkt het föhneffect zich aan de lijzijde door:

a) de uitdroging van de luchtmassa en een stijging van de temperatuur.

b) koude en droge lucht.

c) neerslag en een daling van de temperatuur.

d) milde en vochtige lucht.

32. Dichtere lucht leidt bij een multicopter of een vast-vleugeltoestel doorgaans tot:

a) in alle gevallen slechtere prestaties

b) een volledig verlies van de vliegduur

c) geen meetbare invloed

d) betere aerodynamische of aandrijvingsgerelateerde prestaties dan bij minder dichte lucht

33. Bij een multicopter kan de aanwezigheid van turbulente lucht nabij obstakels:

a) de vliegduur steeds verbeteren

b) het grondeffect opheffen

c) de stabiliteit verslechteren en de stuurbelasting verhogen

d) het risico op afdrift wegnemen

34. Welke uitspraken over wrijvingsturbulentie zijn juist? 1) Hoe groter de oneffenheden van de bodem, hoe sterker de wrijvingsturbulentie 2) Hoe sterker de wind, hoe sterker de wrijvingsturbulentie 3) Wrijvingsturbulentie verdwijnt 's nachts volledig 4) Deze is sterker uitgesproken in de onderste lagen

a) 1, 3 en 4

b) 1, 2, 3 en 4

c) 1, 2 en 4

d) 1 en 2

35. Welke uitspraken over luchtdichtheid zijn juist? 1) Deze neemt af wanneer de temperatuur stijgt 2) Deze neemt af wanneer de druk daalt 3) Deze beïnvloedt de lift en de vluchtprestaties 4) Deze heeft geen enkele invloed op de propellers

a) 2, 3 en 4

b) 1 en 2

c) 1, 2 en 3

d) 1, 3 en 4

36. Een complexe missie in A2 moet worden vereenvoudigd als:

a) de startlocatie zich dicht bij het voertuig bevindt.

b) de piloot op afstand de vereiste afstanden en de bewaking niet langer kan handhaven.

c) de accu nieuw is.

d) de video te kort lijkt.

37. De geostrofische wind is een wind:

a) die uitsluitend aan wrijving onderhevig is

b) die strikt verticaal verloopt

c) in evenwicht tussen de drukkracht en de corioliskracht

d) die aan de grond wordt waargenomen in zeer ruw terrein

38. U neemt kennis van de TAF van Eindhoven: EHEH 300800Z 3009/3018 25008KT 4000 RADZ OVC002 BKN025 OVC250 TEMPO 0912 1500 DZRA OVC002 BKN020 BECMG 1215 28006KT BKN020 SCT050 BECMG 1518 SCT020 SCT050. De code TEMPO geeft een afname van de zichtbaarheid tot 1500 m aan:

a) tussen 9:00 en 12:00 UTC.

b) regelmatig tussen 9:00 en 12:15 UTC.

c) snel tussen 9:12 en 15:00 UTC.

d) mits de temperatuur daalt tot 2 °C.

39. Als een persoon vraagt om het werkgebied te mogen doorkruisen, moet de piloot op afstand:

a) de snelheid verhogen om de opname af te ronden.

b) hem vragen snel onder de UAS door te lopen.

c) de UAS in een veilige wachttoestand brengen of landen voordat hij hem laat passeren.

d) het verzoek negeren als de UAS stabiel is.

40. Bij de beoordeling van het risico op de grond moet met name rekening worden gehouden met:

a) uitsluitend de accuduur

b) uitsluitend het aantal GNSS-satellieten

c) de massa van de drone, de snelheid ervan en de bevolkingsdichtheid op de grond

d) uitsluitend de luchtruimklasse

41. De thermische turbulentie hangt af van: 1 - de omgeving 2 - de contrasten van de bodem 3 - de mate van labiliteit van de lucht 4 - de bekwaamheid van de piloot

a) 1 - 2 - 3.

b) 1 - 2.

c) 3 - 4.

d) 2 - 3 - 4.

42. Op het noordelijk halfrond draait de wind aan de grond rond een hogedrukgebied:

a) tegen de klok in en convergeert

b) met de klok mee en convergeert

c) met de klok mee en divergeert

d) tegen de klok in en divergeert

43. De vlieghoogte beïnvloedt het risico op de grond omdat deze:

a) de behoefte aan horizontale afstanden opheft.
b) elke technische storing voorkomt.
c) de valtijd verhoogt en de mogelijke inslagzone kan vergroten.
d) de winddrift altijd vermindert.

44. Een met de klok mee draaiende propeller wordt aangeduid met:

a) WC.
b) CCW.
c) CW.
d) CWC.

45. Het dauwpunt is:

a) de temperatuur waarbij de lucht verzadigd raakt met waterdamp
b) de minimumtemperatuur van de dag
c) de temperatuur waarbij water kookt
d) de maximumtemperatuur van de dag

46. De lift is de component van de aerodynamische resultante:

a) Parallel aan de aanstroming.
b) Loodrecht op de aanstroming.
c) Parallel aan de weerstand.
d) Loodrecht op de vleugelkoorde.

47. Als u een op afstand bestuurd luchtvaartuig overbelast:

a) Loopt u het risico op oververhitting van de motoren of de ESC.
b) Zal het de overbelasting herkennen en niet opstijgen.
c) Zal het stabieler zijn.
d) Zal het wendbaarder zijn.

48. De instructies aan een grondteam moeten vaststellen:

a) de niet te overschrijden gebieden en het gedrag bij nadering van de UAS.
b) alleen de artistieke instellingen van de camera.
c) de aankoopprijs van de accu's.
d) het exacte model van elke smartphone.

49. De windrichting wordt gewoonlijk aangegeven:

a) ten opzichte van de door het luchtvaartuig gevlogen koers
b) ten opzichte van het ware zuiden
c) ten opzichte van het ware noorden
d) ten opzichte van het magnetische noorden

50. Hagel komt voort uit de volgende wolk:

a) Cirrostratus.
b) Stratus.
c) Altostratus.
d) Cumulonimbus.

51. In een METAR duidt QNH aan:

a) de bewolkingsgraad
b) de weertendens
c) de temperatuur
d) de tot zeeniveau herleide luchtdruk

52. De aanwezigheid van dieren of kwetsbare personen in het gebied moet ertoe leiden:

a) hun aanwezigheid te negeren omdat A2 dit toestaat.
b) de veiligheidsafstanden te vergroten of de vlucht uit te stellen als het risico te hoog wordt.
c) de directe identificatie uit te schakelen.
d) lager te vliegen om hen te kalmeren.

53. De propellers van een multirotor-luchtvaartuig draaien:

a) Voor de helft met de klok mee en voor de andere helft tegen de klok in.

b) In de door de fabrikant willekeurig gekozen richting.

c) Tegen de klok in.

d) Met de klok mee.

54. Een logboek of incidentrapport is nuttig omdat het:

a) de controles vóór de vlucht vervangt.

b) het mogelijk maakt de oorzaken te herkennen en de mitigerende maatregelen te verbeteren.

c) het bereik van de radioverbinding verhoogt.

d) de vlucht in alle gebieden toestaat.

55. Als op de UAS een systeem is geïnstalleerd om de gevolgen van een inslag te beperken, zoals een parachute, moet de piloot op afstand dit beschouwen als:

a) een aanvullend hulpmiddel dat de veiligheidsafstanden niet vervangt.

b) een middel dat de vlucht boven een mensenmenigte toestaat.

c) een voorziening die elke vluchtvoorbereiding overbodig maakt.

d) een automatische toestemming om in een verboden gebied te vliegen.

56. Welke controle vermindert het risico op de grond het beste voordat in A2 een gebied van vluchtuitvoering wordt vastgesteld?

a) het dichtstbijzijnde gebied kiezen, ook als het druk is.

b) de hoogte verhogen om de aanwezigheid van personen te compenseren.

c) alleen controleren of de camera werkt.

d) ervoor zorgen dat niet-betrokken personen tijdens de hele missie kunnen worden vermeden.

57. Een bufferzone rond het werkgebied maakt vooral mogelijk om:

a) afwijkingen van de vliegroute op te vangen zonder niet-betrokken personen onmiddellijk in gevaar te brengen.

b) het EU-bewijs van bevoegdheid A2 te vervangen.

c) de noodzaak van een reserveaccu op te heffen.

d) de toegestane massa van de UAS te verhogen.

58. In een melding wijst de code „CAVOK” op de afwezigheid (waargenomen of voorspeld) van ongunstige weersverschijnselen. Dit sluit echter niet de aanwezigheid uit van:

a) CB op hoogte

b) een zicht < 10 km

c) sterke wind

d) grondmist

59. Een barometrische hoogtemeter van luchtvaarttype wordt bij de start ingesteld op de druk 980 hPa en geeft vervolgens de waarde 0 aan. In de standaardatmosfeer geldt: de bij 980 hPa horende hoogte bedraagt 280 m en de bij 977,17 hPa horende hoogte 305 m. Tijdens de vlucht bedraagt de gemeten luchtdruk 977,17 hPa. Welke hoogte geeft deze hoogtemeter dan aan?

a) De door de hoogtemeter aangegeven hoogte bedraagt 20 m

b) De door de hoogtemeter aangegeven hoogte bedraagt 25 m

c) De door de hoogtemeter aangegeven hoogte bedraagt 35 m

d) De door de hoogtemeter aangegeven hoogte bedraagt 40 m

60. Een dalende luchtdruk wijst vaak op:

a) een zekere weersverbetering

b) het ontbreken van wind

c) een mogelijke weersverslechtering

d) uitsluitend een stijging van de QNH

61. Voor een A2-vlucht moet men raadplegen:

a) de relevante en actuele weerinformatie alleen op regendagen

b) de METAR van een 500 km verwijderde luchthaven en verder niets

c) geen weerinformatie als de vlucht kort is

d) de relevante en actuele weerinformatie

62. De piloot op afstand moet de tijd die in de nabijheid van niet-betrokken personen wordt doorgebracht beperken om:

a) de zijdelingse veiligheidsafstanden weg te nemen.

b) het rechtstreekse overvliegen te vergemakkelijken.

c) de temperatuur van de accu's te verhogen.

d) de blootstellingstijd aan het risico te verminderen.

63. Een gematigde verticale snelheid tijdens de daling is belangrijk omdat deze:

a) contact met personen toestaat.
b) windstilte garandeert.
c) de bewaking van het landingsgebied vervangt.
d) het risico van controleverlies dicht bij de grond vermindert en de reactietijd verbetert.

64. In de glijvlucht is het glijgetal gelijk aan de verhouding:

a) Snelheid / verloren hoogte.
b) Verloren hoogte / afgelegde afstand.
c) Snelheid / afgelegde afstand.
d) Afgelegde afstand / verloren hoogte.

65. Een overschrijding van de hoogst toegestane massa:

a) Heeft als enig nadeel de snelheid van het maximale glijgetal te verlagen.
b) Heeft geen invloed op de prestaties van het luchtvaartuig.
c) Heeft als enig gevolg de prestaties van het luchtvaartuig te verminderen.
d) Moet worden vermeden, aangezien dit kan leiden tot een overschrijding van de structurele sterkte.

66. Bij isothermie is de temperatuur:

a) neemt af met de hoogte.
b) blijft op 0 °C terwijl de hoogte verandert.
c) neemt toe met de hoogte.
d) blijft constant terwijl de hoogte verandert.

67. Welke uitspraken gelden voor een vast-vleugeldrone? 1) De belastingsfactor bedraagt 1 in de stationaire horizontale rechtlijnige vlucht 2) De belastingsfactor is in de gestabiliseerde bocht kleiner dan 1 3) De belastingsfactor neemt toe met de rolhoek 4) De toename van de belastingsfactor verhoogt de overtreksnelheid

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

68. Energiebeheer tijdens de nadering is belangrijk omdat:

a) het geen enkele betekenis heeft

b) het de wind wegneemt

c) het alleen dient voor de radioverbinding

d) het de stabiliteit van de nadering en de landingsafstand bepaalt

69. Een multicopterdrone met een massa van 2 kg (gewicht 19,62 N) bevindt zich in gestabiliseerde horizontale rechtlijnige vlucht. De weerstand bedraagt 5 N. Welke waarden ontstaan respectievelijk voor de lift en de vliegstand? 1) Lift iets groter dan 20 N 2) Lift iets kleiner dan 19,6 N 3) Neerwaartse stand gelijk aan 14° 4) Neerwaartse stand gelijk aan 3°

a) 1 en 4

b) 1 en 3

c) 2 en 4

d) 2 en 3

70. De TAF is:

a) een meteorologische luchthavenwaarneming

b) een bodemanalysekaart

c) een meteorologische luchthavenvoorspelling

d) een melding van zware turbulentie

Examensimulatie

Drone examen A2 - EU dronebewijs Open categorie gevorderd - oefenvragen en examentraining - Vluchtprestaties van het UAS

Quizvds.it

Antwoordsleutel

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

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

Examensimulatie

Drone examen A2 - EU dronebewijs Open categorie gevorderd - oefenvragen en examentraining - Vluchtprestaties van het UAS

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:		

Bezoek quizvds.it en download de apps voor iPhone, iPad en Android!

Quizvds.it