

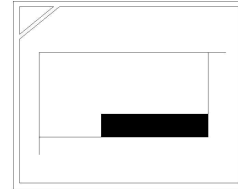
### ΟΔΗΓΙΕΣ

**Προσοχή:** Περάστε τις απαντήσεις σας στις κόλλες αναφοράς.

**1. Το διπλανό πλήκτρο είναι:**

Κατεργασία αυλακιού

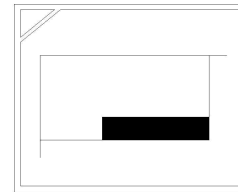
α. Σωστό β. Λάθος



**2. Το διπλανό πλήκτρο είναι:**

Κατεργασία προσώπου

α. Σωστό β. Λάθος



**3. Κατά την περιφερειακή τόνρευση το Δ είναι:**

Ακτινικό βάθος κοπής

α. Σωστό β. Λάθος

**4. Κατά την κατεργασία στο CNC το S (Spindle) είναι:** Οι στροφές στο τσοκ

α. Σωστό β. Λάθος

**5. Πρέπει να παίρνω το τσοκόκλειδο από το Τσοκ του CNC A) Σωστό B) Λάθος**

**6. Η ακρίβεια που κινείται το εργαλειοφορείο είναι 0,00001mm A) Σωστό B) Λάθος**

**7. Στο CNC έχω την δυνατότητα να βάλω όσες στροφές θέλω (πχ 151,4 rpm ή 151,6 rpm) A) Σωστό B) Λάθος**

**8. Κατά την λείανση (Finishing) στο CNC μειώνουμε τις στροφές (Spindle) σε σχέση με το ξεχόνδρισμα.**

α. Σωστό β. Λάθος

**9. Κατά την λείανση (Finishing) στο CNC μειώνουμε την πρόωση (Feed) σε σχέση με το ξεχόνδρισμα.**

α. Σωστό β. Λάθος

**10. Το CSS (Constant Surface Speed) δεν είναι σταθερές στροφές καθ' όλη την κατεργασία του δοκιμίου, δηλαδή οι στροφές αλλάζουν**

α. Σωστό β. Λάθος

11. ΣΩΜΑ ΜΕ ΤΟΡΟΕΙΔΗ ΜΟΡΦΗ ΒΥΘΙΣΜΕΝΟ ΣΕ ΡΕΥΣΤΟ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΑΚΙΝΗΤΟ ΣΕ ΣΤΑΤΙΚΗ ΙΣΟΡΡΟΠΟΙΑ. Η ΑΣΚΟΥΜΕΝΗ ΥΔΡΟΣΤΑΤΙΚΗ ΠΙΕΣΗ ΕΠΑΥΤΟΥ ΕΞΑΡΤΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΒΟΛΒΟΥ (ΜΠΑΛΑ) ΤΗΣ ΓΑΣΤΡΑΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ( ορθογωνική , κωνική ),ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΛΕΤΑΙ ΛΟΓΑΡΙΘΜΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΒΑΘΟΣ ΒΥΘΙΣΗΣ

**Α. ΣΩΣΤΟ , Β. ΛΑΘΟΣ**

12. Η ΣΤΑΤΙΚΗ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΕΝΟΣ ΣΩΜΑΤΟΣ,ΠΟΥ ΕΠΙΠΛΕΕΙ ΚΑΙ ΙΣΟΡΡΟΠΕΙ ΣΕ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΜΕ ΝΕΡΟ, ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ ΟΤΑΝ Η ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΚΕΝΤΡΟΥ ΕΙΝΑΙ :

**Α. ΥΨΗΛΟΤΕΡΑ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΒΑΡΟΥΣ, Β. ΣΥΜΠΙΠΤΕΙ ΜΕ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΒΑΡΟΥΣ,**

**Γ. ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΑ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΒΑΡΟΥΣ, Δ. ΕΙΝΑΙ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΒΑΡΟΥΣ**

13. ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΠΙΕΣΗΣ ΛΟΓΩ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ , ΠΟΥ ΑΣΚΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΚΑΠΟΙΟ ΡΕΥΣΤΟ ΣΕ ΕΝΑ ΣΩΜΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ :

**Α. ΠΙΤΟΣΤΑΤΙΚΟΣ ΣΩΛΗΝΑΣ, Β. ΟΠΗ ΣΤΑΣΙΚΗΣ ΠΙΕΣΗΣ , Γ. ΜΑΝΟΜΕΤΡΟ , Δ. ΣΩΛΗΝΑΣ ΡΙΤΟΤ**

14. ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΟΛΙΚΗΣ ΠΙΕΣΗΣ ΠΟΥ ΑΣΚΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΚΑΠΟΙΟ ΡΕΥΣΤΟ ΣΕ ΕΝΑ ΣΩΜΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ :

**Α. ΠΙΤΟΣΤΑΤΙΚΟΣ ΣΩΛΗΝΑΣ , Β. ΟΠΗ ΣΤΑΣΙΚΗΣ ΠΙΕΣΗΣ , Γ. ΜΑΝΟΜΕΤΡΟ , Δ. ΣΩΛΗΝΑΣ ΡΙΤΟΤ**

15. Η ΥΔΡΟΣΤΑΤΙΚΗ ΠΙΕΣΗ ,  $P=\rho gh$  , ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΣΕ ΜΑΝΟΜΕΤΡΟ . Η ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑ ΤΗΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ

**Α. ΑΥΞΑΝΕΙ ΟΤΑΝ ΤΟ ΜΑΝΟΜΕΤΡΟ ΤΟΠΟΘΕΤΕΙΤΑΙ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΑ , Β. . ΑΥΞΑΝΕΙ ΟΤΑΝ ΤΟ ΜΑΝΟΜΕΤΡΟ ΤΟΠΟΘΕΤΕΙΤΑΙ ΥΠΟ ΚΛΙΣΗ , Γ. ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΑΜΕΤΑΒΛΗΤΗ ΑΣΧΕΤΩΣ ΤΗΣ ΚΛΙΣΗΣ**

16. ΤΑ ΡΕΥΣΤΑ ΠΑΙΡΝΟΥΝ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΔΟΧΕΙΟΥ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΟΠΟΙΟΥ ΠΕΡΙΛΟΥΟΝΤΑΙ ΛΟΓΩ

**Α. ΤΟΥ ΙΞΩΔΟΥΣ, Β. ΤΗΣ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑΣ, Γ. ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗΣ ΠΙΕΣΗΣ, Δ. ΤΗΣ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ**

17. ΣΚΑΦΟΣ ΠΛΕΕΙ ΑΠΟ ΑΛΜΥΡΑ ΝΕΡΑ – ΘΑΛΑΣΣΑ , ΣΕ ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ – ΕΚΒΟΛΕΣ ΠΟΤΑΜΟΥ . ΘΑ ΒΥΘΙΣΘΕΙ ΛΙΓΟΤΕΡΟ.

**Α. ΣΩΣΤΟ , Β. ΛΑΘΟΣ**

18. ΕΝΑ ΡΕΥΣΤΟ ΛΕΓΕΤΑΙ ΑΣΥΜΠΙΕΣΤΟ ΟΤΑΝ

**Α. Η ΠΙΕΣΗ ΕΙΝΑΙ ΣΤΑΘΕΡΗ, Β. Η ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ ΕΙΝΑΙ ΣΤΑΘΕΡΗ , Γ. Η ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΕΙΝΑΙ ΣΤΑΘΕΡΗ ,**

**Δ. Η ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΒΑΛΛΕΤΑΙ**

19. Η ΥΔΡΟΣΤΑΤΙΚΗ ΠΙΕΣΗ ( απόλυτη), ΠΟΥ ΑΣΚΕΙΤΑΙ ΣΕ ΔΥΤΗ ΣΕ ΒΑΘΟΣ 45 m ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΙΣΟΥΤΑΙ ( περίπου ) ΜΕ :

**Α. 1,013 bar , Β. 4,5 bar, Γ. 5,5 bar, Δ. 10,33 m στήλης νερού**

20. ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΤΙΚΗΣ ΠΙΕΣΗΣ ΠΟΥ ΑΣΚΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΚΑΠΟΙΟ ΡΕΥΣΤΟ ΣΕ ΕΝΑ ΣΩΜΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ :

**Α. ΠΙΤΟΣΤΑΤΙΚΟΣ ΣΩΛΗΝΑΣ , Β. ΟΠΗ ΣΤΑΣΙΚΗΣ ΠΙΕΣΗΣ , Γ. ΜΑΝΟΜΕΤΡΟ , Δ. ΣΩΛΗΝΑΣ ΡΙΤΟΤ**

Καλή επιτυχία

### ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

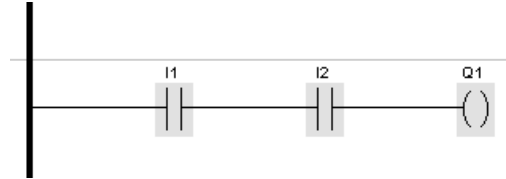
11      12      13      14      15      16      17      18      19      20

21. Που μπορούμε να συνδέσουμε διάφορα εξαρτήματα στο PLC όπως μπουτόν, διακόπτες, τερματοδιακόπτες, διακόπτες προσέγγισης ή φωτοκύτταρα;

- A. Στις ψηφιακές εισόδους
- B. Στις αναλογικές εισόδους
- Γ. Στις ψηφιακές εξόδους
- Δ. Στις αναλογικές εξόδους

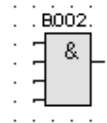
22. Η παρακάτω συνδεσμολογία, στη γλώσσα Ladder αντιστοιχεί με:

- A. πύλη AND
- B. πύλη OR
- Γ. πύλη NAND
- Δ. πύλη NOR



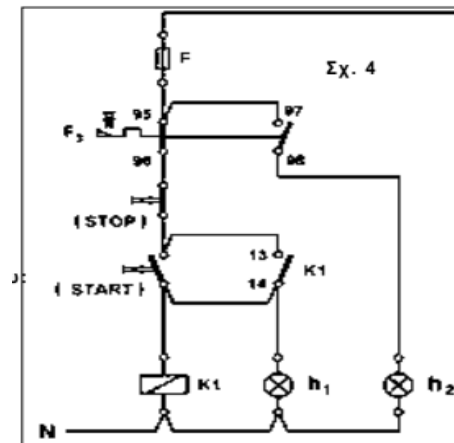
23. Το παρακάτω σχήμα( B002), σε γλώσσα FBD αντιστοιχεί με:

- A. πύλη NOT
- B. πύλη XOR
- Γ. πύλη AND
- Δ. πύλη NAND



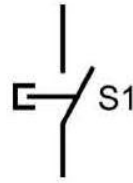
24. Στο παρακάτω βοηθητικό κύκλωμα του σχήματος 4 αληθεύουν τα παρακάτω:

- A. η επαφή θερμικού, το START και το STOP είναι εισόδοι, το ρελέ K1 και οι λυχνίες h1, h2 είναι έξοδοι .
- B. το START και το STOP είναι εισόδοι, η επαφή θερμικού το ρελέ K1 και οι λυχνίες h1, h2 είναι έξοδοι .
- Γ. οι λυχνίες h1, h2 είναι εισόδοι, το START, το STOP και η επαφή θερμικού, είναι έξοδοι .
- Δ. η επαφή θερμικού, το ρελέ K1 είναι εισόδοι, οι λυχνίες h1, h2, το START και το STOP είναι έξοδοι.



Σχ.4

25. Το παρακάτω σύμβολο παριστάνει:



A. χρονικό καθυστέρησης έλξης  
Γ. μπουτόν stop

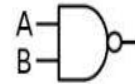
B. επαφή αυτοσυγκράτησης  
Δ. μπουτόν start

26. "Η έξοδος είναι αληθής (1), μόνο όταν και οι δυο εισοδοι είναι αληθείς (1)", η έκφραση αφορά σε μία πύλη:

α. NAND                      β. AND                      γ. NOR                      δ. XOR

27. Το διπλανό σύμβολο ανήκει σε μια πύλη:

α. XOR                      β. NAND                      γ. NOR                      δ. OR

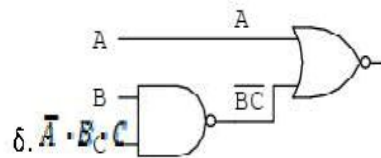


28. Ποιο από τα παρακάτω εκφράζει το θεώρημα De Morgan.

α.  $\overline{A+B}$                       β.  $\overline{A \cdot B} = \overline{A} + \overline{B}$                       γ.  $\overline{A+B}$                       δ.  $\overline{A \cdot B} = \overline{A} \cdot \overline{B}$

29. Η απλοποιημένη έξοδος Q του κυκλώματος είναι:

α.  $A \cdot B \cdot C$                       β.  $\overline{A} \cdot \overline{B} \cdot \overline{C}$                       γ.  $\overline{A} + B \cdot C$



30. Αν μετασχηματιστεί η λογική συνάρτηση  $\overline{A \cdot B}$  εφαρμόζοντας το θεώρημα De Morgan, τότε προκύπτει:

$\overline{A+B}$

α.  $\overline{A}$                       β.                      γ.  $\overline{A} \cdot \overline{B}$                       δ.  $A + B$

**31) Σε δίχρονη κύρια μηχανή πλοίου MAN σειράς MCC όπου το χειριστήριο FULL AWAY, Scandevic air Temperature after air cooler 42 C<sup>0</sup>, οι μέσες ενδείξεις των κυλίνδρων είναι:**

F.W.TEMP-Pmax- Pcompr.- Pcompr.ignit. - Exh. GasTem.-Scan.air Tem.-Piston Cool.L.oil  
80 C<sup>0</sup> 131Kg/cm<sup>2</sup> 100 Kg/cm<sup>2</sup> 98 Kg/cm<sup>2</sup> 350 C<sup>0</sup> 57 C<sup>0</sup> 53 C<sup>0</sup>

**στο No4 κύλινδρο έχουμε:**

F.W.TEMP- P max - P compr. - Pcompr.ignit. - Exh. Gas Tem.-Scan.air Tem.-Piston Cool.L.oil  
80 C<sup>0</sup> 125Kg/cm<sup>2</sup> 100 Kg/cm<sup>2</sup> 97Kg/cm<sup>2</sup> 375C<sup>0</sup> 57 C<sup>0</sup> 52 C<sup>0</sup>

α) ΠΡΟΠΟΡΕΙΑ γ) ΠΟΛΥ ΚΑΥΣΙΜΟ ε) ΜΕΤΑΣΤΑΞΗ  
β) ΕΠΙΠΟΡΕΙΑ δ) ΛΙΓΟ ΚΑΥΣΙΜΟ ζ) ΚΟΛΛΗΜΕΝΟΣ ΚΑΥΣΤΗΡΑΣ

**32) Μόλις ανοίξει ο καυστήρας πετρελαίου σε μια MEK δίχρονη MAN τύπου MCC με αντλίες πετρελαίου Τύπου BOSCH, η πίεση του πετρελαίου στο δίκτυο υψηλής, πως διαμορφώνετε κατά την διάρκεια του ψεκασμού;**

- α) Παραμένει σταθερή.
- β) Αυξάνει στα 50 Kg / cm<sup>2</sup> περίπου.
- γ) Πέφτει κάτω από το σημείο που άνοιξε ο καυστήρας αλλά ο καυστήρας δεν κλείνει γιατί αυξήθηκε η επιφάνεια της βελόνας που εφαρμόζετε η πίεση του πετρελαίου στη συνέχεια αυξάνει βαθμιαία, στα 850 Kg /cm<sup>2</sup> περίπου.
- δ) Μειώνετε κατά 10 Kg / cm<sup>2</sup>

**33) Σε καυστήρα τύπου slide (πυραυλάκι) όταν δεν ψεκάζει στον κύλινδρο της μηχανής, τι φταίει ενώ δεν υπάρχει πρόβλημα στην αντλία υψηλής πίεσεως ;**

- α) Κακή ρύθμιση του ελατηρίου
- β) Δεν κλείνουν οι επιστροφές του καυστήρα
- γ) Βουλωμένες τρύπες στο προστόμιο.
- δ) Σπασμένο ελατήριο καυστήρα

**34) Σε μια μηχανή δίχρονη LHP (μεγάλης ιπποδυνάμεως) αργόστροφη το λάδι που καταθλίβουν οι λουμπρικέςτες, (αφού εκτελέσει την λίπανση), πρέπει κατά το δυνατόν να:**

- α) Συγκεντρωθεί ανέπαφο στην σάρωση, για να λιπάνει τις βαλβίδες σάρωσης.
- β) Να καεί μέσα στον κύλινδρο χωρίς υπολείμματα κατά το δυνατόν.
- γ) Συγκεντρωθεί ανέπαφο στο χώρο της σαρώσεως, αφού εκτελέσει λίπανση χιτωνίου – ελατηρίων, να οδηγηθεί στην συνέχεια στην δεξαμενή αποβλήτων της σαρώσεως (Scan.Air DrainTk)
- δ) Να επιστρέψει στην ελαιολεκάνη (Sump.Tk)
- ε) Τίποτα από τα ανωτέρω.

**35) Κατά την διάρκεια του ταξιδιού, μετά την 3<sup>η</sup> μέρα του ταξιδιού, έχουμε alarm στο No 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 compression Pcompr.ignit. Φ ignition Exh. Gas Temper.  
80 C<sup>0</sup> 131 Kg / cm<sup>2</sup> 100 Kg / cm<sup>2</sup> 97 Kg / cm<sup>2</sup> -2<sup>0</sup> 350 C<sup>0</sup>

**στο No4 κύλινδρο έχουμε:**

F.W. TEMP P max P compression Pcompr.ignit. Φ ignition Exh. Gas Temper'  
81 C<sup>0</sup> 100 Kg / cm<sup>2</sup> 100 Kg / cm<sup>2</sup> 97 Kg / cm<sup>2</sup> -2<sup>0</sup> 125 C<sup>0</sup>

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

- α) Στην αντλία F.O. στο rack Variable Injection Timing (V.I.T.)
- β) Στην αντλία F.O. στο rack Fuel Oil
- γ) Στον καυστήρα
- δ) Στο shock absorber valve
- ε) Στο puncture valve.

**36) Κατά την διάρκεια του SD/BY, σε δίχρονη μηχανή και χειριστήριο FULL AWAY , έχουμε alarm στο Νο 4 κύλινδρο, που μπορεί να οφείλετε; (δεν έχουμε αλλαγή στο χρώμα των καυσαερίων, Αλλά έχουμε θόρυβο στο TURBOCHARGER (SURGING)**

F.W. TEMP	P max	P compression	Pcompr.ignit.	Φ ignition	Exh. Gas Temper.
80 C <sup>o</sup>	131 Kg / cm <sup>2</sup>	100 Kg / cm <sup>2</sup>	97 Kg / cm <sup>2</sup>	-2 <sup>o</sup>	350 C <sup>o</sup>

στο Νο4 κύλινδρο έχουμε:

F.W. TEMP	P max	P compression	Pcompr.ignit.	Φ ignition	Exh. Gas Temper'
78 C <sup>o</sup>	100 Kg / cm <sup>2</sup>	100 Kg / cm <sup>2</sup>	97 Kg / cm <sup>2</sup>	-2 <sup>o</sup>	125C <sup>o</sup>

**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.

**37) Σε αντλία πετρελαίου Υ.Π. τύπου Bosch, η μεταβολή του V.I .Τ. ( Vapor or variable injection timing ) είναι ανάλογη:**

- α) με το Φορτίο της μηχανής (load indicator )
- β) με τον αριθμό στροφών της μηχανής
- γ) με τον αριθμό των στροφών του EXHAUST TURBO GAS
- δ) είναι αντιστρόφως ανάλογη σε σχέση με την θέση και αύξηση της ελικοτομής του εμβόλου της αντλίας ως προς την θυρίδα εισαγωγής του χιτωνίου (spill port)
- ε) τίποτα από τα ανωτέρω

**38) Σε δίχρονη κύρια μηχανή πλοίου όπου το χειριστήριο FULL AWAY η μέσες ενδείξεις των των κυλίνδρων είναι:**

F.W. TEMP	P max	P compression	Pcompr.ignit.	Φ ignition	Exh. Gas Temper.
80 C <sup>o</sup>	131 Kg / cm <sup>2</sup>	100 Kg / cm <sup>2</sup>	97 Kg / cm <sup>2</sup>	-2 <sup>o</sup>	350 C <sup>o</sup>

στο Νο4 κύλινδρο έχουμε:

F.W. TEMP	P max	P compression	Pcompr.ignit.	Φ ignition	Exh. Gas Temper'
79 C <sup>o</sup>	125 Kg / cm <sup>2</sup>	100 Kg / cm <sup>2</sup>	98 Kg / cm <sup>2</sup>	-1 <sup>o</sup>	325C <sup>o</sup>

Τι; πρόβλημα υπάρχει στον κύλινδρο;

- α ) ΠΡΟΠΟΡΕΙΑ
- γ ) ΠΟΛΥ ΚΑΥΣΙΜΟ
- ε) ΜΕΤΑΣΤΑΞΗ
- β ) ΕΠΙΠΟΡΕΙΑ
- δ ) ΛΙΓΟ ΚΑΥΣΙΜΟ
- ζ) PUNCTURE VALFE

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

- α) Στην αντλία F.O. στο rack Variable Injection Timing
- β) Στην αντλία F.O. στο rack Fuel Oil
- γ) Στον καυστήρα
- δ) Στο shock absorber valve
- ε ) Στο puncture valve.

**40) Κατά την εξάρμωση καυστήρα από καπάκι κύριας μηχανής ποια από τις παρακάτω εργασίες είναι άμεσου προτεραιότητας και η παράληψη της εγκυμονεί κίνδυνο ατυχήματος.**

- α)Κλείσιμο προθερμάνσεων (JACKET) της μηχανής και αέρα προκινήσεως.
- β)Κράτηση αντλίας Lub.oil και ψύξεως γλυκού νερού (Jacket)
- γ)Εξαέρωση πιέσεως στο δίκτυο προκινήσεως.
- δ) Όλα τα ανωτέρω
- ε ). Κρίκος εντός , έμβολο στο Άνω Νεκρό Σημείο

- 41) Σε μια κλιματιστική εγκατάσταση, οι εκτονωτικές βαλβίδες τοποθετούνται μέσα στο χώρο
- α) Του συμπυκνωτή.
  - β) Του εξατμιστή.
  - γ) Του κρεατά (Meat room).
  - δ) Του προθάλαμο (Lobby room).
- 42) Η θερμοστατική εκτονωτική βαλβίδα ρυθμίζεται για να έχει
- α) Σωστή θερμοκρασία υπερψύξεως.
  - β) Σωστή θερμοκρασία υπερθερμάνσεως.
  - γ) Σωστή πίεση συμπίεσεως.
- 43) Το λιπαντικό επιστρέφει από τον διαχωριστήρα στον συμπιεστή με την δύναμη
- α) Της βαρύτητας.
  - β) Της πίεσης αναρροφήσεως.
  - γ) Της πίεσης καταθλίψεως.
- 44) Ποιο μέγεθος καθορίζει το κράτημα και το ξεκίνημα του συμπιεστή
- α) Θερμοκρασία.
  - β) Στάθμη.
  - γ) Πίεση.
- 45) Σε ποια κατάσταση βρίσκεται το ψυκτικό μέσο μέσα στο συλλέκτη
- α) Αέριο και χαμηλής πίεσεως.
  - β) Αέριο και υψηλής πίεσεως.
  - γ) Υγρό και υψηλής πίεσεως.
  - δ) Υγρό και χαμηλής πίεσεως.
- 46) Τα PV valves ενεργοποιούνται για να ελέγχουν
- α) Την μέγιστη και ελάχιστη πίεση στις δεξαμενές φορτίου.
  - β) Τον ποσοστό οξυγόνου στο αδρανές αερίου.
  - γ) Την σταθερή πίεση που επιθυμεί ο υποπλοίαρχος κατά την διαδικασία εκφορτώσεως.
- 47) Σε ποια τιμή παροχής του ανεμιστήρα I.G. πρέπει να είναι η δυνατότητα που ορίζει η SOLAS
- α) Η παροχή να είναι διπλάσια.
  - β) Να είναι στο 1,50.
  - γ) Να είναι στο 1,25.
- 48) Η αναγκαία ρύθμιση του ελεγκτή οξυγόνου στο επίπεδο μέγιστης ποσότητας οξυγόνου στο αδρανές αέριο λέγεται
- α) LEL adjust.
  - β) Span adjust.
  - γ) Zero adjust.
- 49) Το όριο στο ποσοστό οξυγόνου για απόρριψη του αδρανούς αερίου στην ατμόσφαιρα είναι
- α) Κάτω από 5.
  - β) Πάνω από 8.
  - γ) Πάνω από 5.
- 50) Η ρύθμιση του ποσοστού οξυγόνου στα καυσάερια του λέβητα για χρήση σαν αδρανούς αερίου γίνεται με την ρύθμιση του
- α) Ποσού καυσίμου καύσης στην εστία.
  - β) Ποσού πίεσεως του ατμού στο λέβητα.
  - γ) Ποσού αέρα στην εστία.