

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Σχολή Επαγγελματικής
Κατάρτισης Μεταφορέων
(ΣΕΚΑΜ)

Σχολή Επαγγελματικής
Κατάρτισης Οδηγών
Οχημάτων Μεταφοράς
Επικίνδυνων Εμπορευμάτων
(ΣΕΚΟΟΜΕΕ)

Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων

Μεταφορές με Βυτία

Διευθυντής Σπουδών

Θεοχάρης Αγγελίδης
Δικηγόρος

Γιαννισά 2011

Διδασκάλου 35Α
581 00 Γιαννισά
Τηλ. 2382020299
Fax. 2382021512
Email: info@angelidislaw.gr
www.polychoros.gr

**ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΟΔΗΓΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΒΥΤΙΑ

(α) Συμπεριφορά οχημάτων στο δρόμο, συμπεριλαμβανομένης της κίνησης φορτίου

1. Ποια είναι η χειρότερη διατομή από άποψη ευστάθειας:

α. Του κυκλικού τμήματος, επειδή το κέντρο βάρους είναι ψηλά.	Σ
β. Η ελλειπτική διατομή.	Λ
γ. Η πολύπλευρη διατομή (σχήμα κουτιού).	Λ

2. Πότε μπορεί η καταπακτή μιας ανθρωποθυρίδας και / ή οι οπές καθαρισμού να είναι ανοιχτές:

α. Κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, όταν το βυτίο είναι γεμάτο κατά το 15% της συνολικής χωρητικότητάς του.	Λ
β. Κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, όταν το βυτίο είναι γεμάτο κατά το 97% της συνολικής χωρητικότητάς του.	Λ
γ. Κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης.	Σ

3. Ο ελάχιστος βαθμός πληρώσεως:

α. Συνδέεται με την αύξηση του όγκου, που προκαλείται από την αύξηση της θερμοκρασίας.	Λ
β. Συνδέεται με κινήσεις του υγρού, που επηρεάζουν την ευστάθεια ενός βυτιοφόρου οχήματος.	Σ
γ. Πρέπει να τηρείται σε ένα βυτίο με αρκετά διαμερίσματα (καθένα με μέγιστη χωρητικότητα 5.000 λίτρων), όταν μεταφέρει καύσιμα.	Λ

4. Στα έγγραφα ενός βυτίου ή ενός εμπορευματοκιβωτίου – βυτίου περιλαμβάνονται:

α. Ο αριθμός αμαξώματος και η πινακίδα κυκλοφορίας του βυτίου.	Λ
β. Ο κατάλογος των προϊόντων, που μπορούν να μεταφερθούν, και τα αποτελέσματα των περιοδικών επιθεωρήσεων (κάθε 3 και 6 χρόνια).	Σ
γ. Πληροφορίες για το σύστημα φωτισμού.	Λ

5. Τα έγγραφα, που πρέπει να βρίσκονται σε ένα βυτιοφόρο όχημα για τη διεθνή μεταφορά επικινδύνων υλών της ADR, είναι:

α. Το αποδεικτικό ιδιοκτησίας.	Λ
β. Η άδεια κυκλοφορίας της δεξαμενής.	Λ
γ. Το πιστοποιητικό εγκρίσεως ADR του οχήματος.	Σ

6. Το πιστοποιητικό εγκρίσεως της ADR για βυτιοφόρα οχήματα, που μεταφέρουν επικίνδυνες ύλες:

α. Περιλαμβάνει πληροφορίες για το βυτίο: τις πιέσεις δοκιμών και λειτουργίας και τις ύλες που μπορεί να μεταφέρει.	Λ
β. Περιλαμβάνει τον αριθμό κυκλοφορίας (ή τον αριθμό αμαξώματος), το όνομα του ιδιοκτήτη, τις ύλες, που μπορούν να μεταφερθούν, και την ημερομηνία λήξεώς του.	Σ
γ. Επιτρέπει τη διεθνή μεταφορά υλών, που δεν αναγράφει, υπό την προϋπόθεση ότι ανήκουν στην ίδια κλάση.	Λ

~~7. Ποιο γράμμα (-τα) μπορεί να βρείτε μετά τον αριθμό στοιχείου, που αναγράφεται στο έγγραφο μεταφοράς, για μια ύλη με έναν από τους παρακάτω αριθμούς αναγνώρισεως κινδύνου: 336, 559, 663, 668, 886:~~

α. Σίγουρα τα γράμματα (a) ή (b).	Σ
β. Σίγουρα το γράμμα (c).	Λ
γ. Μόνο το γράμμα, που θα βρισκόταν μετά από αέρια, π.χ. Α, ΤF, ή ΤOC, κ.λπ.	Λ

~~8. Ποιο γράμμα (-τα) μπορεί να βρείτε μετά τον αριθμό στοιχείου, που αναγράφεται στο έγγραφο μεταφοράς, για μια ύλη με έναν από τους παρακάτω αριθμούς αναγνώρισεως κινδύνου: 33, 55, 66, 88:~~

α. Σίγουρα όχι το γράμμα (c).	Σ
β. Μόνο το γράμμα (b).	Λ
γ. Πάντοτε το γράμμα (c).	Λ

9. Τι μπορεί να μεταφερθεί με ένα βυτίο, που προορίζεται για εγχώρια μεταφορά επικινδύνων υλών:

α. Μόνο τις επικίνδυνες ύλες, που αναγράφονται στο πιστοποιητικό του βυτίου ή του βυτιοφόρου οχήματος.	Σ
β. Επικίνδυνες ύλες, που δεν αναγράφονται στο πιστοποιητικό του βυτίου.	Λ
γ. Μετά από καθαρισμό, εναλλακτικά, μπορούν να μεταφερθούν τρόφιμα.	Λ

10. Ποιο γράμμα (-τα) μπορεί να βρείτε μετά τον αριθμό στοιχείου, που αναγράφεται στο έγγραφο μεταφοράς, για μια ύλη με έναν από τους παρακάτω αριθμούς αναγνωρίσεως κινδύνου: 30, 50, 60, 80, 90:

α. Το γράμμα (a).	Λ
β. Σίγουρα όχι το γράμμα (a).	Σ
γ. Μόνο το γράμμα (b).	Λ

11. Ποια από τα ακόλουθα παραπτώματα, που μπορεί να διαπιστωθούν κατά τη διάρκεια ελέγχων σε ένα όχημα το οποίο μεταφέρει επικίνδυνες ύλες, θεωρούνται σοβαρά, επειδή θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια:

α. Η έλλειψη πορτοκαλί πινακίδων και ετικετών από το όχημα ή η χρησιμοποίηση πινακίδων και ετικετών, που δεν είναι σύμφωνες με τους κανονισμούς.	Σ
β. Οχήματα χωρίς πλαϊνά ανακλαστικά εξαρτήματα.	Λ
γ. Βυτιοφόρα οχήματα χωρίς εύκαμπτους αγωγούς μεταφορτώσεως.	Λ

12. Ποια είναι τα πιο συχνά αίτια οδικών ατυχημάτων, στα οποία εμπλέκονται βυτιοφόρα οχήματα:

α. Η μηχανική κατάσταση του οχήματος.	Λ
β. Η ύλη που μεταφέρεται.	Λ
γ. Η έλλειψη σωστής προετοιμασίας της διαδικασίας μεταφοράς και / ή κάποιο λάθος του οδηγού.	Σ

13. Ποια είναι τα κύρια αίτια της αστάθειας ενός βυτιοφόρου οχήματος:

α. Η οδήγηση σε μια ευθεία με σταθερή ταχύτητα.	Λ
β. Οι κινήσεις του υγρού μέσα στο βυτίο.	Σ
γ. Το είδος του εξοπλισμού, που χρησιμοποιείται.	Λ

14. Τι προκαλεί την κίνηση ενός υγρού κατά την κίνηση ενός βυτιοφόρου οχήματος:

α. Οι απότομες πλευρικές κινήσεις και / ή οι απότομες προσπεράσεις.	Σ
β. Δεν υπάρχει συγκεκριμένη αιτία.	Λ
γ. Το ύψος του κέντρου βάρους του φορτίου.	Λ

15. Υπό ποιες συνθήκες υποβάλλεται ένα βυτιοφόρο όχημα στις μεγαλύτερες δυνάμεις λόγω της κινήσεως ενός υγρού:

α. Όταν είναι φορτωμένο κατά το 5 – 10% του συνολικού του όγκου.	Λ
β. Όταν είναι φορτωμένο κατά το 50% του συνολικού του όγκου.	Σ
γ. Όταν είναι φορτωμένο άνω του 80% του συνολικού του όγκου.	Λ

16. Πώς κινούνται τα υγρά μέσα σε ένα βυτίο:

α. Κατά την επιβράδυνση σε ευθύγραμμη πορεία, κινούνται προς τα πίσω (αντίθετα από την κίνηση του οχήματος).	Λ
β. Σε μια αριστερή στροφή με σταθερή ταχύτητα, κινούνται προς την οπίσθια αριστερή πλευρά.	Λ
γ. Σε μια δεξιά στροφή με σταθερή ταχύτητα, κινούνται προς την αριστερή πλευρά.	Σ

17. Πώς κινούνται τα υγρά μέσα σε ένα βυτίο κατά την επιβράδυνση πάνω σε μια στροφή:

α. Οι ύλες διαφεύγουν μέσω βαλβίδων εξαερισμού, λόγω της κινήσεώς τους σε διαμήκη και πλευρική κατεύθυνση.	Λ
β. Κινούνται μόνο σε κατεύθυνση κατά μήκος του οχήματος.	Λ
γ. Σε δεξιά στροφή, κινούνται κατά μήκος και πλευρικά προς τα αριστερά.	Σ

18. Για να μειωθεί η ένταση των δυνάμεων, που προκαλούν αστάθεια σε βυτιοφόρα οχήματα:

α. Ο οδηγός πρέπει να επιβραδύνει πριν από τις στροφές και όχι όταν βρίσκεται σε αυτές.	Σ
β. Ο οδηγός πρέπει να προσπερνά και να επιστρέφει στη λωρίδα του γρήγορα.	Λ
γ. Ο οδηγός πρέπει να επιβραδύνει διαρκώς, όσο βρίσκεται σε μια στροφή.	Λ

19. Με ποια ταχύτητα πρέπει να οδηγεί ένας οδηγός, όταν οδηγεί ένα βυτιοφόρο όχημα κατά μήκος μιας απότομης στροφής, λαμβάνοντας υπόψη την ποσότητα υγρού:

α. Όσο μεγαλύτερη ποσότητα υγρού μεταφέρεται, τόσο μικρότερη πρέπει να είναι η ταχύτητα στη στροφή.	Λ
β. Πρέπει να οδηγεί πιο αργά στη στροφή, αν το βυτίο είναι κατά 50% γεμάτο, ενώ, αν το βυτίο είναι άδειο ή κατά 95% γεμάτο, δεν χρειάζεται να αλλάξει ταχύτητα.	Λ
γ. Μπορεί να οδηγεί πιο γρήγορα σε μια στροφή, αν το βυτίο είναι άδειο, με μέση ταχύτητα, αν το βυτίο είναι κατά 95% γεμάτο και πιο αργά, αν το βυτίο είναι κατά 50% γεμάτο.	Σ

20. Τι πρέπει να λάβει υπόψη του ο οδηγός, όταν οδηγεί ένα βυτιοφόρο όχημα με βυτίο μονού διαμερίσματος φορτωμένο μεταξύ 40 και 70% του συνολικού του όγκου:

α. Ότι πρέπει να οδηγεί αργά στις απότομες στροφές, επειδή το υγρό κινείται με τέτοιο τρόπο ώστε να υπάρχει κίνδυνος ανατροπής του οχήματος.	Σ
β. Ότι σε απότομες στροφές η δύναμη του κινούμενου υγρού θα εφαρμοστεί στα μπροστινά τοιχώματα.	Λ
γ. Ότι, λόγω της κινήσεως του υγρού, μειώνεται η θερμοκρασία.	Λ

21. Πώς πρέπει να επιβραδύνει ο οδηγός μιας μονάδας μεταφοράς, εάν μεταφέρει ένα βυτίο μονού διαμερίσματος με λίγα μόνο διαπερατά τοιχώματα, γεμάτο κατά το ήμισυ με ένα υγρό υψηλής πυκνότητας:

α. Πρέπει να κρατήσει το πόδι του στον ποδομοχλό του φρένου για ορισμένα δευτερόλεπτα, αφού σταματήσει το όχημα, έτσι ώστε η κίνηση κατά κύματα μέσα στο βυτίο να μπορεί να ηρεμήσει, αποφεύγοντας έτσι ζημιά που μπορεί να προκληθεί στο κιβώτιο ταχυτήτων και στο σύστημα μεταδόσεως.	Σ
β. Κανονικά, σαν να ήταν βυτίο γεμάτο κατά 95% της συνολικής του χωρητικότητας.	Λ
γ. Πρέπει να απομακρύνει το πόδι του από τον ποδομοχλό του φρένου αμέσως μόλις θα σταματήσει, για να μην προκληθεί ζημιά στο κιβώτιο ταχυτήτων και στο σύστημα μεταδόσεως.	Λ

22. Έχει κάποια επίδραση ο οδηγός στην κίνηση ενός υγρού μέσα σε ένα βυτιοφόρο όχημα ή σε ένα εμπορευματοκιβώτιο – βυτίο:

α. Ναι, αλλά μόνο στην περίπτωση βυτίων μονού διαμερίσματος.	Λ
β. Ναι, μέσω της οδηγήσεώς του.	Σ
γ. Όχι, επειδή η κίνηση του υγρού είναι συνεχής.	Λ

23. Δύο οχήματα έχουν φορτωθεί με το ίδιο ωφέλιμο φορτίο. Το ένα μεταφέρει ένα υγρό σε ένα βυτίο και το άλλο σκόνη σε σάκους:

α. Η απόσταση στάσεως (πεδησεως) θα είναι η ίδια και για τα δύο οχήματα.	Λ
β. Η απόσταση στάσεως για το όχημα, που μεταφέρει το βυτίο, θα είναι μεγαλύτερη.	Σ
γ. Η απόσταση στάσεως για το όχημα, που μεταφέρει σάκους, θα είναι μεγαλύτερη.	Λ

24. Ποια είναι η σωστή σειρά αυξανόμενης πιθανότητας ανατροπής, των παρακάτω τύπων βυτίων:-

α. Εμπορευματοκιβώτια — βυτία με κυλινδρικά βυτία, ελλειπτικά βυτία, πολύπλευρα (σχήματος κουτιού) βυτία, κυλινδρικά βυτία.	Λ
β. Ελλειπτικά ή πολύπλευρα (σχήματος κουτιού) βυτία, εμπορευματοκιβώτια — βυτία με κυλινδρικά βυτία, κυλινδρικά βυτία.	Λ
γ. Ελλειπτικά ή πολύπλευρα (σχήματος κουτιού) βυτία, κυλινδρικά βυτία, εμπορευματοκιβώτια — βυτία με κυλινδρικά βυτία.	Σ

(β) Ειδικές απαιτήσεις οχημάτων

1. Ένα εμπορευματοκιβώτιο – βυτίο είναι:

α. Μια μονάδα μεταφοράς σχεδιασμένη έτσι ώστε να μπορεί να μετακινείται ακόμα και όταν είναι φορτωμένη.	Σ
β. Μια μονάδα μεταφοράς, που μπορεί να μετακινηθεί μόνο όταν είναι άδεια.	Λ
γ. Μια μονάδα μεταφοράς μόνιμα προσαρτημένη στο αμάξωμα ενός οδικού οχήματος.	Λ

2. Ένα σταθερό βυτίο είναι:

α. Ένα βυτίο με χωρητικότητα άνω του 1m^3 μόνιμα προσαρτημένο σε ένα όχημα.	Σ
β. Ένα βυτίο με χωρητικότητα κάτω του 1m^3 μόνιμα προσαρτημένο σε ένα όχημα.	Λ
γ. Ένα βυτίο αποθηκεύσεως που ανήκει στον αποστολέα ή τον παραλήπτη.	Λ

3. Ένα βυτιοφόρο όχημα είναι:

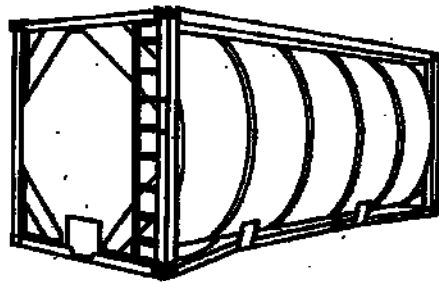
α. Ένα όχημα σχεδιασμένο, για να μεταφέρει υγρά, αέρια, σκόνες ή κόκκους σε συσκευασίες.	Λ
β. Ένα όχημα σχεδιασμένο, για να μεταφέρει υγρά, αέρια, σκόνες ή κόκκους, εξοπλισμένο με ένα ενσωματωμένο βυτίο.	Σ
γ. Ένα όχημα σχεδιασμένο, για να μεταφέρει υγρά, αέρια, σκόνες ή κόκκους, όταν φορτώνει ή εκφορτώνει ένα εμπορευματοκιβώτιο – βυτίο.	Λ

4. Τι εννοείται με τον όρο όχημα με συστοιχία βυτίων ή δοχείων (battery) σε σχέση με τη μεταφορά σε βυτία:

α. Ένα όχημα, που αποτελείται από αρκετά μεγάλα κυλινδρικά δοχεία (σωλήνες αερίου), προσαρτημένα σε ένα πλαίσιο, συνδεδεμένα μεταξύ του μέσω αγωγών και έχοντας συνολική χωρητικότητα άνω των 1.000 λίτρων.	Σ
β. Ένα όχημα, που αποτελείται από αρκετά αποσπώμενα βυτία μόνιμα προσαρτημένα στη μονάδα μεταφοράς.	Λ
γ. Ένα όχημα, στο οποίο μπορούν να φορτωθούν αρκετές διαφορετικές συσκευασίες, που περιέχουν αγαθά των κλάσεων 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 ή 9.	Λ

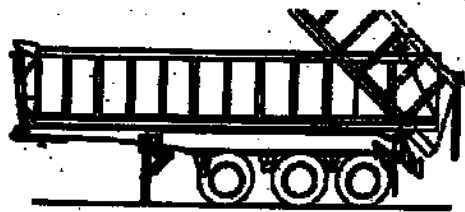
5. Ποιο σχήμα απεικονίζει ένα εμπορευματοκιβώτιο – βυτίο:

α.



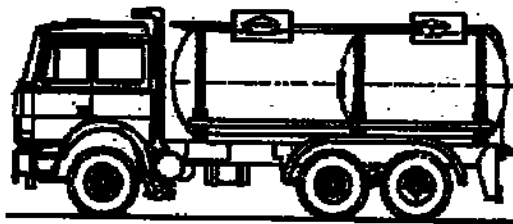
Σ

β.



Λ

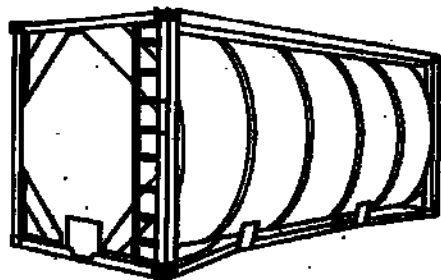
γ.



Λ

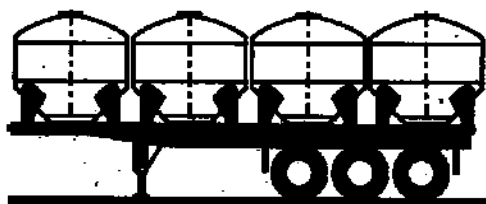
6. Ποιο σχήμα απεικονίζει ένα βυτιοφόρο όχημα:

α.



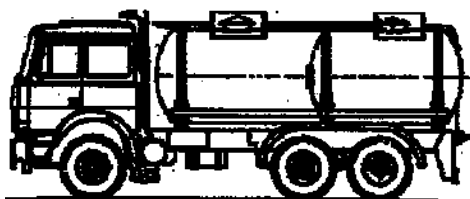
Λ

β.



Λ

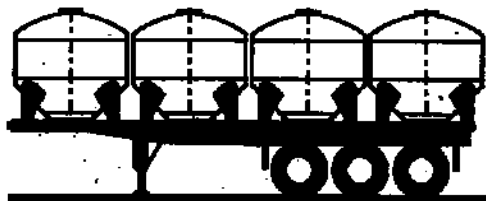
γ.



Σ

7. Ποιο σχήμα απεικονίζει ένα όχημα με αρκετά αποσπώμενα βυτία:

α.



Σ

β.



Λ

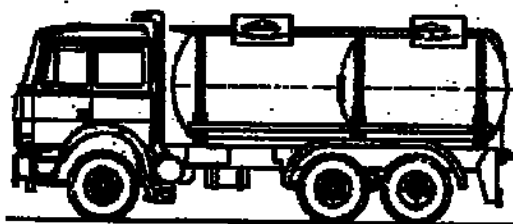
γ.



Λ

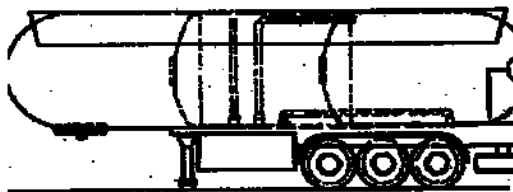
8. Ποιο σχήμα απεικονίζει βυτιοφόρο όχημα μεταφοράς υγροποιημένων αερίων:

α.



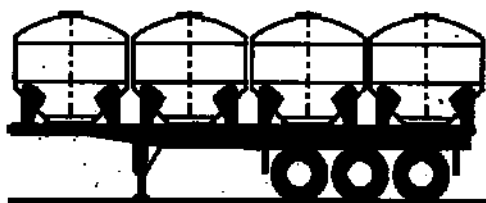
Λ

β.



Σ

γ.



Λ

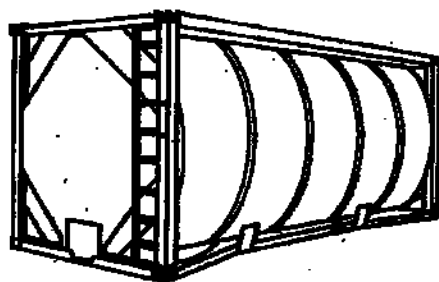
9. Ποιο σχήμα απεικονίζει βυτιοφόρο όχημα μεταφοράς υλών υπό μορφή σκόνης ή κόκκων:

α.



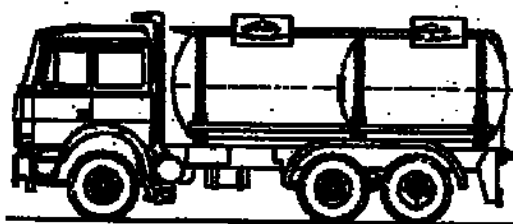
Σ

β.



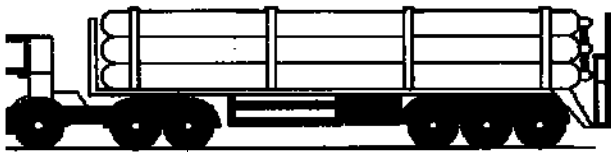
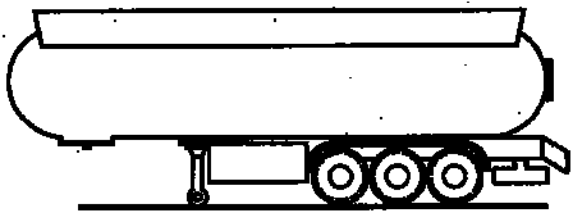
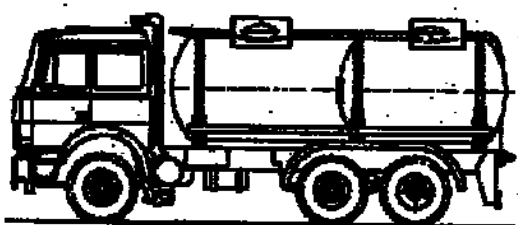
Λ

γ.



Λ

10. Ποιο σχήμα απεικονίζει όχημα με συστοιχία βυτίων ή δοχείων (battery) μεταφοράς υγρών, με αρκετά διασυνδεδεμένα μέσω αγωγών βυτία μόνιμα προσαρτημένα:

α.		Σ
β.		Λ
γ.		Λ

11. Ένα αποσυναρμολογούμενο ή αποσπώμενο βυτίο είναι:

α. Ένα βυτίο, από το οποίο μπορεί να αφαιρεθεί όλος ο βοηθητικός εξοπλισμός.	Λ
β. Ένα βυτίο τουλάχιστον 1.000 λίτρων, που μπορεί να αφαιρεθεί από το όχημα μόνο όταν είναι άδειο.	Σ
γ. Ένα βυτίο με χωρητικότητα κάτω των 1.000 λίτρων.	Λ

12. Τι εξοπλισμό πρέπει να διαθέτει ένα βυτιοφόρο μηχανοκίνητο όχημα (βυτιοφόρο όχημα), που προορίζεται για τη μεταφορά υλών της κλάσεως 3:

α. Έναν προφυλακτήρα μπροστά.	Λ
β. Συσσωρευτές (μπαταρίες) αντι – σπινθηρισμού νικελίου – καδμίου.	Λ
γ. Χειροκίνητους γενικούς διακόπτες του συσσωρευτή (ένα στο θάλαμο του οδηγού και ένα στο εξωτερικό του οχήματος).	Σ

13. Ένα βυτιοφόρο όχημα που προορίζεται για τη μεταφορά υλών της κλάσεως 3 της ADR, πρέπει να είναι εξοπλισμένο με:

α. Μια βάση του συσσωρευτή ανοικτή στον αέρα για να επιτρέπει εξαερισμό.	Λ
β. Μια δεύτερη δεξαμενή καυσίμου ενσωματωμένη στο πίσω μέρος του θαλάμου του οδηγού.	Λ
γ. Ένα ηλεκτρικό σύστημα, στο οποίο τα καλώδια είναι εγκλωβισμένα σε θήκη χωρίς ραφές ή σε πλαστικό ή σε μεταλλική θήκη με επίστρωση πλαστικού.	Σ

14. Τα νέα βυτιοφόρα οχήματα με μέγιστη μάζα 16 τόνων ή περισσότερο, που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υλών της ADR πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α. Ένα σύστημα AST.	Λ
β. Ένα σύστημα ABS.	Σ
γ. Ένα σύστημα πεδήσεως, που κλειδώνει (μπλοκάρει) τα φρένα.	Λ

15. Ένα μηχανοκίνητο όχημα με μέγιστη μάζα άνω των 16 τόνων, που σύρει ένα ημι-τρίλερ με ένα βυτίο της ADR, πρέπει να είναι εξοπλισμένο με:

α. Ένα σύστημα πεδήσεως αντοχής, το οποίο μπορεί να αποτελείται από ηλεκτρομαγνητικά ή υδραυλικά φρένα, που επενεργούν στον κινητήριο άξονα.	Σ
β. Δύο ανταλλακτικούς συσσωρευτές εντός του οχήματος.	Λ
γ. Μεταλλικό θάλαμο οδηγού από έλασμα ανοξειδωτού χάλυβα ή αλουμινίου.	Λ

16. Σύμφωνα με την ADR, τι εξοπλισμό πρέπει να διαθέτει ένα μηχανοκίνητο όχημα με μέγιστη μάζα άνω των 16 τόνων, που μεταφέρει ένα εμπορευματοκιβώτιο με μέγιστο όγκο άνω των 3.000 λίτρων:

α. Ένα σύστημα ASTR για αποφυγή διολισθήσεως σε «μαύρο πάγο».	Λ
β. Ένα σύστημα, που επιβραδύνει την εκπομπή λιπαντικού από το σύστημα πεδήσεως.	Λ
γ. Ένα σύστημα πεδήσεως αντοχής.	Σ

17. Τι είναι ένα βυτίο:

α. Μια δεξαμενή αποτελούμενη από ένα κυλινδρικό σώμα με κλειστά άκρα, με χωρητικότητα άνω του 1m^3 .	Σ
β. Ένα κυβικού σχήματος δοχείο με χωρητικότητα κάτω των 1.000 λίτρων.	Λ
γ. Ένα κυλινδρικού σχήματος δοχείο με ελάχιστη χωρητικότητα 20.000 λίτρων χωρίς εσωτερικά τοιχώματα ή διαπερατά τοιχώματα.	Λ

18. Τι συνιστά δομικό εξάρτημα ενός βυτίου:

α. Οι συσκευές πληρώσεως και εκκενώσεως του κελύφους.	Λ
β. Οι εσωτερικές και εξωτερικές συσκευές ενισχύσεως, προσαρτήσεως, προστασίας και σταθεροποίησης.	Σ
γ. Οι βαλβίδες πίεσεως δοκιμής και λειτουργίας της δεξαμενής.	Λ

19. Ποια είναι τα εξωτερικά δομικά στοιχεία ενός βυτίου:

α. Οι δακτύλιοι ενισχύσεως που είναι συγκολλημένοι στο εξωτερικό του βυτίου.	Σ
β. Τα τοιχώματα, που είναι συγκολλημένα στο εσωτερικό του βυτίου.	Λ
γ. Τα διαπερατά τοιχώματα, που είναι συγκολλημένα στο εσωτερικό του βυτίου.	Λ

20. Ποια είναι τα εσωτερικά δομικά στοιχεία ενός βυτίου:

α. Οι ανθρωποθυρίδες.	Λ
β. Τα εξαρτήματα, που προσδένουν το βυτίο στο πλαίσιο του οχήματος.	Λ
γ. Οι δακτύλιοι ενισχύσεως που είναι συγκολλημένοι στο εσωτερικό του βυτίου.	Σ

21. Τι είναι το διαπερατό τοίχωμα σε ένα βυτίο:

α. Είναι μια εσωτερική δομική κατασκευή με ανοίγματα, που επιτρέπει στα υγρά να τη διαπερνούν.	Σ
β. Είναι μια εσωτερική δομική κατασκευή με κυκλικά ανοίγματα διαμέτρου τουλάχιστον 300 mm.	Λ
γ. Είναι μια εσωτερική δομική κατασκευή χωρίς ανοίγματα τοποθετημένη σε κάθε άκρο του κυλινδρικού μέρους του κελύφους.	Λ

22. Πώς μπορεί ένα βυτίο να χωριστεί σε διαφορετικά διαμερίσματα:

α. Με εσωτερικά τοιχώματα (πλήρη εσωτερικά τοιχώματα).	Σ
β. Με διαπερατά τοιχώματα.	Λ
γ. Με βαλβίδες.	Λ

23. Ποια δομικά στοιχεία αποτελούν τον εξοπλισμό συντηρήσεως ενός βυτίου:

α. Τα εσωτερικά τοιχώματα ή τα διαπερατά τοιχώματα.	Λ
β. Οι ανθρωποθυρίδες και οι οπές χειρός (ανοίγματα καθαρισμού).	Σ
γ. Η μέθοδος, με την οποία το βυτίο είναι προσαρτημένο σε ένα αμάξωμα.	Λ

24. Ποια από τα παρακάτω χαρακτηριστικά που αφορούν στις ανθρωποθυρίδες, θεωρείτε σωστά:

α. Οι ανθρωποθυρίδες, που βρίσκονται υπό πίεση, συνήθως έχουν μια μόνο καταπακτή με ένα μόνο μεντεσέ (χωρίς βίδες ή μπουλόνια).	Λ
β. Το σχήμα των ανθρωποθυρίδων είναι συνήθως κυκλικό ή ωσειδές.	Σ
γ. Το μέγεθος μιας κυκλικής ανθρωποθυρίδας μπορεί να είναι μειωμένο σε διάμετρο 25 cm σε βυτία με χωρητικότητα κάτω των 5.000 λίτρων.	Λ

25. Πόσες ανθρωποθυρίδες απαιτούνται σε ένα βυτίο με 3 διαμερίσματα, από τα οποία το ένα διαθέτει ένα διαπερατό τοίχωμα:

α. Τέσσερις.	Λ
β. Δύο.	Λ
γ. Τρεις.	Σ

26. Η ύπαρξη τουλάχιστον μιας ανθρωποθυρίδας είναι:

α. Υποχρεωτική για κάθε βαλβίδα ασφαλείας.	Λ
β. Υποχρεωτική για κάθε διαπερατό τοίχωμα.	Λ
γ. Υποχρεωτική για κάθε διαμέρισμα της δεξαμενής.	Σ

27. Η συσκευή εξαερισμού είναι:

α. Μια συσκευή, που ανοίγει σε πίεση 1,5 bar.	Λ
β. Μια συσκευή, που επιτρέπει στο βυτίο να βρίσκεται σε επαφή με την ατμόσφαιρα.	Σ
γ. Μια βαλβίδα τοποθετημένη στο κάτω μέρος του βυτίου.	Λ

28. Η συσκευή εξαερισμού:

α. Συνήθως τοποθετείται σε ατμοσφαιρικά βυτία ή βυτία φυσικής εκκένωσης (με τη βαρύτητα).	Σ
β. Συνήθως τοποθετείται σε πεπιεσμένα βυτία.	Λ
γ. Είναι μια συσκευή, που αποτρέπει τη διαφυγή ατμών.	Λ

29. Η συσκευή εξαερισμού:

α. Είναι μια συσκευή, που εμποδίζει τις υπερβολικές πιέσεις.	Σ
β. Είναι μια συσκευή, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη διεξαγωγή φορτώσεως κλειστού κυκλώματος.	Λ
γ. Είναι μια βαλβίδα ασφαλείας, που ανοίγει σε μια πίεση άνω των 3 bar.	Λ

30. Η συσκευή εξαερισμού:

α. Βρίσκεται μεταξύ της βαλβίδας βάσεως και της ακραίας βαλβίδας εκκένωσης.	Λ
β. Λειτουργεί μόνο χειροκίνητα από τον οδηγό.	Λ
γ. Έχει μια λειτουργία ασφαλείας ενεργώντας ενάντια στη συμπτωματική υπερβολική πίεση.	Σ

31. Μια βαλβίδα (αέριος φάσεως) ονομαστικής διαμέτρου μεταξύ 25 mm και 40 mm στην κορυφή του βυτίου:

α. Χρησιμοποιείται, για να επιστρέφει ατμούς στο βυτίο κατά την εκφόρτωση σε κλειστό κύκλωμα.	Σ
β. Συνήθως λειτουργεί, όταν είναι ανοιχτή, όπως μια βαλβίδα εξαερισμού.	Λ
γ. Μπορεί να παραμείνει ανοιχτή κατά τη μεταφορά.	Λ

32. Ποιος είναι ο σκοπός μιας βαλβίδας (υγρής φάσεως) ονομαστικής διαμέτρου DN3" = 80 mm στην κορυφή ενός βυτίου:

α. Η αποφυγή υπερβολικής πίεσεως.	Λ
β. Να μπορεί να χρησιμοποιηθεί για φόρτωση από πάνω.	Λ
γ. Χρησιμοποιείται για εκφόρτωση (εκκένωση) από πάνω.	Σ

33. Μια βαλβίδα (υγρής φάσεως DN3" = 80 mm) που σταματά την παροχή του αγωγού πληρώσεως (δηλ. έχει ένα συνδεδεμένο αγωγό πληρώσεως):

α. Περιορίζει την πίεση κατά τη μεταφορά.	Λ
β. Πρέπει να είναι κλειστό κατά τη μεταφορά	Σ
γ. Μπορεί να παραμένει ανοιχτή κατά τη μεταφορά.	Λ

~~34. Μια βαλβίδα (αέριας φάσεως) ονομαστικής διαμέτρου μεταξύ 25 mm και 40 mm στην κορυφή του βυτίου:~~

α. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για εξαερισμό του βυτίου.	Λ
β. Χρησιμοποιείται, για να επιστρέφει ατμούς στη δεξαμενή του πελάτη κατά τη φόρτωση σε κλειστό κύκλωμα.	Σ
γ. Είναι υποχρεωτική, για να κλείνει τον αγωγό πληρώσεως.	Λ

35. Τι είναι η βαλβίδα υπερπίεσεως (ασφαλείας):

α. Μια βαλβίδα, που ενεργεί ενάντια στην υπερβολική πίεση.	Σ
β. Μια βαλβίδα, που κανονικά λειτουργεί ανοιχτή.	Λ
γ. Μια συσκευή εξαερισμού, που επιτρέπει στο βυτίο να παραμένει σε επαφή με το περιβάλλον.	Λ

36. Η βαλβίδα υπερπίεσεως (ασφαλείας):

α. Μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί ενάντια στην αποσυμπίεση.	Σ
β. Κλείνει αυτόματα, όταν το βυτίο πάρει κλίση μεγαλύτερη των 30°.	Λ
γ. Έχει την ίδια λειτουργία με τη βαλβίδα βάσεως.	Λ

37. Ο δίσκος θραύσεως:

α. Είναι υποχρεωτικός σε βυτία, που μεταφέρουν μόνο καύσιμα.	Λ
β. Είναι μια συσκευή, που είναι συνήθως ανοιχτή.	Λ
γ. Είναι μια μεταλλική πλάκα τοποθετημένη μεταξύ της βαλβίδας υπερπίεσεως και του βυτίου.	Σ

38. Η βαλβίδα βάσεως:

α. Είναι μια συσκευή, που κλείνει μια οπή (από μέσα) στο κάτω μέρος του βυτίου.	Σ
β. είναι μια συσκευή, που επιτρέπει τη διαφυγή ατμών, όταν το βυτίο είναι φορτωμένο.	Λ
γ. Είναι μια συσκευή, που ενεργεί ενάντια σε υπερβολικές πιέσεις και συνήθως είναι κλειστή.	Λ

39. Η βαλβίδα βάσεως:

α. Εμποδίζει τη διαφυγή ουσιών, αν σπάσει ή αφαιρεθεί ο αγωγός εκκενώσεως.	Σ
β. Είναι τοποθετημένη μετά (σε σχέση με τη ροή) από την ακραία βαλβίδα εκκενώσεως.	Λ
γ. Θεωρείται ως μια συσκευή ελέγχου του επιπέδου πληρώσεως.	Λ

40. Η βαλβίδα βάσεως:

α. Πρέπει να είναι πάντα κλειστή κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.	Σ
β. Μπορεί να παραμείνει ανοιχτή κατά τη μεταφορά για έλεγχο της πλήρους στεγανότητας της ακραίας βαλβίδας εκκενώσεως, που είναι τοποθετημένη στο άκρο του αγωγού εκκενώσεως.	Λ
γ. Χρησιμοποιείται ως μια συσκευή, που ενεργεί ενάντια στην αποσυμπίεση.	Λ

41. Η βαλβίδα βάσεως:

α. Είναι υποχρεωτική για κάθε διαμέρισμα του βυτίου.	Σ
β. Μπορεί η συσκευή κλεισίματος να βρίσκεται στο εξωτερικό του βυτίου, δηλαδή να κλείνει το βυτίο από έξω.	Λ
γ. Πρέπει να ενεργοποιείται (ανοίγεται) στην περίπτωση φορτώσεως από πάνω.	Λ

42. Πώς μπορεί να ελέγχεται το άνοιγμα της βαλβίδας βάσεως:

α. Μέσω ενός θερμικού συστήματος από πάνω.	Λ
β. Μέσω ενός πνευματικού συστήματος από κάτω.	Σ
γ. Αυτόματα με το άνοιγμα των ακραίων βαλβίδων εκκενώσεως.	Λ

43. Η ακραία βαλβίδα εκκενώσεως στο άκρο του αγωγού εκκενώσεως:

α. Πρέπει να είναι ανοιχτή για φόρτωση από πάνω.	Λ
β. Είναι περιττή, εάν το άκρο του αγωγού εκκενώσεως είναι εξοπλισμένο με ένα κοχλιωτό πώμα ή παρέμβυσμα.	Λ
γ. Είναι μια βαλβίδα, με την οποία συνδέεται ο εύκαμπτος σωλήνας φόρτωσης από κάτω.	Σ

44. Η ακραία βαλβίδα εκκενώσεως:

α. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί, για να εισάγει πεπιεσμένο αέρα, το βυτίο είναι φορτωμένο.	Λ
β. Είναι μία συσκευή, που ενεργεί ενάντια στην αποσυμπίεση.	Λ
γ. Τοποθετείται μετά από τη βαλβίδα βάσεως.	Σ

45. Ο αγωγός εκκενώσεως ανάμεσα στη βαλβίδα βάσεως και την ακραία βαλβίδα εκκενώσεως:

α. Πρέπει να είναι κενός κατά τη μεταφορά.	Σ
β. Δεν πρέπει να διέρχονται υγρά μέσα από αυτόν.	Λ
γ. Μπορεί να περιέχει ουσίες κατά τη μεταφορά.	Λ

46. Η θερμική μόνωση ή η μόνωση έναντι θερμικών απωλειών:

α. Είναι μια μορφή εσωτερικής προστασίας σε ένα βυτίο.	Λ
β. Είναι μια εξωτερική επικάλυψη του βυτίου.	Σ
γ. Ο σκοπός της είναι να αποτρέψει πιθανές διαρροές από το βυτίο.	Λ

47. Το κοχλιωτό πώμα ή παρέμβυσμα στην ακραία βαλβίδα εκκενώσεως:

α. Τοποθετείται στην ακραία βαλβίδα εκκενώσεως.	Σ
β. Μπορεί να αφαιρεθεί κατά τη μεταφορά.	Λ
γ. Δεν είναι απαραίτητη, εάν η ακραία βαλβίδα εκκενώσεως είναι εντελώς στεγανή, όταν είναι κλειστή.	Λ

48. Η προστασία του βυτίου για αποφυγή πτώσεων από ψηλά:

α. Είναι τοποθετημένη στο άνω μέρος του βυτίου και αποτελείται από ράγες προστασίας.	Σ
β. Είναι τοποθετημένη στο κάτω μέρος του βυτίου και αποτελείται από ένα κουτί πρώτων βοηθειών.	Λ
γ. Περιλαμβάνει εξοπλισμό προσωπικής προστασίας.	Λ

49. Η γείωση:

α. Μόλις συνδεθεί, εξαλείφει οποιαδήποτε πιθανά ηλεκτρομαγνητικά ρεύματα.	Λ
β. Εμποδίζει τη δημιουργία σπινθήρων λόγω της διαφοράς ηλεκτρικού δυναμικού μεταξύ του βυτιοφόρου οχήματος και της εγκαταστάσεως του πελάτη.	Σ
γ. Μπορεί να επιτευχθεί με ενεργοποίηση του γενικού διακόπτη του συσσωρευτή.	Λ

50. Τα συστήματα θερμάνσεως του βυτίου:

α. Μπορούν να εγκατασταθούν μόνο μετά από έγκριση των αρμοδίων αρχών και να λειτουργούν χωρίς να ξεπεραστεί η μέγιστη υπολογισμένη θερμοκρασία του βυτίου.	Σ
β. Μπορεί να λειτουργούν σε κάθε περίπτωση, ανεξάρτητα από την επικίνδυνη ύλη, που μεταφέρεται.	Λ
γ. Απαγορεύονται τελείως, πάντοτε.	Λ

51. Η γείωση:

α. Χρειάζεται μόνο για να καλύπτει τα μεταλλικά τμήματα του βυτίου.	Λ
β. Συνδέει (ηλεκτρικά) το αμάξωμα του οχήματος με το βυτίο.	Σ
γ. Επιτρέπει τη σύνδεση (ηλεκτρικά) του γενικού διακόπτη του συσσωρευτή με τους συσσωρευτές.	Λ

52. Πώς συγκεντρώνονται ηλεκτροστατικά φορτία:

α. Από την κίνηση του οχήματος, αν δεν είναι γειωμένο.	Σ
β. Από εξάτμιση υγρών.	Λ
γ. Από την επίδραση του φωτός σε υγρά.	Λ

53. Τι όργανα ελέγχου τοποθετούνται συνήθως σε βυτία:

α. Θερμόμετρα για έλεγχο της θερμοκρασίας των υλών, που μεταφέρονται.	Σ
β. Μανόμετρα για έλεγχο της θερμοκρασίας των υλών, που μεταφέρονται.	Λ
γ. Κανένα δεν επιτρέπεται σύμφωνα με την ADR.	Λ

54. Τι χαρακτηρίζει ένα ατμοσφαιρικό βυτίο:

α. Μπορεί να εκφορτωθεί από κάτω υπό πίεση.	Λ
β. Η διατομή του, που μπορεί να είναι μόνο κυκλική.	Λ
γ. Δεν πρέπει και / ή δεν μπορεί να λειτουργεί υπό πίεση.	Σ

~~55. Τα βυτία, που προορίζονται για τη μεταφορά υλών των κλάσεων 3, 5.1, 6.1, 8 και 9 με κυκλική διατομή:~~

α. Είναι σχεδιασμένα και / ή εγκεκριμένα, για να εκκενώνονται με τη βοήθεια της βαρύτητας ή μέσω μιας αντλίας.	Λ
β. Μπορεί να είναι σχεδιασμένα και / ή εγκεκριμένα, για να εκφορτώνονται υπό πίεση.	Σ
γ. Έχουν πάχος τοιχωμάτων μεταξύ 8 και 12 mm (από ανθρακούχο ή από ανοξείδωτο χάλυβα).	Λ

56. Το υγρό, που χρησιμοποιείται στις δοκιμές υδραυλικής πίεσεως και στεγανότητας, είναι:

α. Θειικό οξύ.	Λ
β. Νερό.	Σ
γ. Οποιοδήποτε υγρό.	Λ

57. Οι δοκιμές στεγανότητας και υδραυλικής πίεσεως επιτρέπουν:

α. Τον έλεγχο για ύπαρξη ρωγμών ή οπών, δηλαδή της στεγανότητας του βυτίου.	Σ
β. Τον έλεγχο της αποδοτικότητας της θερμικής μονώσεως, αν υπάρχει.	Λ
γ. Τον έλεγχο των βαθμών πληρώσεως.	Λ

58. Τι χαρακτηρίζει ένα «βυτίο πίεσεως»:

α. Συνήθως έχει κυκλική διατομή.	Σ
β. Συνήθως έχει μια πολύπλευρη (σχήματος κουτιού) ή ελλειπτική διατομή.	Λ
γ. Δεν πρέπει και / ή δεν μπορεί να λειτουργεί υπό πίεση.	Λ

59. Σε τι διαστήματα πρέπει να ελέγχονται στα σταθερά βυτία:

α. Κάθε χρόνο.	Λ
β. Κάθε τρία χρόνια.	Σ
γ. Κάθε πέντε χρόνια.	Λ

60. Η τριετής επιθεώρηση των σταθερών βυτίων:

α. Απαιτεί μια εσωτερική επιθεώρηση του βυτίου.	Λ
β. Απαιτεί μια υδραυλική δοκιμή ελέγχου.	Λ
γ. Απαιτεί μια δοκιμή στεγανότητας ώστε να ελεγχθεί η στεγανότητα του βυτίου.	Σ

61. Η εξαετής επιθεώρηση των σταθερών βυτίων:

α. Απαιτεί δοκιμή εν θερμώ.	Λ
β. Απαιτεί μια επιθεώρηση της εσωτερικής και εξωτερικής καταστάσεως του βυτίου και έναν έλεγχο της σωστής λειτουργίας του βοηθητικού εξοπλισμού.	Σ
γ. Απαιτεί έλεγχο του μέγιστου περιθωρίου.	Λ

62. Τα υλικά, που συνήθως χρησιμοποιούνται για την κατασκευή βυτίων, μπορεί να είναι:

α. Κασσίτερος.	Λ
β. Μπρούντζος.	Λ
γ. Ανθρακούχος χάλυβας.	Σ

63. Τα βυτία, που προορίζονται για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων:

α. Συνήθως είναι σχεδιασμένα, για να αντέχουν σε πιέσεις μεταξύ 10 και 30 bar.	Σ
β. Μπορεί να διαθέτουν δείκτες στάθμης από γυαλί.	Λ
γ. Γενικά είναι σχεδιασμένα, για να αντέχουν σε πιέσεις μεταξύ 1 και 3 bar.	Λ

64. Τα βυτία που προορίζονται για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων:

α. Συνήθως είναι κατασκευασμένα από ανθρακούχο χάλυβα με πάχος τοιχωμάτων μεταξύ 5 και 15 mm.	Σ
β. Έχουν ελλειπτική διατομή.	Λ
γ. Συνήθως είναι κατασκευασμένα από ανθρακούχο χάλυβα με πάχος τουλάχιστον μεταξύ 3 και 5 mm.	Λ

65. Τα βυτία, που προορίζονται για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων:

α. Πάντοτε εξοπλίζονται με βαλβίδες υγρής και αέριας φάσεως.	Σ
β. Δεν χρειάζεται να διαθέτουν βαλβίδες αέριας φάσεως.	Λ
γ. Μπορεί να είναι εξοπλισμένα με μια διάταξη εξαερισμού.	Λ

66. Τι χαρακτηριστικά έχουν τα βυτία, που χρησιμοποιούνται για να μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια βαθιάς ψύξεως:

α. Πολύπλευρή διατομή (σχήματος κουτιού) και θερμική μόνωση μεγάλου πάχους (250 – 300 mm).	Λ
β. Την ικανότητα να αντέχουν σε πολύ υψηλές πιέσεις (μεταξύ 100 και 150 bar) και τουλάχιστον δύο διαμερίσματα.	Λ
γ. Αντίσταση στην πίεση και υποχρεωτική θερμική μόνωση του τύπου «μόνωση κενού».	Σ

67. Ποιες συσκευές για τον έλεγχο του βαθμού πληρώσεως μπορούν να βρεθούν σε βυτία, που προορίζονται για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων:

α. Δεν επιτρέπεται η χρήση συσκευών, εφ' όσον ο έλεγχος του βαθμού πληρώσεως γίνεται με μέτρηση του βάρους.	Λ
β. Διαφανείς δείκτες στάθμης (από γυαλί).	Λ
γ. Μετρητές στάθμης (ενσωματωμένοι δείκτες), που ανιχνεύουν ένα προκαθορισμένο βαθμό πληρώσεως.	Σ

68. Οι συσκευές αποκοπής (κλεισίματος) σε βυτία, που προορίζονται για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων:

α. Πρέπει να είναι εξοπλισμένα με συσκευές ταχείας αποκοπής σε υπερβολική ροή, που κλείνουν αυτόματα, αν σπάσει ο εύκαμπτος αγωγός εκκενώσεως.	Σ
β. Πρέπει να είναι εξοπλισμένα με συσκευές ταχείας αποκοπής σε υπερβολική ροή, τις οποίες ο οδηγός πρέπει να κλείσει χειροκίνητα, αν σπάσει ο εύκαμπτος αγωγός εκκενώσεως.	Λ
γ. Έχουν μόνο βαλβίδα με σφαιρίδιο στο άκρο του αγωγού εκκενώσεως.	Λ

(c) Γενικές θεωρητικές γνώσεις των διαφόρων και διαφορετικών συστημάτων φόρτωσης και εκφόρτωσης

1. Ποιες κλάσεις επικινδύνων υλών μπορούν να μεταφερθούν σε βυτία:

α. Όλες οι ύλες της ADR.	Λ
β. Όλες εκτός της κλάσεως 1.	Σ
γ. Οι ίδιες ύλες με αυτές που μπορούν να μεταφερθούν σε συσκευασίες.	Λ

2. Υπάρχουν κάποιες ύλες της ADR, που δεν μπορούν να μεταφερθούν σε βυτία:

α. Ναι, αυτές της κλάσεως 1.	Σ
β. εξαρτάται από το συνολικό όγκο του βυτίου και ο,τιδήποτε άνω των 10.000 λίτρων απαγορεύεται.	Λ
γ. Ναι, αλλά οι ύλες, που δεν μπορούν να μεταφερθούν σε βυτία, μπορούν όλες να μεταφερθούν με εμπορευματοκιβώτια – βυτία και να αποσταλούν μέσω θαλάσσης.	Λ

3. Τα βυτία που προορίζονται για τη μεταφορά προϊόντων πετρελαίου (καύσιμα) με ελλειπτική ή πολύπλευρη διατομή (σχήματος κουτιού):

α. Είναι σχεδιασμένα και / ή εγκεκριμένα, για να εκφορτώνονται υπό πίεση.	Λ
β. Είναι σχεδιασμένα και / ή εγκεκριμένα, για να εκκενώνονται με τη βοήθεια της βαρύτητας ή μέσω μιας αντλίας.	Σ
γ. Είναι σχεδιασμένα, για να αντέχουν σε πιέσεις μεταξύ 2 και 4 bar.	Λ

4. Τι εννοείται με τον όρο «βαθμός πληρώσεως» ενός βυτιοφόρου οχήματος:

α. Ο μέγιστος βαθμός πληρώσεως.	Σ
β. Η μέγιστη πίεση.	Λ
γ. Η μέγιστη θερμοκρασία.	Λ

5. Ο μέγιστος βαθμός πληρώσεως συνδέεται συμπληρωματικά με το «επιτρεπόμενο περιθώριο»:

α. Συνδέεται με κινήσεις του υγρού, που επηρεάζουν την ευστάθεια ενός βυτιοφόρου οχήματος.	Λ
β. Συνδέεται με την αύξηση του όγκου που προκαλείται με την αύξηση της θερμοκρασίας.	Σ
γ. Κανονικά ποικίλλει μεταξύ 80 και 97% του συνολικού όγκου του διαμερίσματος.	Λ

6. Ο ελάχιστος βαθμός πληρώσεως συνδέεται με το «μέγιστο περιθώριο»:

α. Είναι υποχρεωτικός για βυτία, που χωρίζονται σε τμήματα, το καθένα από τα οποία έχει χωρητικότητα κάτω των 7.500 λίτρων.	Λ
β. Είναι υποχρεωτικός για βυτία, που δεν χωρίζονται σε τμήματα, το καθένα από τα οποία έχει χωρητικότητα κάτω των 7.500 λίτρων.	Σ
γ. Για βυτία, που χωρίζονται σε διαμερίσματα των 7.500 λίτρων, είναι τουλάχιστον το 60% του συνολικού όγκου του διαμερίσματος.	Λ

7. Το μέγιστο «επιτρεπόμενο περιθώριο»:

α. Για βυτία, που χωρίζονται σε διαμερίσματα των 7.500 λίτρων, είναι τουλάχιστον το 97% του συνολικού όγκου του διαμερίσματος.	Λ
β. Για βυτία, που χωρίζονται σε διαμερίσματα των 7.500 λίτρων, είναι τουλάχιστον το 20% του συνολικού όγκου του διαμερίσματος.	Λ
γ. Δεν πρέπει να υπερβαίνει το 20%, αν το βυτίο χωρίζεται σε διαμερίσματα των 7.500 λίτρων.	Σ

8. Το «ελάχιστο επιτρεπόμενο» περιθώριο ή περιθώριο ασφαλείας:

α. Εξαρτάται από τα φυσικά χαρακτηριστικά του προϊόντος και επομένως ποικίλλει από προϊόν σε προϊόν.	Σ
β. Πρέπει να είναι τουλάχιστον 80% του όγκου του διαμερίσματος.	Λ
γ. Κανονικά ποικίλλει από 20 ως 10% του όγκου του διαμερίσματος.	Λ

9. Τι απαιτείται ώστε να μπορεί να γίνει μεταφορά υλών, που διαβρώνουν έντονα τα μέταλλα (π.χ. υδροχλωρικό οξύ, υδροφθορικό οξύ, χλωριούχος σίδηρος):

α. Το βυτίο πρέπει να διαθέτει μια εσωτερική επένδυση προστασίας.	Σ
β. Το βυτίο πρέπει να διαθέτει μια εξωτερική επένδυση προστασίας.	Λ
γ. Η χρήση βυτίων από ανοξείδωτο χάλυβα με μεγαλύτερο πάχος τοιχωμάτων (τουλάχιστον 8 mm).	Λ

10. Τι πρέπει να κάνει ο οδηγός ενός βυτιοφόρου οχήματος κατά τη φόρτωση:

α. Να δώσει στο φορτωτή τα έγγραφα του βυτιοφόρου οχήματος, που εξουσιοδοτούν τη μεταφορά των επικινδύνων υλών οι οποίες φορτώνονται.	Σ
β. Να χειρισθεί τον εξοπλισμό και τις συσκευές του φορτωτή.	Λ
γ. Δεν απαιτείται να ελέγξει αν η μεταφορά των εμπορευμάτων είναι εγκεκριμένη, εφόσον αυτό αποτελεί αρμοδιότητα της μεταφορικής εταιρείας.	Λ

11. Τι πρέπει να κάνει ο οδηγός ενός βυτιοφόρου οχήματος κατά τη φόρτωση:

α. Να δείξει στον αποστολέα όλα τα εργαλεία για έκτακτες επισκευές.	Λ
β. Να διαβάσει τις γραπτές οδηγίες και να τις δώσει στον αποστολέα.	Λ
γ. Να τοποθετήσει σήμανση στην ύλη, που μεταφέρεται (με αριθμούς στις πορτοκαλί πινακίδες και ετικέτες).	Σ

12. Τι πρέπει να κάνετε, αν παρατηρήσετε μετά τη φόρτωση ότι το έγγραφο μεταφοράς, που σας έδωσε ο αποστολέας, γράφει ότι το βυτιοφόρο όχημά σας δεν μπορεί να μεταφέρει αυτή την ύλη:

α. Να αρνηθείτε να κάνετε το ταξίδι χωρίς την απαραίτητη έγκριση.	Σ
β. Να τηλεφωνήσετε στην αστυνομία για να σας διαθέσει συνοδεία για τον προορισμό σας.	Λ
γ. Να ενημερώσετε την εταιρεία σας και να διεξάγετε το ταξίδι πριν σας δώσουν έγκριση.	Λ

13. Τι πρέπει να κάνει ο οδηγός κατά τη φόρτωση ενός βυτιοφόρου οχήματος:

α. Να ελέγξει το μέγιστο βαθμό πληρώσεως.	Σ
β. Να καθορίσει πόσο επικίνδυνη είναι η ύλη.	Λ
γ. Να καθορίσει το ειδικό βάρος (πυκνότητα) της ύλης.	Λ

14. Ποιες από τις παρακάτω προφυλάξεις / ενέργειες, που μπορεί να λάβει ο οδηγός ενός βυτιοφόρου οχήματος κατά την εκφόρτωση, θεωρείτε σωστές:

α. Να σβήσει τη μηχανή, εκτός αν χρειάζεται για τη λειτουργία επιπρόσθετου εξοπλισμού (αντλιών ή συμπιεστών).	Σ
β. Αν πρέπει να εργαστεί στο πάνω μέρος του βυτίου, να μη σηκώσει τις προστατευτικές μπάρες που θα τον εμποδίζουν.	Λ
γ. Κατά τη διαδικασία εκφορτώσεως να εγκαταλείψει το όχημα, μόνο αν κάποιος από τους υπαλλήλους της επιχειρήσεως προσφερθεί να τον αντικαταστήσει.	Λ

15. Κατά τη φόρτωση (από πάνω) σε κλειστό κύκλο ο οδηγός:

α. Πρέπει να συνδέει τον αγωγό υγρής φάσεως του πελάτη στη βαλβίδα αέριας φάσεως (ανακτήσεως ατμών), που βρίσκεται στο πάνω μέρος του βυτίου.	Λ
β. Πρέπει να συνδέει τον αγωγό αέριας φάσεως (ανακτήσεως ατμών) του πελάτη στη βαλβίδα αέριας φάσεως που βρίσκεται στο πάνω μέρος του βυτίου.	Σ
γ. Πρέπει να συνδέει τον αγωγό αέριας φάσεως (ανακτήσεως ατμών) του πελάτη στη βαλβίδα υγρής φάσεως που βρίσκεται στο πάνω μέρος του βυτίου.	Λ

16. Τι μπορεί να φορτωθεί σε ένα βυτιοφόρο όχημα, που προορίζεται για τη μεταφορά επικινδύνων υλών:

α. Άλλες επικίνδυνες ύλες, αλλά μόνο μετά από προηγούμενη γνωστοποίηση στην Αστυνομία Μεταφορών και στις αρμόδιες αρχές.	Λ
β. Ακόμα και επικίνδυνες ύλες που δεν αναφέρονται στο πιστοποιητικό του βυτιοφόρου οχήματος, υπό την προϋπόθεση ότι ανήκουν στην ίδια κλάση με ύλες τις οποίες είναι εξουσιοδοτημένο να μεταφέρει.	Λ
γ. Μόνο επικίνδυνες ύλες, για τη φόρτωση των οποίων είναι εξουσιοδοτημένο σύμφωνα με το πιστοποιητικό του βυτιοφόρου οχήματος ή σύμφωνα με αντίστοιχο έγγραφο (π.χ. το πιστοποιητικό του βυτίου).	Σ

17. Κατά τη φόρτωση ενός υγροποιημένου αερίου, πώς μπορεί ο οδηγός να ελέγξει / διαπιστώσει την ποσότητα που έχει φορτωθεί.

α. Ανοίγοντας το καπάκι του ενσωματωμένου δείκτη στάθμης (ανιχνευτή στάθμης), μπορεί μόνο να ελέγξει αν έχει ξεπεραστεί ο μέγιστος βαθμός πληρώσεως.	Σ
β. Κοιτάζοντας μέσα από την ανθρωποθυρίδα, για να ελέγξει τη στάθμη.	Λ
γ. Ανοίγοντας τις βαλβίδες υγρής φάσεως 20 λεπτά μετά το ξεκίνημα της φορτώσεως.	Λ

18. Ποιες από τις παρακάτω προφυλάξεις / ενέργειες μπορεί να λάβει ο οδηγός ενός βυτιοφόρου οχήματος κατά την εκφόρτωση:

α. Αν οι ύλες είναι εύφλεκτες σύμφωνα με την ADR, πάντα να κάνει τη σύνδεση εξισώσεως δυναμικού ώστε να γειώνει το όχημα (ηλεκτρικά).	Σ
β. Να μη γειώνει το όχημα κατά την εκφόρτωση υγρών με σημείο αναφλέξεως κάτω των 61°C.	Λ
γ. Να μην κάνει τη σύνδεση εξισώσεως δυναμικού (γείωση), αν οι ύλες ενέχουν ένα δευτερεύοντα κίνδυνο ευφλεκτικότητας (π.χ. 63 ή 83 ή 883).	Λ

19. Οι προφυλάξεις / ενέργειες, που πρέπει να λάβει ο οδηγός ενός βυτιοφόρου οχήματος κατά την εκφόρτωση, είναι:

α. Μετά την εκφόρτωση να αφήσει τα σήματα, που σχετίζονται με την επικίνδυνη ύλη, την οποία μετέφερε, έτσι ώστε να είναι ορατά.	Σ
β. Μετά την εκφόρτωση, να διατηρήσει ορατές τις πορτοκαλί πινακίδες αλλά να καλύψει ή να αφαιρέσει τις ετικέτες.	Λ
γ. Να προχωρήσει στην εκφόρτωση χωρίς να ρωτήσει σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα του βυτίου του πελάτη, στις περιπτώσεις που αυτή είναι υπόγεια.	Λ

20. Οι γενικές προφυλάξεις / καθήκοντα του οδηγού ενός βυτιοφόρου οχήματος κατά τη φόρτωση είναι:

α. Να μη σηκώσει τις ράγες προστασίας (χειρολαβές), εάν ο διάδρομος πάνω στο βυτίο είναι πλατύτερος από 60 cm.	Λ
β. Να σβήσει τη μηχανή, να εφαρμόσει το φρένο σταθμεύσεως, να τοποθετήσει τα εξαρτήματα ακινητοποιήσεως των τροχών (τάκους) και, αν είναι απαραίτητο, να ενεργοποιήσει το γενικό διακόπτη του συσσωρευτή.	Σ
γ. Να μη χρησιμοποιήσει την ηλεκτρική γείωση ίσου δυναμικού για υγρά με σημείο αναφλέξεως κάτω των 61°C.	Λ

21. Κατά την εκκένωση από κάτω (υπό πίεση) ο οδηγός:

α. Μπορεί να δημιουργήσει κλειστό κύκλωμα, που σημαίνει ανάκτηση ατμών από το βυτίο του πελάτη στο βυτίο του οχήματος.	Λ
β. Συνδέει πρώτα τους αγωγούς πίεσεως στην άνω βαλβίδα αέριας φάσεως και ύστερα τον εύκαμπτο αγωγό στην κάτω ακραία βαλβίδα εκκένωσης.	Σ
γ. Μπορεί να εισαγάγει πεπιεσμένο αέρα στο βυτίο, αν τα υγρά, που περιέχει, έχουν σημείο αναφλέξεως κάτω των 61°C.	Λ

22. Η εκφόρτωση κλειστού κυκλώματος:

α. Χρησιμοποιείται κυρίως για επιτάχυνση της διαδικασίας εκφορτώσεως.	Λ
β. Δεν πρέπει ποτέ να χρησιμοποιείται για τοξικές ύλες.	Λ
γ. Απαιτεί τη σύνδεση δύο αγωγών, ενός υγρής και ενός αέριας φάσεως, από το βυτιοφόρο όχημα στο βυτίο του πελάτη.	Σ

23. Μετά την εκφόρτωση (σε κλειστό κύκλωμα) ενός βυτιοφόρου οχήματος:

α. Θα υπάρχει ατμός στο βυτίο.	Σ
β. Δεν παραμένει ατμός στο βυτίο.	Λ
γ. Δεν παραμένει ατμός ή υγρό στο βυτίο.	Λ

24. Η πλήρωση και η εκκένωση υγρού οξυγόνου:

α. Δεν πρέπει να γίνονται, όταν φοράει κάποιος συνθετικά ρούχα ή ρούχα λερωμένα με λιπαντικό.	Σ
β. Μπορούν να γίνουν χωρίς κίνδυνο, αν κάποιος φοράει συνθετικά ρούχα ή ρούχα λερωμένα με λιπαντικό.	Λ
γ. Μπορούν να γίνουν με ασφάλεια σε κάθε είδους επιφάνεια.	Λ

25. Κατά την εκκένωση από πάνω (υπό πίεση) ο οδηγός:

α. Πρέπει να συνδέσει τους αγωγούς πίεσεως στην άνω βαλβίδα αέριας φάσεως και να συνδέσει τον εύκαμπτο αγωγό στην κάτω βαλβίδα εκκενώσεως.	Λ
β. Πρέπει να συνδέσει τον εύκαμπτο αγωγό στη βαλβίδα εκκενώσεως που βρίσκεται πάνω από το βυθιζόμενο σωλήνα, και μετά να δημιουργήσει πίεση στο βυτίο μέσω της αέριας φάσεως.	Σ
γ. Αν υπάρξει διαρροή από τη σύνδεση μεταξύ του εύκαμπτου αγωγού και της άνω βαλβίδας, μπορεί να εισαχθεί περισσότερος αέρας στο βυτίο (που είναι στο έδαφος), για να διακόψει την εκφόρτωση.	Λ

26. Ποιος είναι ο σκοπός του γενικού διακόπτη του συσσωρευτή, όταν αυτός ενεργοποιείται:

α. Αποσυνδέει τα ηλεκτρικά κυκλώματα, μόνο αν η μηχανή δουλεύει.	Λ
β. Αποσυνδέει όλα τα ηλεκτρικά κυκλώματα, εκτός αυτού του ταχογράφου, ακόμα και αν η μηχανή δουλεύει.	Σ
γ. Αποσυνδέει τα κυκλώματα του συστήματος φωτισμού.	Λ

27. Η εκφόρτωση κλειστού κυκλώματος:

α. Μπορεί να γίνει από κάτω (υγρή έξοδος) με ανάκτηση ατμών (από το βυτίο του πελάτη) στο όχημα μέσω της άνω βαλβίδας αέριας φάσεως.	Σ
β. Μπορεί να γίνει μόνο από κάτω.	Λ
γ. Αφήνει το βυτίο κενό από ατμούς, όταν ολοκληρωθεί η εκφόρτωση.	Λ

28. Όταν γίνεται φυσική (με τη βαρύτητα) εκκένωση του βυτίου, ο οδηγός:

α. Πρέπει να διατηρήσει το βυτίο κλειστό, με εξαίρεση τον εξοπλισμό εκκενώσεως από κάτω.	Λ
β. Πρέπει να ανοίξει τη βαλβίδα βάσεως, την ακραία βαλβίδα εκκενώσεως και την καταπακτή της ανθρωποθυρίδας.	Σ
γ. Για να μην «εκραγεί προς τα μέσα» (λόγω αποσυμπιέσεως) το βυτίο, μπορεί να κρατήσει όλα τα άνω βοηθητικά εξαρτήματα κλειστά και να βασισθεί στην αντίσταση του βυτίου.	Λ

29. Ο καθαρισμός ενός βυτίου:

α. Συνίσταται από διεξοδικό εσωτερικό καθαρισμό ώστε να απομακρυνθούν τυχόν κατάλοιπα από τα προηγούμενα αγαθά, που μεταφέρθηκαν.	Σ
β. Επιτρέπεται το ακάθαρτο νερό να απορρίπτεται σε συνήθη πρατήρια καυσίμων ή να οδηγείται σε οχετούς αποχετεύσεως.	Λ
γ. Αν το βυτίο δεν έχει καθαρισθεί, ο οδηγός μπορεί να εισέλθει στο βυτίο αλλά μόνο για μια σύντομη περίοδο.	Λ

30. Κατά τη φόρτωση σε ανοικτό αέρα με χρήση της ανθρωποθυρίδας:

α. Οι καταπακτές όλων των άλλων ανθρωποθυρίδων (που δεν χρησιμοποιούνται για τη φόρτωση) πρέπει να είναι κλειστές.	Σ
β. Οι καταπακτές όλων των άλλων ανθρωποθυρίδων πρέπει ταυτόχρονα να είναι ανοιχτές.	Λ
γ. Η ταχύτητα ροής του υγρού πρέπει να είναι πολύ μεγάλη, όταν αρχίζει η φόρτωση ώστε αυτή να διεξαχθεί γρήγορα.	Λ

31. Ποιες από τις παρακάτω προφυλάξεις / ενέργειες, που μπορεί να λάβει ο οδηγός ενός βυτιοφόρου οχήματος κατά τη φόρτωση, θεωρείτε σωστές:

α. Αν χυθεί ή διαρρεύσει εύφλεκτη ύλη, να εκκινήσει τη μηχανή και να μετακινήσει γρήγορα το όχημα.	Λ
β. Αν υπάρχει καταιγίδα με αστραπές, να διακόψει τη φόρτωση υλών, που μπορεί να είναι εύφλεκτες.	Σ
γ. Μετά τον έλεγχο του βάρους (με το φορτίο) να ξεκινήσει το ταξίδι, εφ' όσον το όχημα δεν έχει υπερφορτωθεί περισσότερο από 3%.	Λ

32. Πότε είναι απαραίτητο να καθαριστεί ένα βυτίο:

α. Όταν πρόκειται να φορτωθούν ύλες διαφορετικές από αυτές που μεταφέρθηκαν προηγουμένως.	Σ
β. Μόνο όταν το βυτίο θα φορτωθεί από πάνω σε κλειστό κύκλωμα.	Λ
γ. Πάντοτε, ακόμα και αν πρόκειται να φορτωθεί η ίδια ύλη με αυτήν, που μεταφέρθηκε την προηγούμενη φορά.	Λ

33. Ως γενικό κανόνα, τι προφυλάξεις πρέπει να λάβει ο οδηγός ενός αρθρωτού βυτιοφόρου οχήματος (ελκυστήρες και ημι – τρέιλερ με τρία διαμερίσματα) κατά την εκφόρτωση σε τρία διαφορετικά μέρη:

α. Να ξεφορτώσει το εμπρόσθιο διαμέρισμα πρώτο.	Λ
β. Να ξεφορτώσει το μεσαίο διαμέρισμα πρώτο.	Σ
γ. Να ξεφορτώσει το μεσαίο διαμέρισμα τελευταίο.	Λ

(d) Ειδικές πρόσθετες διατάξεις με εφαρμογή στην χρήση εκείνων των οχημάτων (πιστοποιητικό έγκρισης, μαρκάρισμα έγκρισης, μαρκάρισμα και επισήμανση, κ.λπ.)

1. Πρέπει τα βυτία και τα εμπορευματοκιβώτια – βυτία για μεταφορά επικινδύνων υλών να ελέγχονται τακτικά:

α. Ναι, από τις αρμόδιες αρχές ή από κάποιο φορέα εγκεκριμένο από τις αρμόδιες αρχές.	Σ
β. Ναι, αλλά μόνο από τον ιδιοκτήτη.	Λ
γ. Όχι, ο αρχικός έλεγχος είναι επαρκής.	Λ

2. Πώς μπορεί να αναγνωρισθεί πλήρως ένα βυτίο:

α. Από την πινακίδα κυκλοφορίας του οχήματος.	Λ
β. Από τον αριθμό αμαξώματος του οχήματος.	Λ
γ. Από τις πληροφορίες (περιλαμβανομένου του εργοστασίου κατασκευής του τύπου και του αριθμού σειράς) στη μεταλλική πινακίδα (πλάκα), που είναι προσαρτημένη στο βυτίο.	Σ

3. Τι μπορεί να μάθει ένα ικανός οδηγός από τις πληροφορίες στη μεταλλική πινακίδα σε ένα βυτίο:

α. Εάν κάποια διαμερίσματα με χωρητικότητα άνω των 7.500 λίτρων πρέπει να γεμίσουν σύμφωνα με τον ελάχιστο βαθμό πληρώσεως	Λ
β. Εάν στο βυτίο έχουν γίνει οι περιοδικές επιθεωρήσεις και αν μπορεί ακόμα να χρησιμοποιηθεί.	Σ
γ. Εάν το βυτίο μπορεί να δεχθεί το ποσό του υγρού, που θα φορτωθεί, ακόμα και η πυκνότητα του υγρού δεν είναι γνωστή.	Λ

4. Ποιες είναι ορισμένες από τις πληροφορίες, που πρέπει να αναγράφονται στη μεταλλική πινακίδα σε ένα βυτίο:

α. Οι ημερομηνίες της αρχικής και των περιοδικών επιθεωρήσεων, το υλικό, από το οποίο αποτελείται το βυτίο και, αν χρειάζεται, το υλικό, από το οποίο αποτελείται η εσωτερική επίστρωση προστασίας.	Σ
β. Οι ύλες, που είναι εγκεκριμένο να μεταφέρει.	Λ
γ. Ο αριθμός διαπερατών τοιχωμάτων στα διαμερίσματα και ο μέγιστος βαθμός πληρώσεως (καθενός).	Λ

5. Πώς πρέπει να γίνεται η σήμανση των βυτιοφόρων οχημάτων, που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια (πινακίδες και ετικέτες):

α. Με ετικέτες και πορτοκαλί πινακίδες, που φέρουν αριθμούς, αν το αέριο που μεταφέρεται έχει δικό του αριθμό αναγνώρισεως.	Σ
β. Με ετικέτες, αλλά χωρίς πορτοκαλί πινακίδες.	Λ
γ. Με πορτοκαλί πινακίδες, με ή χωρίς τους αριθμούς αναγνώρισεως και χωρίς ετικέτες.	Λ

6. Τα βυτιοφόρα οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνες ύλες, πρέπει να έχουν σήμανση:

α. Με ανεξάρτητα (του οχήματος) πορτοκαλί φώτα.	Λ
β. Με πορτοκαλί πινακίδες, με ή χωρίς αριθμούς.	Σ
γ. Με καθαρή αναγραφή στις πλευρές των ονομάτων των διαφόρων υλών, που μεταφέρονται.	Λ

7. Ένα βυτιοφόρο όχημα, που μεταφέρει μία επικίνδυνη ύλη, πρέπει να έχει σήμανση:

α. Με ορθογώνιες πορτοκαλί πινακίδες διαστάσεων 30 x 40 cm.	Σ
β. Με τετράγωνες πορτοκαλί πινακίδες διαστάσεων 50 x 50 cm.	Λ
γ. Με κόκκινες κυκλικές πινακίδες (διαμέτρου 300 mm).	Λ

8. Οι αριθμοί στις πορτοκαλί πινακίδες σημαίνουν:

α. Αυτοί στην κορυφή: τον αριθμό αναγνώρισεως του κινδύνου.	Σ
β. Αυτοί στα δεξιά: την κλάση (του προϊόντος).	Λ
γ. Αυτοί στην κορυφή: τον αριθμό UN.	Λ

9. Οι ενδείξεις κινδύνου (πορτοκαλί πινακίδες και ετικέτες) στα βυτιοφόρα οχήματα:

α. Μπορούν να αφαιρεθούν ή να καλυφθούν από τον παραλήπτη αμέσως μετά την εκφόρτωση.	Λ
β. Πρέπει να επικολλώνται από το φορτωτή.	Λ
γ. Πρέπει να επικολλώνται από τον οδηγό	Σ

10. Τι εκφράζουν οι αριθμοί στις πορτοκαλί πινακίδες:

α. Αυτοί στην κορυφή είναι ο αριθμός και το γράμμα του στοιχείου.	Λ
β. Αυτοί στην κορυφή είναι ο αριθμός αναγνώρισεως της ύλης.	Λ
γ. Αυτοί στην κορυφή είναι (γενικά) συνδυασμοί, που καλύπτουν τον πρωτεύοντα κίνδυνο και / ή το δευτερεύοντα κίνδυνο των διαφόρων κλάσεων.	Σ

11. Τι εκφράζει ο αριθμός στο άνω μισό των πορτοκαλί πινακίδων:

α. Δίνει το σημείο αναφλέξεως των εύφλεκτων υλών.	Λ
β. Επιτρέπει την αναγνώριση της ύλης.	Λ
γ. Επιτρέπει την αναγνώριση του κινδύνου, που μπορεί να προκαλέσει η ύλη.	Σ

12. Ποιος είναι ο σκοπός του πρώτου ψηφίου στον αριθμό, που βρίσκεται στο άνω μισό της πορτοκαλί πινακίδας:

α. Υποδεικνύει τη χωρητικότητα του βυτίου σε m ³ .	Λ
β. Υποδεικνύει τον αριθμό διαμερισμάτων, που έχει το βυτίο.	Λ
γ. Υποδεικνύει τον πρωτεύοντα κίνδυνο.	Σ

13. Ποιος είναι ο σκοπός του αριθμού, που βρίσκεται στο κάτω μισό της πορτοκαλί πινακίδας:

α. Αναγνωρίζει ακριβώς την ύλη ή ομάδα υλών που μεταφέρεται.	Σ
β. Αναγνωρίζει τη φύση του κινδύνου, που ενέχει η ύλη.	Λ
γ. Επιτρέπει την αναγνώριση των διαφόρων ειδών κινδύνου, με τους οποίους σχετίζεται η ύλη.	Λ

14. Μια μονάδα μεταφοράς, που μεταφέρει ένα βυτίο:

α. Πρέπει να φέρει ετικέτες κινδύνου, ακόμα και αν το βυτίο έχει αδειάσει, αλλά δεν έχει καθαριστεί.	Σ
β. Πρέπει να δείχνει ότι περιέχει μη επικίνδυνες ύλες με μια μπλε πινακίδα χωρίς αριθμούς.	Λ
γ. Όταν περιέχει μη επικίνδυνες ύλες, πρέπει να φέρει μόνο κενές πορτοκαλί πινακίδες (χωρίς αριθμούς).	Λ

15. Γενικά, τα ψηφία, που απαρτίζουν τον αριθμό αναγνώρισεως του κινδύνου, υποδεικνύουν:

α. Τα πρώτα ψηφία υποδεικνύουν το δευτερεύοντα κίνδυνο.	Λ
β. Τα πρώτα ψηφία υποδεικνύουν τον πρωτεύοντα κίνδυνο.	Σ
γ. Η δεύτερη ομάδα ψηφίων υποδεικνύει τον πρωτεύοντα κίνδυνο.	Λ

16. Πόσες πορτοκαλί πινακίδες πρέπει να φέρουν οι παρακάτω μονάδες μεταφοράς, που μεταφέρουν ένα βυτίο μονού διαμερίσματος:

α. Φορτηγό όχημα: 1 μπροστά και 1 πίσω, που να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνωρίσεως της ύλης, η οποία μεταφέρεται.	Σ
β. Φορτηγό όχημα: τρεις συνολικά (1 μπροστά και 1 σε κάθε πλευρά).	Λ
γ. Φορτηγό όχημα: 1 μπροστά, 1 πίσω και 1 σε κάθε πλευρά, όπου όλες να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνωρίσεως της ύλης, η οποία μεταφέρεται.	Λ

17. Πόσες πορτοκαλί πινακίδες πρέπει να φέρει ένα όχημα ελκυσμού με ένα ημι – τρέιλερ που μεταφέρει ένα βυτίο χωρισμένο σε τρία διαμερίσματα:

α. 6 προειδοποιητικές πινακίδες κινδύνου (2 μπροστά, 2 πίσω και 1 σε κάθε πλευρά).	Λ
β. 8 προειδοποιητικές πινακίδες κινδύνου (3 σε κάθε πλευρά και 2 πίσω).	Λ
γ. 1 στο εμπρόσθιο, 1 στο οπίσθιο μέρος του οχήματος ελκυσμού και 1 σε κάθε πλευρά κάθε διαμερίσματος.	Σ

18. Πόσες πορτοκαλί πινακίδες πρέπει να φέρει ένα φορτηγό όχημα με ένα βυτίο χωρισμένο σε τρία διαμερίσματα:

α. Συνολικά 9.	Λ
β. 1 μπροστά, 1 πίσω και 1 σε κάθε πλευρά κάθε διαμερίσματος.	Σ
γ. 1 μπροστά, 1 πίσω και 1 σε κάθε πλευρά.	Λ

19. Σε έναν αριθμό αναγνωρίσεως κινδύνου, το ψηφίο 0:

α. Δεν έχει κάποιο νόημα ξεχωριστό από αυτό του πρώτου ψηφίου (π.χ. 30).	Σ
β. Υποδεικνύει ότι η ύλη ενέχει τον κίνδυνο, που σχετίζεται με το πρώτο ψηφίο, και ότι είναι πάντοτε καρκινογενής (π.χ. 80).	Λ
γ. Μπαίνει μόνο μετά από το δεύτερο ψηφίο (π.χ. 330), υποδεικνύοντας ένα μικρότερο κίνδυνο.	Λ

20. Τι σημαίνει ένα διπλό ψηφίο, όταν βρίσκεται σε έναν αριθμό αναγνωρίσεως κινδύνου:

α. Γενικά, σημαίνει ότι ο κίνδυνος, που σχετίζεται με το πρώτο ψηφίο, είναι εντονότερος.	Σ
β. Γενικά, μια ενίσχυση του δευτερεύοντα κινδύνου.	Λ
γ. Ότι υπάρχει ένας μικρός μόνο κίνδυνος.	Λ

21. Τι υποδεικνύει το ψηφίο «2» όταν είναι το πρώτο ψηφίο στον αριθμό αναγνώρισης κινδύνου:

α. Υγρό, που εκπέμπει αέριο.	Λ
β. Ότι το βυτίο ή το δοχείο περιέχει μια ύλη της κλάσεως 2.	Σ
γ. Στερεά, που μπορεί να εξαερωθούν.	Λ

22. Τι υποδεικνύει το ψηφίο «3» όταν είναι το πρώτο ψηφίο στον αριθμό αναγνώρισης κινδύνου:

α. Ότι η δεξαμενή περιέχει ύλες της κλάσεως 3.	Σ
β. Εύφλεκτα στερεά.	Λ
γ. Ότι η δεξαμενή περιέχει ύλες οποιασδήποτε κλάσεως, που εμφανίζουν ένα δευτερεύοντα κίνδυνο ευφλεκτικότητας.	Λ

23. Τι σημαίνει ο κωδικός κινδύνου 23:

α. Εύφλεκτο αέριο.	Σ
β. Εύφλεκτες ύλες, που παράγουν αέριο.	Λ
γ. Αέριο υπό ψύξη, που εκπέμπει οξυγόνο και μπορεί να εντατικοποιήσει μια φωτιά.	Λ

24. Τι σημαίνει ο κωδικός κινδύνου 30:

α. Υγρό με μέση ευφλεκτότητα με σημείο αναφλέξεως μεταξύ 23°C και 61°C.	Σ
β. Υγρό με σημείο αναφλέξεως άνω των 61°C.	Λ
γ. Εύφλεκτο αέριο.	Λ

25. Τι σημαίνει ο κωδικός κινδύνου 33:

α. Ιδιαίτερος εύφλεκτο υγρό.	Σ
β. Ελαφρώς εύφλεκτο υγρό.	Λ
γ. Εύφλεκτη, οξειδωτική ύλη.	Λ

26. Τι σημαίνει ο κωδικός κινδύνου 39:

α. Ειδική επικίνδυνη ύλη της κλάσεως 9, εύφλεκτη.	Λ
β. Εύφλεκτη ύλη με διάφορους κινδύνους της κλάσεως 9.	Λ
γ. Εύφλεκτη ύλη, που μπορεί αυτόνομα (από μόνη της) να οδηγήσει σε βίαιη αντίδραση.	Σ

27. Τι σημαίνει ο κωδικός κινδύνου 40:

α. Οξειδωτικό στερεό.	Λ
β. Εύφλεκτο ή αυτο-θερμαινόμενο στερεό	Σ
γ. Στερεό χωρίς άλλους κινδύνους.	Λ

28. Τι υποδεικνύει το ψηφίο «5» όταν είναι το πρώτο ψηφίο στον αριθμό αναγνώρισης κινδύνου:

α. Ότι το βυτίο μπορεί να περιέχει ύλες των κλάσεων 5.1 ή 5.2.	Σ
β. Ότι το βυτίο περιέχει ραδιενεργό υλικό.	Λ
γ. Καύσιμη ύλη, που εκπέμπει επικίνδυνους ατμούς.	Λ

29. Τι σημαίνει ο κωδικός κινδύνου 59:

α. Επικίνδυνη οξειδωτική ύλη, που μπορεί να εμφανίσει διάφορους κινδύνους, οι οποίοι σχετίζονται με την κλάση 9.	Λ
β. Ειδική επικίνδυνη ύλη της κλάσεως 9 που μπορεί να εκπέμπει οξυγόνο.	Λ
γ. Οξειδωτική ύλη με κίνδυνο εκρήξεως, αποσυνθέσεως ή πολυμερισμού.	Σ

30. Τι σημαίνει ο κωδικός κινδύνου 73:

α. Ραδιενεργό, εύφλεκτο υγρό.	Σ
β. Εύφλεκτη ύλη με κίνδυνο ραδιενέργειας.	Λ
γ. Ραδιενεργός ύλη με κίνδυνο πολυμερισμού.	Λ

31. Τι υποδεικνύει το ψηφίο «6», όταν είναι το πρώτο ψηφίο στον αριθμό αναγνώρισης κινδύνου:

α. Εύφλεκτο υγρό με δευτερεύοντα κίνδυνο τοξικότητας.	Λ
β. Οξειδωτική ύλη, που εκπέμπει οξυγόνο.	Λ
γ. Ότι η δεξαμενή μπορεί να περιέχει ύλες των κλάσεων 6.1 ή 6.2.	Σ

32. Τι σημαίνει ο κωδικός κινδύνου 66:

α. Εύφλεκτη διαβρωτική ύλη με δευτερεύοντα κίνδυνο τοξικότητας.	Λ
β. Ιδιαίτερος τοξική ύλη.	Σ
γ. Ότι το βυτίο περιέχει ύλες της κλάσεως 5.1.	Λ

33. Τι υποδεικνύει το ψηφίο «8», όταν είναι το πρώτο ψηφίο στον αριθμό αναγνώρισεως κινδύνου:

α. Ότι το βυτίο περιέχει ύλες της κλάσεως 6.	Λ
β. Ότι το βυτίο περιέχει διαβρωτικές ύλες.	Σ
γ. Εύφλεκτη ύλη με δευτερεύοντα κίνδυνο τοξικότητας.	Λ

34. Τι σημαίνει ο κωδικός κινδύνου 90:

α. Ύλες εύφλεκτες από πολυμερισμό.	Λ
β. Εύφλεκτες ύλες, που μπορεί να οδηγήσουν σε βίαιη αντίδραση.	Λ
γ. Ειδικές επικίνδυνες ύλες ή ύλες, που ενέχουν κίνδυνο για το περιβάλλον.	Σ

35. Τι σημαίνει ο κωδικός κινδύνου 88:

α. Ιδιαίτερος διαβρωτική ύλη.	Σ
β. Εύφλεκτη διαβρωτική ύλη με δευτερεύοντα κίνδυνο τοξικότητας.	Λ
γ. Ειδικές επικίνδυνες ύλες, που μπορεί να υποστούν πολυμερισμό.	Λ

36. Τι υποδεικνύει το ψηφίο «9» όταν είναι το πρώτο ψηφίο στον αριθμό αναγνώρισεως κινδύνου:

α. Κίνδυνο που σχετίζεται με ειδικές επικίνδυνες ύλες και αντικείμενα.	Σ
β. Εύφλεκτη ύλη, που μπορεί να οδηγήσει σε αυτόνομη (από μόνη της) βίαιη αντίδραση.	Λ
γ. Ότι το βυτίο περιέχει ύλες της κλάσεως 5.1, που μπορεί να οδηγήσουν σε βίαιη αντίδραση λόγω αποσυνθέσεως.	Λ

37. Τι σημαίνει ο κωδικός κινδύνου 663:

α. Ιδιαίτερος τοξική, εύφλεκτη ύλη (σημείο αναφλέξεως κάτω των 61°C).	Σ
β. Ιδιαίτερος εύφλεκτη, διαβρωτική ύλη.	Λ
γ. Μολυσματική, ιδιαίτερος εύφλεκτη ύλη.	Λ

38. Τι σημαίνει ο κωδικός κινδύνου 883:

α. Ελαφρώς διαβρωτική, ελαφρώς εύφλεκτη ύλη.	Λ
β. Εύφλεκτη, ελαφρώς διαβρωτική ύλη.	Λ
γ. Ιδιαίτερος διαβρωτική, εύφλεκτη ύλη.	Σ

39. Τι σημαίνει το γράμμα «X» όταν τοποθετείται μπροστά από τον αριθμό αναγνώρισης κινδύνου:

α. Ύλη της κλάσεως 10.	Λ
β. Ότι η ύλη αντιδρά επικίνδυνα σε επαφή με νερό.	Σ
γ. Ύλη, που αντιδρά με την πολυατομική σκόνη ABC, η οποία βρίσκεται σε πυροσβεστήρες.	Λ

40. Τι σημαίνει ο κωδικός κινδύνου X338:

α. Ιδιαίτερως εύφλεκτη, διαβρωτική ύλη, που αντιδρά επικίνδυνα με το νερό.	Σ
β. Ελαφρώς εύφλεκτη ύλη, διαβρωτική, που αντιδρά επικίνδυνα με το νερό.	Λ
γ. Διαβρωτική ύλη, που αντιδρά επικίνδυνα με το νερό και εκπέμπει αέρια βαθιάς ψύξεως.	Λ

41. Πρέπει τα εμπορευματοκιβώτια – βυτία να φέρουν πορτοκαλί πινακίδες:

α. Ναι, 1 σε κάθε πλευρά (ή 1 σε κάθε πλευρά κάθε διαμερίσματος του βυτίου) με τους αριθμούς αναγνώρισης του κινδύνου και της ύλης. Αυτές μπορούν να αντικατασταθούν από κατάλληλα αυτοκόλλητα.	Σ
β. Όχι, οι πινακίδες στο όχημα είναι επαρκείς.	Λ
γ. Ναι, αλλά μόνο μπροστά και πίσω.	Λ

42. Πόσες και τι είδους πορτοκαλί πινακίδες πρέπει να φέρει μια μονάδα μεταφοράς (όχημα με συστοιχία βυτίων με 3 βυτία), που μεταφέρει μια ύλη της κλάσεως 3:

α. 1 σε κάθε πλευρά με τους αριθμούς αναγνώρισης της ύλης.	Λ
β. 4 (1 σε κάθε όψη), όλες κενές.	Λ
γ. 1 μπροστά, 1 κενή πίσω και 1 σε κάθε πλευρά με τους αριθμούς αναγνώρισης της ύλης	Σ

43. Πόσες και τι είδους πορτοκαλί πινακίδες πρέπει να φέρει μια μονάδα μεταφοράς (όχημα με συστοιχία βυτίων), που μεταφέρει αέρια της κλάσεως 2 σε βυτία:

α. 1 μπροστά και 1 πίσω, κενές (χωρίς αριθμούς αναγνώρισης).	Σ
β. 4 (1 σε κάθε όψη), όλες κενές.	Λ
γ. 1 σε κάθε πλευρά χωρίς αριθμούς αναγνώρισης.	Λ

44. Πώς πρέπει να διακρίνεται ένα βυτιοφόρο όχημα με ένα βυτίο δύο διαμερισμάτων, που μεταφέρει μόνο μια ύλη Α:

α. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισης της ύλης Α και οι άλλες πινακίδες πρέπει να είναι κενές.	Σ
β. Και οι 8 πινακίδες (1 μπροστά, 1 πίσω και 3 σε κάθε πλευρά) πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισης της ύλης Α.	Λ
γ. Πρέπει να φέρει μόνο 4 πινακίδες (2 σε κάθε πλευρά) με τους αριθμούς αναγνώρισης της ύλης.	Λ

45. Βυτιοφόρα οχήματα πολλαπλών διαμερισμάτων, που μεταφέρουν δύο ή περισσότερα καύσιμα με αριθμούς UN 1202, 1203, 1223, αλλά όχι άλλα επικίνδυνα αγαθά:

α. Μπορεί να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισης των διαφόρων υλών στις πινακίδες, που είναι τοποθετημένες στις πλευρές κάθε διαμερισματος, το οποίο τις περιέχει.	Σ
β. Αν μεταφέρουν πετρέλαιο και βενζίνη και ο οδηγός αποφασίζει να χρησιμοποιήσει τις ενδείξεις, που απαιτούν 1 πινακίδα μπροστά και 1 πίσω, πρέπει να αναγράφονται οι αριθμοί αναγνώρισης για τη βενζίνη.	Λ
γ. Πρέπει πάντοτε να φέρουν τρεις πορτοκαλί πινακίδες (μπροστά και πίσω), κάθε μια με τους αριθμούς 1202, 1203 και 1233.	Λ

46. Ένα βυτιοφόρο όχημα (3 διαμερισμάτων) με ένα τρέιλερ με βυτίο (3 διαμερισμάτων), για να μπορεί να ακολουθήσει όλες τις πιθανές διαμορφώσεις ενδείξεως, πρέπει να διαθέτει (εντός του οχήματος):

α. Συνολικά 12 πορτοκαλί πινακίδες.	Λ
β. Συνολικά 15 πορτοκαλί πινακίδες.	Σ
γ. 6 πορτοκαλί πινακίδες για το όχημα.	Λ

47. Ποιος από τους παρακάτω συνδυασμούς αριθμών σε μια πορτοκαλί πινακίδα υποδεικνύει βενζίνη και πετρέλαιο θερμάνσεως και καύσιμο ντίζελ:

α. 33/1303.	Λ
β. 33/1202.	Σ
γ. 33/1302.	Λ

48. ~~Ποιος από τους παρακάτω συνδυασμούς αριθμών σε μια πορτοκαλί πινακίδα υποδεικνύει πετρέλαιο:~~

α. 33/1302	Λ
β. 30/1202	Λ
γ. 33/1203	Σ

49. ~~Μια μονάδα μεταφοράς (όχημα ελκυσμού με βυτίο σε ημι – τρέιλερ) με αρκετά διαμερίσματα, που προορίζεται αποκλειστικά για τη μεταφορά καυσίμων (αριθμοί UN 1202, 1203, 1223):~~

α. Μπορεί να έχει συνολικά 2 πορτοκαλί πινακίδες, που αναγράφουν αριθμούς (1 μπροστά και 1 πίσω).	Σ
β. Μπορεί μόνο να δείχνει τα στοιχεία της λιγότερο επικίνδυνης ύλης μπροστά και πίσω.	Λ
γ. Δεν χρειάζεται να έχει πινακίδες μπροστά και πίσω, εάν η πιο επικίνδυνη ύλη αναγνωρίζεται μέσω 2 πορτοκαλί πινακίδων χωρίς αριθμούς στις πλευρές.	Λ

50. Το πρώτο διαμέρισμα ενός βυτίου δύο διαμερισμάτων περιέχει μια ύλη Α και το δεύτερο διαμέρισμα μεταφέρει μια ύλη Β. Πώς πρέπει να διακρίνεται το βυτιοφόρο όχημα:

α. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να είναι κενές, ενώ αυτές στο πρώτο διαμέρισμα πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισεως της ύλης Α και αυτές στο δεύτερο διαμέρισμα πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισεως για την ύλη Β.	Σ
β. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισεως των υλών Α και Β, ενώ αυτές στις πλευρές πρέπει όλες να είναι κενές.	Λ
γ. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να είναι καλυμμένες και οι πινακίδες στις πλευρές πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισεως των υλών Α και Β αντίστοιχα.	Λ

51. Ένα βυτιοφόρο όχημα (2 διαμερισμάτων) με ένα τρέιλερ με βυτίο (1 διαμέρισμα), για να μπορεί να ακολουθήσει όλες τις πιθανές διαμορφώσεις ενδείξεων, πρέπει να διαθέτει (εντός του οχήματος):

α. 4 πορτοκαλί πινακίδες για το όχημα.	Λ
β. Συνολικά 9 πορτοκαλί πινακίδες.	Σ
γ. 4 πορτοκαλί πινακίδες για το τρέιλερ.	Λ

52. Τι είδους ύλης μεταφέρει ένα βυτιοφόρο όχημα, που φέρει τις παρακάτω ενδείξεις:

α. 33/1276 = Ύλης της κλάσεως 3.	Σ
β. 33/1276 = Διαβρωτικό υγρό.	Λ
γ. 33/1276 = Ύλη της κλάσεως 2.	Λ

53. Τι είδους ύλης μεταφέρει ένα βυτιοφόρο όχημα, που φέρει τις παρακάτω ενδείξεις:

α. 60/1897 = Τοξική ύλη.	Σ
β. 60/1897 = Μολυσματική ύλη.	Λ
γ. 60/1897 = Ύλη της κλάσεως 5.1.	Λ

54. Ένα βυτιοφόρο όχημα με βυτίο τριών διαμερισμάτων έχει το πρώτο και το τρίτο διαμέρισμα φορτωμένα με μία ύλη Α και το δεύτερο με ύλη Β. Πώς θα διακρίνεται:

α. Με απλές μπροστά και πίσω πινακίδες. Οι πλαϊνές του πρώτου και του τρίτου διαμερίσματος με τους αριθμούς της ύλης Α και οι πλαϊνές του δεύτερου διαμερίσματος με τους αριθμούς της Β.	Σ
β. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να είναι κενές, αυτές του πρώτου και του τρίτου διαμερίσματος πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισεως της ύλης Α και οι υπόλοιπες πρέπει να καλυφθούν.	Λ
γ. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να είναι καλυμμένες, αυτές στο πρώτο και τρίτο διαμέρισμα πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισεως της ύλης Α και αυτές στο δεύτερο διαμέρισμα πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισεως της ύλης Β.	Λ

~~55. Ένα όχημα ελκυσμού και ημι-τρέιλερ με ένα βυτίο δύο διαμερισμάτων μεταφέρει μια ύλη Α στο πρώτο διαμέρισμα και το δεύτερο είναι άδειο και καθορισμένο. Πώς πρέπει να διακρίνεται:~~

α. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να είναι καλυμμένες, δύο από αυτές στις πλευρές πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισεως της ύλης Α και οι άλλες δύο στις πλευρές πρέπει να καλυφθούν.	Λ
β. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να είναι κενές, αυτές του πρώτου διαμερίσματος (1 σε κάθε πλευρά) πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισεως της ύλης Α και αυτές στο δεύτερο διαμέρισμα πρέπει να είναι κενές.	Λ
γ. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να είναι κενές, αυτές του πρώτου διαμερίσματος (1 σε κάθε πλευρά) πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισεως της ύλης Α και οι υπόλοιπες να καλυφθούν.	Σ

56. Οι ετικέτες σε ένα βυτίο μονού διαμερίσματος μπορεί να είναι:

α. Μια ετικέτα πίσω και μια σε κάθε πλευρά, εάν το βυτίο μεταφέρει ύλη, που δεν ενέχουν δευτερεύοντα κίνδυνο.	Σ
β. Μια ετικέτα πίσω και μια σε κάθε πλευρά, εάν το βυτίο μεταφέρει ύλη, που ενέχουν κάποιο δευτερεύοντα κίνδυνο.	Λ
γ. Δύο ετικέτες πίσω και δύο σε κάθε πλευρά, εάν το βυτίο μεταφέρει μια ύλη, που δεν ενέχει δευτερεύοντα κίνδυνο.	Λ

57. Οι ετικέτες σε ένα βυτίο πολλαπλών διαμερισμάτων μπορεί να είναι:

α. Μια ετικέτα πίσω και μια σε κάθε πλευρά για τη μεταφορά διαφορετικών υλών χωρίς δευτερεύοντες κινδύνους.	Λ
β. Δύο ετικέτες πίσω, η μια δίπλα στην άλλη, και δύο σε κάθε πλευρά (κάθε διαμερίσματος), η μια δίπλα στην άλλη, για τη μεταφορά υλών, που ενέχουν κάποιο δευτερεύοντα κίνδυνο.	Σ
γ. Τέσσερις ετικέτες πίσω, η μια δίπλα στην άλλη, και τέσσερις σε κάθε πλευρά (η μια δίπλα στην άλλη) για τη μεταφορά διαφορετικών υλών, που ενέχουν δευτερεύοντες κινδύνους.	Λ

58. Ένα όχημα ελκυσμού και ημι – τρέιλερ με ένα βυτίο δύο διαμερισμάτων μεταφέρει μια ύλη Α στο πρώτο διαμέρισμα και μια ύλη Β στο δεύτερο. Πώς πρέπει να διακρίνεται:

α. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να είναι κενές, αυτές του πρώτου διαμερίσματος (1 σε κάθε πλευρά) πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισεως της ύλης Α και αυτές στο δεύτερο διαμέρισμα πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισεως της ύλης Β.	Σ
β. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισεως των υλών Α και Β και αυτές στις πλευρές πρέπει όλες να είναι κενές.	Λ
γ. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να είναι καλυμμένες και αυτές στις πλευρές πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισεως των υλών Α και Β αντίστοιχα.	Λ

59. Ένα όχημα και τρέιλερ και τα δύο με ένα βυτίο μονού διαμερίσματος, μεταφέρουν και τα δύο μια ύλη Α. Πώς πρέπει να διακρίνονται:

α. Οι πινακίδες στο εμπρόσθιο μέρος του οχήματος και στο οπίσθιο μέρος του τρέιλερ πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς για την ύλη Α.	Λ
β. Οι πινακίδες στο εμπρόσθιο μέρος του οχήματος και στο οπίσθιο μέρος του τρέιλερ πρέπει να είναι κενές και αυτές στις πλευρές του οχήματος και του τρέιλερ πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς της ύλης Α.	Σ
γ. Οι πινακίδες στο εμπρόσθιο μέρος του οχήματος και στο οπίσθιο μέρος του τρέιλερ πρέπει να είναι κενές.	Λ

60. Ένα όχημα και τρέιλερ και τα δύο με ένα βυτίο μονού διαμερίσματος, όπου το βυτίο στο όχημα περιέχει ύλη Α και το βυτίο στο τρέιλερ περιέχει μια ύλη Β. Πώς πρέπει να διακρίνονται:

α. Οι πινακίδες στο εμπρόσθιο και οπίσθιο μέρος του οχήματος πρέπει να αναγράφουν την ύλη (Α) και 1 πινακίδα σε κάθε πλευρά τόσο του οχήματος όσο και του τρέιλερ να αναγράφει τις αντίστοιχες πληροφορίες για τις ύλες Α και Β.	Λ
β. Οι πινακίδες στο εμπρόσθιο μέρος του μηχανοκίνητου οχήματος και στο οπίσθιο μέρος του τρέιλερ πρέπει να είναι κενές, ενώ στις πλευρές του οχήματος και του τρέιλερ πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς των υλών, που μεταφέρονται.	Σ
γ. Οι πινακίδες στο εμπρόσθιο και οπίσθιο μέρος του οχήματος πρέπει να αναγράφουν την ύλη Α και οι πινακίδες στο οπίσθιο μέρος και στις πλευρές του τρέιλερ πρέπει να αναγράφουν την ύλη Β.	Λ

61. Πώς πρέπει να διακρίνεται ένα βυτιοφόρο όχημα με ένα βυτίο τριών διαμερισμάτων, που μεταφέρει μόνο μια ύλη Α:

α. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισης της ύλης Α και οι άλλες πινακίδες πρέπει να είναι κενές.	Σ
β. Όλες οι πινακίδες πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισης της ύλης Α.	Λ
γ. Πρέπει να φέρει μόνο 4 πινακίδες (2 σε κάθε πλευρά) με τους αριθμούς αναγνώρισης της ύλης Α.	Λ

62. Πώς πρέπει να διακρίνεται ένα βυτιοφόρο όχημα με ένα βυτίο δύο διαμερισμάτων, όταν το πρώτο διαμέρισμα περιέχει μια ύλη Α και το δεύτερο διαμέρισμα είναι άδειο και έχει καθαριστεί:

α. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να είναι κενές, ενώ αυτές στο πρώτο διαμέρισμα (1 σε κάθε πλευρά) πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισης της ύλης Α και οι υπόλοιπες πινακίδες πρέπει να καλυφθούν.	Σ
β. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να είναι κενές και οι άλλες (2 σε κάθε πλευρά) πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισης της ύλης Α.	Λ
γ. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να είναι κενές, ενώ αυτές στο πρώτο διαμέρισμα (1 σε κάθε πλευρά) πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισης της ύλης Α και αυτές στο δεύτερο διαμέρισμα πρέπει να είναι κενές.	Λ

63. Οι ετικέτες κινδύνου:

α. Σε βυτιοφόρα οχήματα ή σε εμπορευματοκιβώτια – βυτία πρέπει να είναι τουλάχιστον 250 mm x 250 mm.	Σ
β. Δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερες των 100 mm x 100 mm σε βυτιοφόρα οχήματα ή σε εμπορευματοκιβώτια – βυτία.	Λ
γ. Πρέπει να είναι τουλάχιστον 400 mm x 400 mm σε βυτία με χωρητικότητα μικρότερη των 3.000 λίτρων.	Λ

64. Ένα όχημα ελκυσμού και ημι – τρέιλερ με ένα βυτίο τριών διαμερισμάτων μεταφέρει τις ύλες Α, Β και Γ στο πρώτο, στο δεύτερο και στο τρίτο διαμέρισμα αντίστοιχα. Πώς πρέπει να διακρίνεται:

α. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς αναγνώρισης της πιο επικίνδυνης ύλης.	Λ
β. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να είναι καλυμμένες, ενώ στο πρώτο, δεύτερο και τρίτο διαμέρισμα πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς των υλών Α, Β και Γ αντίστοιχα, στις πλευρές τους.	Λ
γ. Οι εμπρόσθιες και οπίσθιες πινακίδες πρέπει να είναι κενές, ενώ στο πρώτο, δεύτερο και τρίτο διαμέρισμα πρέπει να αναγράφουν τους αριθμούς των υλών Α, Β και Γ αντίστοιχα, στις πλευρές τους.	Σ



Ινστιτούτο Μεταφορικών Σπουδών & Μελετών

Συστάσεις και υποστήριξη Μεταφορικών Εταιριών - Μελέτες οργάνωσης
Υποβολή αναπτυξιακών σχεδίων
Διοργάνωση σεμιναρίων και εκπαίδευσης προσωπικού μεταφορικών επιχειρήσεων

Σχολή Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορέων (ΣΕΚΑΜ)

Σχολή Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ)

Υπό τη διεύθυνση και υποστήριξη του εξειδικευμένου στο μεταφορικό και αυτοκινητιστικό δίκαιο δικηγορικού γραφείου του:

Θεοχάρη Αγγελίδη & συνεργατών

www.polychoros.gr
info@angelidislaw.gr
<http://theoharisangelidis.blogspot.com>

Διδασκάλου 35^α
581 00 Γιαννιτσά
Τηλ. 23820 – 82780, 20299
Φαξ 23820 – 21512
Κινητό: 6972798008