

**1. Την άεργο ισχύ των γεννητριών μπορεί να τη ρυθμίσεις:**

- α. Μεταβάλλοντας την πίεση λαδιού  
β. Μεταβάλλοντας τη διέγερση της μηχανής  
γ. Μεταβάλλοντας τις στροφές της μηχανής  
δ. Τοποθετώντας σε αυτόματη λειτουργία τα βοηθητικά μηχανήματα

**2. Ποια από τις γεννήτριες του προσομοιωτή μπορεί να λειτουργήσει ως κινητήρας;**

- α. Η γεννήτρια ανάγκης  
β. Η αξονική γεννήτρια  
γ. Η στροβιλογεννήτρια  
δ. Η DG1

**3. Ποιες στροφές ναυτικής ηλεκτρομηχανής από τις παρακάτω είναι οι σωστές:**

- α. 1200 rpm  
β. 800 rpm  
γ. 750 rpm  
δ. 1500 rpm

**4. Η Ηλεκτρομηχανή του πλοίου είναι μια μηχανή:**

- α. Σταθερών στροφών και σταθερού φορτίου  
β. Μεταβλητών στροφών και σταθερού φορτίου  
γ. Μεταβλητού φορτίου και σταθερών στροφών  
δ. Σταθερών στροφών μεταβλητού φορτίου

**5. Δύο παραλληλισμένες γεννήτριες έχουν σωστή τάση 440V και χαμηλότερη συχνότητα από την επιθυμητή συχνότητα των 60HZ. Πως επεμβαίνεις για να διορθώσεις την συχνότητα;**

- α. Μεταβάλλοντας την πίεση λαδιού  
β. Μεταβάλλοντας τη διέγερση της μηχανής  
γ. Μεταβάλλοντας τις στροφές της μηχανής  
δ. Τοποθετώντας σε αυτόματη λειτουργία τα βοηθητικά μηχανήματα

**6. Σε ελεγκτή PID διαπιστώνεις ότι υπάρχει μια σταθερή απόκλιση μεταξύ του setpoint και του measurement. Τι θα πρέπει να κάνεις ώστε να μειώσεις την απόκλιση**

- α. Να αυξήσεις το P  
β. Να μειώσεις το P  
γ. Να μειώσεις το D  
δ. Να αυξήσεις το P και ταυτόχρονα να μειώσεις το D

**7. Κατά την διαδικασία αλλαγής καυσίμου από DOTOHFO ποια είναι η σωστή σειρά των παρακάτω ενεργειών;**

- α. ( ) Start pump  
β. ( ) Open steam to heater  
γ. ( ) Opentracingline

**8. Κατά την εκκίνηση της κύριας μηχανής αφού έχει γίνει εξαέρωση της μηχανής θα πρέπει:**

- α. Ο κρίκος της μηχανής να είναι ενεργοποιημένος και τα εξαεριστικά της μηχανής να είναι ανοικτά  
β. Ο κρίκος της μηχανής να είναι ενεργοποιημένος και τα εξαεριστικά της μηχανής να είναι κλειστά  
γ. Ο κρίκος της μηχανής να είναι απενεργοποιημένος και τα εξαεριστικά της μηχανής να είναι ανοικτά  
δ. Ο κρίκος της μηχανής να είναι απενεργοποιημένος και τα εξαεριστικά της μηχανής να είναι κλειστά

**9. Κατά τη διαδικασία της αφής πυρός λέβητα με ποια σειρά ολοκληρώνεται η εξαέρωση:**

- α. ( ) Steam generator  
β. ( ) Oil fired boiler  
γ. ( ) Exhaustgasboiler

**10. Κατά τη διαδικασία της αφής πυρός λέβητα πραγματοποιείται η διαδικασία purging. Σε τι ποσοστό θα πρέπει να λειτουργεί ο ανεμιστήρας τροφοδοσίας αέρα του λέβητα:**

- α. 0%  
β. 25%  
γ. 75%  
δ. 100%

**11. Η ολίσθηση ενός τριφασικού ασύγχρονου κινητήρα που λειτουργεί με φορτίο, είναι πάντα**

- α) μεγαλύτερη από 1  
β) μικρότερη από 1  
γ) ίση με ένα  
δ) ίση με 0

**12. Εάν η συχνότητα τροφοδοσίας ενός ασύγχρονου τριφασικού κινητήρα αυξηθεί, η ταχύτητα του δρομέα**

- α) παραμένει ίδια  
β) αυξάνεται  
γ) μειώνεται  
δ) τίποτα από τα παραπάνω

**13. Ένας τριφασικός εξαπολικός επαγωγικός κινητήρας των 50 Hz περιστρέφεται με 940 rpm. Η σύγχρονη ταχύτητα του είναι:**

- α) 940 rpm  
β) 1000 rpm  
γ) 1050 rpm  
δ) 1100 rpm

**14. Ένας τριφασικός επαγωγικός κινητήρας 380 V, 6-πόλων, των 50-Hz, περιστρέφεται με ολίσθηση 5 %. Η ταχύτητα περιστροφής του μαγνητικού πεδίου είναι :**

- α) 925 (rpm)                      β) 1500 (rpm)                      γ) 500 (rpm)                      δ) 1000(rpm)

**15. Ποια είναι η ταχύτητα ενός δρομέα, σε έναν τετραπολικό επαγωγικό κινητήρα που τροφοδοτείται με τάση συχνότητας 60 Hz και λειτουργεί στο πλήρες φορτίο με ολίσθηση 3%;**

- α) 270 rpm                      β) 540 rpm                      γ) 873 rpm                      δ) 1746 rpm

**16. Σύγχρονη ταχύτητα μιας επαγωγικής μηχανής είναι :**

- α) η ταχύτητα με την οποία περιστρέφεται ο ρότορας  
β) η ταχύτητα με την οποία περιστρέφεται το μαγνητικό πεδίο  
γ) η συχνότητα του ρεύματος που επάγεται στον ρότορα  
δ) η ταχύτητα σε πλήρη φόρτιση

**17. Σε έναν τριφασικό επαγωγικό κινητήρα που λειτουργεί σε τάση συχνότητας 60 HZ, παρουσιάζεται σύγχρονη ταχύτητα 900rpm. Πόσους πόλους έχει ο κινητήρας;**

- α) 4                      β) 6                      γ) 8                      δ) 18

**18. Ένας ασύγχρονος τριφασικός κινητήρας βραχυκυκλωμένου δρομέα που εργάζεται στα 60 Hz περιστρέφεται με ταχύτητα δρομέα 555 (rpm) με ροπή φορτίου 6 (N·m). Η ισχύς εξόδου του κινητήρα είναι:**

- α) 348,7 W                      β) 360 (W)                      γ) 3330 (W)                      δ) 33300 (W)

**19. Η πραγματική ισχύς (P) ενός τριφασικού εναλλασσόμενου ρεύματος δίνεται από τη σχέση:**

- α)  $P = \sqrt{3} \cdot U \cdot I \cdot \cos\phi$                       β)  $P = \sqrt{3} \cdot U \cdot I \cdot \eta \cos\phi$                       γ)  $P = U \cdot I \cdot \cos\phi$                       δ)  $P = \sqrt{3} \cdot U \cdot I$

**20. Σε ένα τριφασικό κινητήρα συνδεδεμένο σε τρίγωνο, η τάση μεταξύ δύο φάσεων, είναι 173V. Η φασική τάση τότε θα είναι:**

- α) 173 V                      β) 299V                      γ) 230 V                      δ) 100 V

**21. Πριν ενεργοποιηθεί η αυτόματη κατάσβεση στον τοπικό πίνακα κατάσβεσης.**

- α) δίνεται εντολή από τον πίνακα να ανοίξει ο ανεμιστήρας εξαερισμού  
β) δίνεται εντολή από τον πίνακα να κλείσουν οι βαλβίδες παροχής λαδιού και πετρελαίου στον χώρο κατάσβεσης.  
γ) δίνεται εντολή από τον πίνακα να ανοίξουν τα fire damper  
δ) τίποτα από τα παραπάνω.

**22. Ένας ανιχνευτής τοποθετημένος σε τοπικό πίνακα κατάσβεσης όταν ενεργοποιηθεί.**

- α) ενεργοποιείται η σειρήνα συναγερμού στον τοπικό πίνακα κατάσβεσης και στον γενικό πίνακα πυρανίχνευσης.  
β) ενεργοποιείται η σειρήνα συναγερμού στον τοπικό πίνακα κατάσβεσης  
γ) ενεργοποιείται η κατάσβεση.  
δ) ενεργοποιείται η σειρήνα συναγερμού στον τοπικό πίνακα κατάσβεσης και η κατάσβεση.

**23. Πως συμπεριφέρονται οι αισθητήρες φωτισμού (φωτοκύτταρα νύχτας-ημέρας);**

- α) ενεργοποιούνται ανάλογα με τη διαθέσιμη ποσότητα φωτός, η στάθμη φωτισμού δεν μπορεί να ρυθμιστεί  
β) ενεργοποιείται ανάλογα με τη διαθέσιμη ποσότητα φωτός, η στάθμη φωτισμού μπορεί και να ρυθμιστεί ανάλογα την συσκευή.  
γ) ενεργοποιούνται ανάλογα με τη διαθέσιμη ποσότητα φωτός και πρέπει να υπάρξει και κάποιου είδους κίνηση  
δ) ενεργοποιούνται ανάλογα με τη διαθέσιμη ποσότητα φωτός μόνο όμως την ημέρα.

**24. Οι Ανιχνευτές καπνού**

- α) Αντιδρούν όταν η θερμοκρασία μέσα σε προκαθορισμένα χρονικά όρια ανεβαίνει π.χ. 10°C.  
β) Ανιχνεύουν οπτικά τη φλόγα και αντιδρούν στη συχνότητα της πάλμωσης που παρουσιάζει.  
γ) Αντιδρούν στα ορατά και αόρατα προϊόντα της καύσεως.  
δ) Αντιδρούν όταν η θερμοκρασία του αέρα ενός χώρου φθάσει ένα προκαθορισμένο σημείο.

**25. Όταν αποσυνδεθεί από το σύστημα πυρανίχνευσης ο ανιχνευτής φλόγας.**

- α) ξεκινά η διαδικασία της κατάσβεσης.                      β) δεν συμβαίνει τίποτα  
γ) ο πίνακας βγάζει προειδοποιητικό σήμα                      δ) ο μηχανικός ειδοποιεί την γέφυρα

**26. Οι θερμοδιαφορικοί Ανιχνευτές**

- α) Αντιδρούν όταν η θερμοκρασία μέσα σε προκαθορισμένα χρονικά όρια ανεβαίνει π.χ. 10°C.  
β) Ανιχνεύουν οπτικά τη φλόγα και αντιδρούν στη συχνότητα της πάλμωσης που παρουσιάζει.  
γ) Αντιδρούν στα ορατά και αόρατα προϊόντα της καύσεως.  
δ) Αντιδρούν όταν η θερμοκρασία του αέρα ενός χώρου φθάσει ένα προκαθορισμένο σημείο

**27. Πως συμπεριφέρονται οι ανιχνευτές κίνησης;**

- α) ανιχνεύουν ένα αντικείμενο που θερμαίνεται χωρίς όμως να κινείται, π.χ. μια συσκευή θέρμανσης.

- β) ανιχνεύουν κινήσεις μόνο την νύχτα.
- γ) ανιχνεύουν κινήσεις σε μια ζώνη ανίχνευσης.
- δ) ανιχνεύουν κινήσεις σε μόνο ανθρώπων.

**28. Τι είναι το L.E.L. (κατώτερο όριο αναφλεξιμότητας) σε ένα πίνακα ανίχνευσης αερίων;**

- α) είναι το όριο στο οποίο το περιβάλλον γίνεται ακίνδυνο.
- β) είναι το όριο στο οποίο το περιβάλλον γίνεται εκρηκτικό.
- γ) είναι το μέγιστο όριο αναγγελίας επικίνδυνων συγκεντρώσεων μιγμάτων εκρηκτικών αερίων.
- δ) Ορίζεται από τα πρότυπα του κάθε κατασκευαστή.

**29. Που τοποθετούνται τα μπουτόν χειροκίνητης αναγγελίας φωτιάς;**

- α) μέσα στον πίνακα πυρανίχνευσης
- β) έξω από τα κτίρια
- γ) σε σημεία άμεσα προσβάσιμα
- δ) δεν χρησιμοποιούνται πλέον μπουτόν χειροκίνητης αναγγελίας φωτιάς

**30. Η κατάσβεση σταματάει μόνη της όταν.**

- α) δίνεται εντολή από τον πίνακα να ανοίξει ο ανεμιστήρας εξαερισμού.
- β) περάσει ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.
- γ) αδειάσουν οι φιάλες κατασβεστικού μέσου.
- δ) τίποτα από τα παραπάνω.

**31. Από τα παρακάτω αίτια, που οφείλετε η λειτουργία στροβιλοφουσητήρα με SURGING ;**

- α) Αυξημένο V.I.T. σε όλους του κυλίνδρους της μηχανής .
- β) Αυξημένη κατανάλωση πετρελαίου σε όλους του κυλίνδρους της μηχανής .
- γ) Χαλασμένο stuffingbox σε κύλινδρο της μηχανής
- δ) Μικρή διαρροή νερού σε κύλινδρο της μηχανής προς τον χώρο της σάρωσης
- ε) Πρόβλημα στο shock absorber valve αντλίας F.O.Υψηλής Πιέσ. κυλίνδρου μηχανής, (Μετάσταξη)

**32. Έχουμε alarm από το oil mist detector στον Νο4, γιατί από τα παρακάτω αίτια;**

- α) Υψηλή πίεση λαδιού στο κομβίο του Νο4 διωστήρα.
- β) Απώλεια λαδιού ψύξεως από την κεφαλή του Νο 4 κυλίνδρου.
- γ) Φθαρμένα ελατήρια ή σπασμένες σούστες σε stuffing box Νο4 .
- δ) Μικρή διαρροή λαδιού στο σταυρό του Νο4 κυλίνδρου.
- ε) Υψηλή πίεση λαδιού στο κομβίο βάσης και μπιέλας του Νο4 κυλίνδρου.

**33. Κατά την διάρκεια του ταξιδιού , μετά την 3η μέρα του ταξιδιού, έχουμε alarm στο Νο 4 κύλινδρο της κύριας δίχρονης μηχανής MAN, που μπορεί να οφείλετε;**

(δεν έχουμε αλλαγή στο χρώμα των καυσαερίων) αλλά έχουμε θόρυβο στο TURBOCHARGER (SURGING).

Οι μέσες ενδείξεις των κυλίνδρων είναι:

**F.W. TEMP P max P compr. P compr.ignit. Φ ignition Exh. Gas TEMP**

80 °C 131 Kg / cm2 100 Kg / cm2 97 Kg / cm2 -2° 350 °C

στο Νο4 κύλινδρο έχουμε:

**F.W. TEMP P max P compr. P compr.ignit. Φ ignition Exh. Gas TEMP**

81 °C 100 Kg / cm2 100 Kg / cm2 97 Kg / cm2 -2° 150 °C

**Τι πρόβλημα υπάρχει στον κύλινδρο;**

- α) Μικρή ποσότητα καυσίμου στον κύλινδρο.
- β) Χαλασμένη βαλβίδα εξαγωγής.
- γ) Κολλημένες βαλβίδες στη σάρωση του κυλίνδρου.
- δ) Κολλημένο puncture valve
- ε) Κολλημένο έμβολο σε αντλία πετρελαίου Υ.Π. τύπου Bosch

**34. Σε δίχρονη κύρια μηχανή πλοίου MAN σειράς MCC όπου το χειριστήριο FULL AWAY έχουμε αρχικά alarm υψηλής στάθμης στο expansion Tank και Air Temperature after air cooler είναι 42 °C,**

**Οι μέσες ενδείξεις των κυλίνδρων είναι:**

**F.W. TEMP - P max - P compr. - P compr.ignit.- Φ ign.-Exh. Gas Tem.-Scan.air Tem.-Piston Cool.L.oil**

80 °C 131Kg/cm2 100 Kg/cm2 97 Kg / cm2 -2° 350 °C 57 °C 53 °C

στο Νο4 κύλινδρο έχουμε:

**F.W. TEMP P max P compr, - P compr.ignit.- Φ ign.- Exh. Gas Tem.-Scan.air Tem.-Piston**

**Cool.L.oil**

92 °C 140 Kg/cm2 99 Kg/cm2 96 Kg/cm2 -2° 340 °C 55 °C 53 °C

**Τι πρόβλημα υπάρχει στον κύλινδρο;**

- α) ΠΡΟΠΟΡΕΙΑ
- β) ΠΟΛΥ ΚΑΥΣΙΜΟ
- γ) ΡΩΓΜΗ (ΚΡΑΚ), χιτώνιο-βαλβίδα-καπάκι
- δ) ΕΠΠΟΡΕΙΑ
- ε) ΡΩΓΜΗ (ΚΡΑΚ) ΕΜΒΟΛΟΥ
- στ) ΕΛΑΤΗΡΙΑ -ΧΙΤΩΝΙΟ ΜΕΓΑΛΗ ΦΘΟΡΑ

**35. Σε δίχρονη κύρια μηχανή πλοίου MAN σειράς MCC όπου το χειριστήριο είναι σε FULL AWAY και η Air Temperature after air cooler είναι 42 °C οι μέσες ενδείξεις των κυλίνδρων είναι:**

**F.W.TEMP - P max - P compr. - Pcompr.ignit.-Φ ign.-Exh. GasTem.-Scan.air Tem.-Piston Cool.L.oil**  
**80 °C 131Kg/cm2 100 Kg/cm2 97Kg/cm2 -2° 350 °C 57 °C 53 °C**

**στο Νο4 κύλινδρο έχουμε:**

**F.W.TEMP- P max - P compr. - Pcompr.ignit.-Φ ign.- Exh. Gas Tem.-Scan.air Tem.-Piston Cool.L.oil**  
**80 °C 127 Kg/cm2 97Kg/cm2 94Kg/cm2 -2° 335 °C 65 °C 54 °C**

**Τι πρόβλημα υπάρχει στον κύλινδρο;**

- α) ΠΡΟΠΟΡΕΙΑ β) ΠΟΛΥ ΚΑΥΣΙΜΟ  
γ) ΡΩΓΜΗ (ΚΡΑΚ),χιτώνιο-βαλβίδα-καπάκι δ) ΕΠΠΟΡΕΙΑ  
ε) ΡΩΓΜΗ (ΚΡΑΚ) ΕΜΒΟΛΟΥ στ) ΕΛΑΤΗΡΙΑ –ΧΙΤΩΝΙΟ ΜΕΓΑΛΗ ΦΘΟΡΑ

**36. Σε δίχρονη κύρια μηχανή πλοίου MAN σειράς MCC όπου το χειριστήριο είναι σε FULL AWAY και η Air Temperature after air cooler είναι 42 °C**

**Οι μέσες ενδείξεις των κυλίνδρων είναι:**

**F.W.TEMP - P max - P compr. - Pcompr.ignit.-Φ ign.-Exh. GasTem.-Scan.air Tem.-Piston Cool.L.oil**  
**80 °C131 Kg/cm2 100 Kg/cm2 97 Kg/cm2 -2° 355 °C 57 °C 53 °C**

**στο Νο4 κύλινδρο έχουμε:**

**F.W.TEMP- P max - P compr.- Pcompr.ignit.- Φ ign.- Exh. Gas Tem.-Scan.air Tem.-Piston Cool.L.oil**  
**80 °C 131 Kg/cm2 100 Kg/cm2 97Kg / cm2 -2° 355 °C 57°C 60 °C**

**Τι πρόβλημα υπάρχει στον κύλινδρο;**

- α) ΠΡΟΠΟΡΕΙΑ β) ΠΟΛΥ ΚΑΥΣΙΜΟ  
γ) ΡΩΓΜΗ (ΚΡΑΚ),χιτώνιο-βαλβίδα-καπακι δ) ΕΠΠΟΡΕΙΑ  
ε) ΡΩΓΜΗ (ΚΡΑΚ) ΕΜΒΟΛΟΥ στ) ΕΛΑΤΗΡΙΑ –ΧΙΤΩΝΙΟ ΜΕΓΑΛΗ ΦΘΟΡΑ

**37. Προκειμένου να παραλληλίσουμε γεννήτρια ηλεκτρικού ρεύματος πλοίου που θέσαμε σε λειτουργία στην οποία τα Volt είναι 0V τι πρέπει να κάνουμε για να δημιουργήσουμε τάση;**

- α) Ανεβάζουμε τα Ampere της γεννήτριας που είναι για παραλληλισμό.  
β) Πατώντας το RESET γ) Ανεβάζουμε τον κεντρικό διακόπτη (μαχαίρι)  
δ) Ανεβάζουμε τις στροφές από το governor ε) Γυρίζουμε το διακόπτη στη θέση supply.

**38. Σε δίχρονη κύρια μηχανή πλοίου MAN σειράς MCC όπου το χειριστήριο είναι σε FULL AWAY και η Air Temperature after air cooler είναι 42 °C οι μέσες ενδείξεις των κυλίνδρων είναι:**

**F.W.TEMP - P max - P compr. - Pcompr.ignit.-Φ ign.-Exh. GasTem.-Scan.air Tem.-Piston Cool.L.oil**  
**80 °C131 Kg/cm2 100 Kg/cm2 97 Kg/cm2 -2° 350 °C 57 °C 53 °C**

**στο Νο4 κύλινδρο έχουμε:**

**F.W.TEMP- P max - P compr.- Pcompr.ignit.- Φ ign.- Exh. Gas Tem.-Scan.air Tem.-Piston Cool.L.oil**  
**80 °C 136 Kg/cm2 100 Kg/cm2 97Kg / cm2 -2° 365 °C 58 °C 54 °C**

**Τι; πρόβλημα υπάρχει στον κύλινδρο;**

- α) ΠΡΟΠΟΡΕΙΑ β) ΠΟΛΥ ΚΑΥΣΙΜΟ  
γ) ΡΩΓΜΗ (ΚΡΑΚ),χιτώνιο-βαλβίδα-καπακι δ) ΕΠΠΟΡΕΙΑ  
ε) ΡΩΓΜΗ (ΚΡΑΚ) ΕΜΒΟΛΟΥ στ) ΕΛΑΤΗΡΙΑ –ΧΙΤΩΝΙΟ ΜΕΓΑΛΗ ΦΘΟΡΑ

**39. Πλοίο με δίχρονη κύρια μηχανή MAN σειράς MCC που ταξιδεύει στον Περσικό, έχει πρόβλημα με υψηλές θερμοκρασίες του νερού εξαγωγής στα καπάκια της Κύριας Μηχανής (88 °C).Τι θα κάνεις προκειμένου να βελτιώσεις τις συνθήκες λειτουργίας της μηχανής;**

- α) Ενεργοποίηση και δεύτερης αντλίας (fresh water jacket pump) β) Μείωση στροφών μηχανής  
γ) Ενεργοποίηση βραστήρα  
δ) Μείωση της θερμοκρασίας της σάρωσης κάτω από του 38 OC  
ε) Ανοίγουμε όλες τις αναρροφήσεις στο δίκτυο SEA WATER (χαμηλή, υψηλή-δεξιά, αριστερά).

**40. Σε δίχρονη κύρια μηχανή πλοίου MAN σειράς MCC όπου το χειριστήριο είναι σε FULL AWAY,η AirTemperatureafteraircoolerείναι 42 °C, οι μέσες ενδείξεις των κυλίνδρων είναι:**

**F.W.TEMP - P max - P compr. - Pcompr.ignit.-Φ ign.-Exh. GasTem.-Scan.air Tem.-Piston Cool.L.oil**  
**80 °C 131 Kg/cm2 100 Kg/cm2 97 Kg/cm2 -2° 350 °C 57 °C 53 °C**

**στο Νο4 κύλινδρο έχουμε:**

**F.W.TEMP- P max - P compr. - Pcompr.ignit.-Φ ign.- Exh. Gas Tem.-Scan.air Tem.-Piston Cool.L.oil**  
**80 °C 127 Kg/cm2 100 Kg/cm2 97Kg/cm2 -2° 335 °C 56 °C 52 °C**

**Στο παραπάνω πρόβλημα που θα επέμβουμε για να το διορθώσουμε;**

- α) ΣτηναντλίαF.O. στοrackVariableInjectionTiming β) Στην αντλία F.O. στο rack Fuel Oil  
γ) Στην βαλβίδα εξαγωγής δ) Στοshockabsorbervalue  
ε) Στοpuncturevalve.

**ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2020**

**ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

*ΜΑΘΗΜΑ: ΤΕΧΝΟΥΡΓΕΙΑ Ε' ΕΞΑΜΗΝΟΥ*

**Ημερομηνία:**

**ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**

ΑΜ:

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:

1.	α	β	γ	δ	ε	στ
2.	α	β	γ	δ	ε	στ
3.	α	β	γ	δ	ε	στ
4.	α	β	γ	δ	ε	στ
5.	α	β	γ	δ	ε	στ
6.	α	β	γ	δ	ε	στ
7.	α	β	γ	δ	ε	στ
8.	α	β	γ	δ	ε	στ
9.	α	β	γ	δ	ε	στ
10.	α	β	γ	δ	ε	στ
11.	α	β	γ	δ	ε	στ
12.	α	β	γ	δ	ε	στ
13.	α	β	γ	δ	ε	στ
14.	α	β	γ	δ	ε	στ
15.	α	β	γ	δ	ε	στ
16.	α	β	γ	δ	ε	στ
17.	α	β	γ	δ	ε	στ
18.	α	β	γ	δ	ε	στ
19.	α	β	γ	δ	ε	στ
20.	α	β	γ	δ	ε	στ
21.	α	β	γ	δ	ε	στ
22.	α	β	γ	δ	ε	στ
23.	α	β	γ	δ	ε	στ
24.	α	β	γ	δ	ε	στ
25.	α	β	γ	δ	ε	στ
26.	α	β	γ	δ	ε	στ
27.	α	β	γ	δ	ε	στ
28.	α	β	γ	δ	ε	στ
29.	α	β	γ	δ	ε	στ
30.	α	β	γ	δ	ε	στ
31.	α	β	γ	δ	ε	στ
32.	α	β	γ	δ	ε	στ
33.	α	β	γ	δ	ε	στ
34.	α	β	γ	δ	ε	στ
35.	α	β	γ	δ	ε	στ
36.	α	β	γ	δ	ε	στ
37.	α	β	γ	δ	ε	στ
38.	α	β	γ	δ	ε	στ
39.	α	β	γ	δ	ε	στ
40.	α	β	γ	δ	ε	στ