機械常識是非題
【緬甸文】

題號	答案	題　目
001	X	ဒီဇယ်အင်ဂျင်တွင် ပလပ်ဖြင့် မီးတောက်စေသည်၊
002	O	ဒီဇယ်အင်ဂျင် လည်ပတ်နေစဉ် စက်ခေါင်းအတွင်းသို့ စုပ်သွင်းသည့် ဓာတ်ငွေ့သည် လေထုသက်သက် ဖြစ်သည်၊
003	X	ဒီဇယ်ဆီကုန်သွားသဖြင့် စက်နိုးရ်ဂမရလျှင် ဆီမရျတ်ပနဲ့ကို ဖြုတ်ပြီး စစ်ဆေးသင့်သည်၊
004	O	ဒီဇယ်အင်ဂျင်တွင် လေထုအား ဖိအားပေးပြီးနောက် ထွက်ပေါ်လာသည့် အပူချိန်ဖြင့် လောင်စာဆီအား တောက်လောင်စေခြင်း ဖြစ်သည်၊
005	X	ဒီဇယ်အင်ဂျင် အမြင့်နှုန်းဖြင့် လည်ပတ်နေစဉ် မီးသံ (ပစ္စတင်ခေါက်သံ) ထွက်လွယ်သည်၊
006	X	ဒီဇယ်အင်ဂျင်တွင် အပူပေးပလတ်ကို တပ်ဆင်ရခြင်းမှာ ယာဉ်မောင်းနှင်ချိန်တွင် ဒီဇယ်ဆီ အလွယ်တကူ မီးစွဲ လောင်ကျွမ်းစေရန် ဖြစ်သည်၊
007	O	ဒီဇယ်အင်ဂျင် ပုံမှန် လည်ပတ်နိုင်ရန် လောင်စာဆီအတွင်းမှ ရေနှင့် အနယ်များကို စစ်ထုတ်ပေးရန် ဆန်ခါများ တပ်ဆင်သင့်သည်၊
008	O	လေဘရိတ်တွင် ပိုက်ပေါက်ဂ လေထွက်ကာ ဖိအားမလောက်လျှင် စပရင်ဘရိတ်က အလိုအလျောက် ဘရိတ်အုပ်လိုက်သဖြင့် ဆက်မမောင်းနိုင်တော့ပါ၊
009	O	ဒီဇယ်အင်ဂျင်သျ လေဝင်ပေါက်တွင် အပူပေးကိရိယာ တပ်ဆင်ရခြင်းမှာ အေးနေသည့် အင်ဂျင်အား အလွယ်တကူ နိုးနိုင်ရန်ဖြစ်သည်၊
010	O	ဒီဇယ်အင်ဂျင်မှ မီးခိုးမည်းထွက်ခြင်းသည် ဆီမုတ်ခေါင်း မကောင်းသောကြောင့် ဖြစ်နိုင်သည်၊
011	X	အင်ဂျင်ခေါင်းအတွင်းသို့ ဒီဇယ်ဆီ ရောက်စေခြင်းမှာ ကာဗရက်တာမှတစ်ဆင့် လောင်စာဆီ ပို့ပေးခြင်းကြောင့် ဖြစ်သည်၊
012	O	ဒီဇယ်အင်ဂျင် နောက်ပြန်လည်ပတ်လျှင် စက်ကို ချက်ချင်းရပ်လိုက် သင့်သည်၊
013	O	ဒီဇယ်ဆီသုံးယာဉ်များတွင် တန်ချိန်ပိုတင်ခြင်း သို့မဟုတ် ✔ုတ်ခြည်း အ✔ှိန်မြင့်တင်လျှင် အိပ်ဇောပိုက်မှ မီးခိုးမည်း ထွက်လွယ်သည်၊
014	O	ဒီဇယ်အင်ဂျင်တွင် အသုံးပြုသည့် လောင်စာဆီသည် ချောဆီကဲ့သို့ အစွမ်း✔ှိသည်၊
015	O	နောက်ဘီး တာယာတပ်ဆင်ရာတွင် နှစ်ဘီးစလုံး ပန်းကွက်တူသည့် တာယာကို သုံးသင့်သည်၊ အကယ်ဂ တာယာ အသစ်နှင့် အဟောင်းကို ရောသုံးလျှင် တာယာအသစ်ကို အပြင်ဘက်တွင် တပ်ဆင်သင့်သည်၊
016	O	ဘီးသျ လေဖိအားကို တိုင်းတာရာတွင် သာမန်အပူချိန်၌ တိုင်းတာသင့်သည်၊
017	O	လေဖိအား တင်းလွန်းလျှင် သို့မဟုတ် လျော့လွန်းလျှင် တာယာ ပွန်းပျက်လွယ်သည့်အပြင် ဘီးပေါက်လွယ်သည်၊
018	O	အသုံးပြုသည့် အခြေအနေအလိုက် တာယာ ပန်းကွက်ကို ✔ွေးချယ်သင့်သည်၊ ပန်းကွက်ကြီးသည့် တာယာသည် ယာဉ်မောင်းရာတွင် ဖင့်နှေးစေသည်၊
019	X	ခပ်စောင်းစောင်း မတင်ဂရသည့် ယာဉ်မောင်းခန်းအား ပုံမှန်စစ်ဆေးခြင်းသည် လွယ်ကူ✔ိုးစင်းသဖြင့် တဝက်ခန့်သာ မတင်ပြီး စစ်ဆေးနိုင်သည်၊ အခြား လုံခြုံရေး ဆိုင်ရာ ဆောင်✔ွက်ချက်များ အရင် လုပ်ဆောင်ရန် မလိုအပ်ပေ၊

機械常識是非題

【緬甸文】

題號	答案	題　目
020	O	ဘရိတ်လိုင်နင်ပြား ပါးသွားလျှင် ဘရိတ်မမိနိုင် ဖြစ်တတ်သောကြောင့် အမြန်ဆုံး ပြင်ဆင်ရန် လိုအပ်သည်၊
021	O	ဒီဇယ်ယာဉ်ဖြင့် ကုန်းဆင်းလမ်း မောင်းနှင်ချိန်တွင် ဘရိတ်ကို အလွန်အကျွံ မသုံးမိစေရန်နှင့် ဘရိတ်ပြားမပွန်းစေရန် သင့်လျော်သည့် ဂီယာနှင့် ဘရိတ်ကို တွဲသုံးသင့်သည်၊
022	O	ကုန်းဆင်းလမ်း မောင်းနှင်ချိန် ဂီယာကြီးနှင့် ဘရိတ်ကို တွဲသုံးကာ အရှိန်လျှော့စဉ် အင်ဂျင် လည်ပတ်နှုန်း အမြင့်ဆုံး ကန့်ဦသတ်ချက်ကို သတိထားပရန် လိုအပ်သည်၊
023	O	ဟိုက်ဒရောလစ် ဘရိတ် တပ်ဆင်ထားသည့် ယာဉ်တွင် ဘရိတ်အား နင်းလိုက် လဤတ်လိုက် ဆက်တိုက်ပြုလုပ်လျှင် ဘရိတ်ကောင်းကောင်း မမိသည့်အပြင် လေအိုးမှ လေများ အလဟသတ်ဖြစ်ကာ ေ✔ွဦလျှားမ၍အား ထိန်းချုပ်နိုင်စွမ်း လျော့နည်းသွားစေသည်၊
024	O	ကားကြီးသ လေအိုးအတွင်း အောင်းနေသည့် ရေကို နေ့ဦစဉ် ထုတ်ပစ်ရန် လိုအပ်သည်၊
025	X	လေဖိသိပ်စက်ထဲသို့ဦ လေဖြည့်ချိန် ပုံမှန်ထက် ပို၍ကာကြောင်း တွေ့ဦ✔ှုရပါက ထပ်မံစစ်ဆေးရန် မလိုပဲ လေဖိအားပြည့်လျှင် ပြီးရောဟု ထားပစ်နိုင်သည်၊
026	X	ဘရိတ်အချက်ပြမီး လင်းနေပြီး အသံတဝီဝီမြည်နေသော်လည်း ဖြည်းဖြည်းမောင်းလျှင် အန္တရာယ် မဖြစ်နိုင်ပါ၊
027	O	လေဘရိတ် တပ်ဆင်ထားသည့် ယာဉ်တွင် အကယ်၍ စက်မနှိုးနိုင်ပဲ ေ✔ဤဦရမည်ဆိုလျှင် ဘရိတ်လျော့သွားစေရန် စပရင်ဘရိတ်ခွက်ထဲ လေဖြည့်ပေးရန် လိုသည်၊
028	X	ဘရိတ်နင်းရာတွင် ဘီးလုံးဝရပ်အောင် အစွမ်းကုန် နင်းလိုက်လျှင် ဘရိတ်ကောင်းကောင်းကြီး မိနိုင်သော်လည်း မောင်းသူက ပဲ့မထိန်းနိုင်တော့ပဲ ဘီးချော်ထွက်သွားနိုင်သည်၊
029	X	ဆီသက်သာစေရန်နှင့် အင်ဂျင်ဝန်ပေါ့စေရန် ကုန်းဆင်းလမ်း မောင်းနှင်ချိန်တွင် ဖရီးဂီယာသို့ဦ ပြောင်းပြီး သို့ဦမဟုတ် ကလပ်ကိုနင်းကာ ဆက်လက် မောင်းနှင်နိုင်သည်၊
030	O	ေ✔ှဘီးအား တိကျစွာ မထိန်းညှိလျှင် မောင်းနှင်ရာတွင် ခဲယဉ်းစေသည့်အပြင် တာယာပွန်း မြန်သည်၊
031	O	အော်တိုဂီယာသုံးယာဉ် စက်ပျက်၍ ဆွဲရန်လိုပါက ဂီယာလက်တန်ကို ဖြုတ်ထားရန် လိုသည်၊ မဟုတ်လျှင် ဂီယာအုံ ပျက်စီးနိုင်သည်၊
032	O	မော်တော်ယာဉ် လုံးဝရပ်တန့်ဦပြီးမှသာ နောက်ပြန်ဂီယာကို ထိုးသင့်သည်၊
033	O	ယာဉ်ကြီးသ အော်တိုဂီယာ အသုံးပြုနည်းသည် ယာဉ်ငယ်နှင့် အလားတူ ဖြစ်သောကြောင့် လမ်းနှင့် မော်တော်ယာဉ် အခြေအနေအလိုက် သင့်လျော်မည့် ဂီယာဖြင့် မောင်းအပ်သည်၊
034	O	ယာဉ်ကြီးသ အော်တိုဂီယာအုံသည် ယာဉ်ငယ်နှင့် အလားတူ ဖြစ်သောကြောင့် ဖရီးဂီယာဖြင့် မမောင်းရ၊ မဟုတ်လျှင် ဂီယာအုံ ပျက်စီးနိုင်သည်၊
035	O	အော်တိုဂီယာသုံးယာဉ် ဂီယာပြောင်းထိုးရာတွင် အချို့ဦဂီယာများအတွက် သတ်မှတ်ထားသည့် ခလုတ်နှိပ်ရန် လိုအပ်သဖြင့် မှားယွင်းမနှိပ်မိစေရန် သာမန်အချိန်တွင် လေ့ကျင့်ရန် လိုသည်၊
036	O	ပါဝါစတီယာရင်စံနစ်တွင် ဟိုက်ဒရောလစ် အကူစနစ် ထိရောက်မ၍ ပယ်ပျက်သွားလျှင် မော်တော်ယာဉ်အား ဆက်လက် မောင်းနှင်နိုင်သော်လည်း စတီယာရင် လေးဖင့်နေသကဲ့သို့ဦ ခံစားရမည်၊

機械常識是非題
【緬甸文】

題號	答案	題　目
037	O	လေဘရိတ်တွင် ပိုက်ပေါက်ဂ လေစိမ့်ထွက်ကာ ဖိအားမလောက်လျှင် စပရင်ဘရိတ်က အလိုအလျောက် ဘရိတ်အုပ်လိုက်သဖြင့် ဆက်မမောင်းနိုင်တော့ပါ၊
038	O	ဓာတ်ကူကိရိယာ တပ်ဆင်ထားသည့် ယာဉ်အား မီးဘေးမှ ကာကွယ်ရန် မောင်းနှင်ပြီးနောက် မြက်ခင်း။ သို့မဟုတ် မီးလောင်လွယ်သည့် ပစ္စည်းအနီးတွင် မရပ်ရ၊
039	X	အရံတိုင်ကီ ရေပြည့်နေပါက အဓိကတိုင်ကီကို မစစ်ဆေးလည်း ရသည်၊
040	X	အင်ဂျင်အား အအေးပေးသည့် ရေထဲတွင် ရေမခဲစေသည့် သို့မဟုတ် သံချေးမတက်စေသည့် ပစ္စည်းများ ပါဝင်သည်၊ ထိုရေအား မလဲပဲထားလျှင်လည်း ရသည်၊
041	O	ကားသစ်ဝယ်လာပြီး အစပိုင်းအချိန်တွင် အမြန်မောင်းခြင်းနှင့် ရုတ်ခြည်းဘရိတ်အုပ်ခြင်းမှ ရှောင်ကြဉ်ရမည်၊
042	O	ဓာတ်ကူကိရိယာ တပ်ဆင်ထားသည့် ယာဉ်များ ခဲမဲ့ဓာတ်ဆီကိုသာ သုံးရမည်၊
043	O	လီဘာအား ရုတ်ခြည်း နင်းလိုက်။ လက္ခုတ်လိုက် လုပ်ခြင်းသည် ဆီစားသည့်အပြင် ညစ်ညမ်းဓာတ်ငွေ့များကို ပိုမိုထုတ်လက္ခုတ်သည်၊
044	O	လျှပ်စစ်အားသုံး ပံ့စက်သုံးသည့် မော်တော်ယာဉ်တွင် ဓာတ်ဆီတိုင်ကီအတွင်း ဓာတ်ဆီမရှိပါက ပံ့စက်ပျက်လွယ်သည်၊
045	O	တာဗိုဖိအားမြှင့်စက် လည်ပတ်ရာတွင် အင်ဂျင်ဝိုင်အား ချောဆီအဖြစ် ထည့်ပေးရသည်၊
046	O	ဓာတ်ဆီသုံး ဂျက်အင်ဂျင် တပ်ဆင်ထားသည့်ယာဉ်တွင် လေဝင်ပေါက် နိမ့်သောကြောင့် ရေထဲတွင် မောင်းနှင်ရာတွင် ရေအနက် ကားဘီးတဝက်ထက် မကျော်စေရ၊
047	O	အင်ဂျင် အခြေအနေ ကောင်းမွန်သည် ဆိုဦးတော့ လောင်စာစစ် ဆန်ခါကို ပုံမှန် လဲလည်ရန် လိုသည်၊
048	X	ဓာတ်ကူကိရိယာ တပ်ဆင်ထားသည့် ယာဉ်တွင် အဆင့်မြင့်ဓာတ်ဆီကို အသုံးပြုနိုင်သည်၊
049	O	တိုင်မင်ခါးပတ်ကြိုးအား အချိန်မှန် လဲပေးရန်လိုသည်၊ ခါးပတ်ကြိုးပြတ်သွားလျှင် အင်ဂျင်ကို အထိနာစေသည်၊
050	O	အင်ဂျင်ဝိုင်စစ်ရန် ဆန်ခါအား လက်စွဲစာအုပ်တွင် ညွှန်ကြားထားသည့်အတိုင်း အချိန်မှန် လဲပေးရန် လိုသည်၊
051	X	အင်ဂျင်ဝိုင်အား စစ်ဆေးရျှ ယာဉ်ကို မြေညီတွင် ရပ်ကာ အင်ဂျင် လည်ပတ်နေစဉ်တွင် စစ်ဆေးရမည်၊
052	O	ရေလွှမ်းသည့် လမ်းကို အတင်းဖြတ်မမောင်းပါနှင့် ရေဝင်လျှင် အင်ဂျင် ဆိုးဆိုးရွားရွား ပျက်စီးနိုင်သည်၊
053	X	အင်ဂျင် လည်ပတ်နေစဉ် အရံတိုင်ကီရှိရေ ကာလေနည်းလေ ဖြစ်ခြင်းသည် ပုံမှန်ဖြစ်သည်၊
054	O	အင်ဂျင်အအေးပေးစနစ်တွင် အပူချိန်ထိန်းညှိ ကိရိယာ တပ်ဆင်ခြင်းဖြင့် အင်ဂျင်ကို မြန်မြန်အေးစေသည်၊
055	O	အင်ဂျင်ပူလွန်းလျှင် စက်ကို ချက်ချင်းရပ်ပါ၊ သို့သော်လည်း အပူမလောင်စေရန် ရေတိုင်ကီ ပူနေသေးသည့် အချိန်တွင် အဖုံးကို လက်ဖြင့် လှည့်မဖွင့်ပါနှင့်၊

機械常識是非題

【緬甸文】

題號	答案	題　目
056	O	အင်ဂျင်ဝိုင် နို့၍နစ်ရောင်အဖြစ် ပြောင်းသွားလျှင် အင်ဂျင်ဝိုင်အတွင်း ရေဝင်သောကြောင့် ဝပ်ရှော့သို့၍ပို့၍ကား ပြင်ဆင်ရန် လိုသည်။
057	X	အင်ဂျင်တွန်းအား မြှင့်တင်ရန် မာဖလာခေါ် အသံထိန်း ကိရိယာအား ဖြုတ်ထားနိုင်သည်။
058	X	အအေးပေးစနစ်သိ အပူထိန်းကိရိယာအား ဖြုတ်ထားခြင်းဖြင့် ဆီစားသက်သာစေသည်။
059	O	ညစ်ပေလွန်းသည့် လေစစ်ဆန်ခါအား မလဲပဲထားလျှင် ဆီစားသည့်အပြင် စက်အားလျော့ စေသည်။
060	O	အအေးပိုချိန်တွင် စက်နှိုးစဉ် အိပ်ဇောပိုက်မှ ရေစက်ကျခြင်းသည် ပုံမှန် အခြေအနေ ဖြစ်သည်။
061	X	အအေးပေးစနစ်သိ အပူထိန်းကိရိယာအား ဖြုတ်လိုက်ပါက အင်ဂျင်သက်တမ်းကို မထိခိုက်ပါ။
062	O	အင်ဂျင်ဝိုင် များလွန်းလျှင် ပလတ်ဂ် မီးခိုးမ၍န်၍တက်ခြင်း။ ဆီစားခြင်း။ ရုန်းအားလျော့ခြင်းတို့၍ ဖြစ်တတ်သည်။
063	X	မြန်မြန်မောင်းလေ ဆီသက်သာလေ ဖြစ်သောကြောင့် အင်ဂျင် လည်ပတ်နှုန်းကို အကန့်၍အသတ်မရှိ မြှင့်တင်နိုင်သည်။
064	X	ဓာတ်ဆီသုံးယာဉ်မှ မီးခိုးငွေ့၍အမည်း ထုတ်လွှတ်ခြင်းသည် ပုံမှန်ဖြစ်သည်။
065	O	အင်ဂျင်အေးနေစဉ် အမြန်လည်ပတ်စေခြင်းသည် အင်ဂျင်သက်တမ်း တိုစေသည်။
066	O	အင်ဂျင် အေးနေစဉ် လည်ပတ်ခြင်းသည် သာမန်အပူချိန်တွင် လည်ပတ်ခြင်းထက် ဆီပိုကုန်သည်။
067	O	ဓာတ်ကူကိရိယာ တပ်ဆင်ရခြင်းသည် ကာဗွန်မိုနောက်ဆိုဒ်။ ဟိုက်ဒရိုကာဗွန်။ နိုက်ထရိုဂျင် အောက်ဆိုဒ်ဒြပ်ပေါင်းများ ထုတ်လွှတ်မှု လျော့နည်းစေကာ လေထုညစ်ညမ်းမှု နည်းပါးစေရန် ဖြစ်သည်။
068	O	အင်ဂျင်ဝိုင်ကို အချိန်မှန် လဲပေးခြင်းအားဖြင့် အင်ဂျင်သက်တမ်း ပိုရှည်စေသည်။
069	O	ရေဖြင့်အအေးပေးသည့် အင်ဂျင်တွင် ရေအေးမရှိပါက စက်မနှိုးရ။
070	X	မော်တော်ယာဉ် ဆီစားခြင်းမှာ စက်ပစ္စည်း ချို့ယွင်းချက်ကြောင့်ဖြစ်သည်၊ မောင်းသူသိ အပြုအမူနှင့် မသက်ဆိုင်ပေ။
071	X	ရေအေး အလုံအလောက် ရှိလျှင် အင်ဂျင်စက် အပူမလွန်နိုင်ပေ။
072	O	အင်ဂျင်စက်နှိုးစဉ် ဖြူပြာရောင် မီးခိုးငွေ့၍ထွက်ခြင်းသည် အင်ဂျင်ဝိုင် လောင်ကျွမ်းခြင်းကြောင့် ဖြစ်သည်။
073	O	ဘရိတ်အုပ်ချိန်တွင် မူမမှန်သည့်အသံမြည်ပါက ဘရိတ်မူမမှန်ဖြစ်သည့်အတွက် စက်ရပ်ကာ စစ်ဆေးသင့်သည်။
074	X	ဘရိတ်အုပ်ချိန်တွင် မူမမှန်သည့်အသံမြည်ပါက ပုံမှန်ဖြစ်သောကြောင့် စစ်ဆေးရန် မလိုပါ။
075	X	လက်ဆွဲဘရိတ်ကို မလျှော့လျှင်လည်း စထွက်ခြင်းအပေါ် သက်ရောက်မှု မရှိပါ။
076	O	ယာဉ်ရပ်သည့်အခါ လက်ဆွဲဘရိတ်ကို တင်းတင်းဆွဲပါက မော်တော်ယာဉ် ရွေ့လျားခြင်း မရှိစေရန် ကာကွယ်နိုင်သည်။
077	X	လက်ဆွဲဘရိတ်နှင့် ခြေနင်းဘရိတ်ကို တစ္ဆာပိင်နက် တွဲမသုံးရ။

機械常識是非題

【緬甸文】

題號	答案	題　目
078	O	A B S ဘရိတ်စနစ် တပ်ဆင်ထားသည့် မော်တော်ယာဉ်တွင် ရုတ်တရက် ဘရိတ်အုပ်စဉ် စတီယာရင် ထိန်းချုပ်မှု ပိုမိုကောင်းမွန်သည်၊
079	X	ယာဉ်မောင်းနေစဉ် ရှေ့၌တွင် အတားအဆီးရှိပါက ဘရိတ်နင်းချိန်မှစ လုံး၀ ရပ်တန့်၌ချိန်အထိ အကွာအဝေးကို မောင်းသူတုန့်၌ပြန်နိုင်သည့် အကွာအဝေးဟု ခေါ်သည်၊
080	O	ဘရိတ်နင်းစဉ် ခပ်ပျော့ပျော့ ဖြစ်နေလျှင် ဘရိတ်ဆီပိုက်အတွင်း လေခိုခြင်း သို့၌မဟုတ် ဆီယိုခြင်းကြောင့် ဖြစ်သည့်အတွက် အန္တရာယ်မဖြစ်စေရန် ချက်ချင်း စစ်ဆေးသင့်သည်၊
081	O	ဘရိတ်ကို တအားနင်းလျှင် တာယာပွန်းလွယ်သည့်အပြင် ကားမှောက်လွယ်သည်၊
082	X	ဘရိတ်ပံ့စက်သည ဆီပမ္ဘ မလုံလောက်လျှင် လေထုစိမ့်မဝင်နိုင်ပေ၊
083	O	ဘရိတ်ပံ့စက်သည လေဝင်လေထွက်ပေါက် မပိတ်ဆို့၌အောင် ထားရမည်၊
084	O	ဘရိတ်ခြေနင်းကို လဲ၍တိတ်လိုက်ပြီဖြစ်သော်လည်း ဘရိတ်ကပ်နေလျှင် ခြေနင်းအ္တကား ကွက်လပ် မရှိသောကြောင့် ဖြစ်နိုင်သည်၊
085	O	တာယာ သက်တမ်းပိုရှည်စေရန် အတော်အတင့်မောင်းပြီးလျှင် သတ်မှတ်ထားသည့်အတိုင်း လဲလည် တပ်ဆင်သင့်သည်၊
086	X	တာယာတွင် အင်ဂျင်ဝိုင်များ။ အမဲဆီများ ပေကျံနေခြင်းသည် ဘေးအန္တရာယ် မဖြစ်စေပါ၊
087	X	အချိန်္တကာ္တကာ မောင်းသည့်အတွက် တာယာပူလာလျှင် ရေအေးဖျန်းကာ အအေးခံသင့်သည်၊
088	O	ဘီးမူလီခေါင်း အစွပ်သည် ယာဉ်မောင်းသူများအတွက် မရှိမဖြစ်သည့် ကိရိယာ ဖြစ်သည်၊
089	X	တန်ချိန်ပို တင်ဆောင်ခြင်းသည် စတီယာရင် ထိန်းချုပ်မှုအပေါ် သက်ရောက်မှု မရှိပေ၊
090	O	ယာဉ်ကွေ့၌ရာတွင် အရှိန်ညှိကိယာသည် အတွင်းဘီးနှင့် အပြင်ဘီးအား မတူသည့်နှုန်းဖြင့် လိမ့်စေနိုင်သည်၊
091	O	ရိုးရိုးဂီယာသုံး မော်တော်ယာဉ်တွင် ကလပ်အား နင်းလိုက်သည့်အခါ အင်ဂျင်နှင့် ဘီးလည်ပတ်မှုကို ခွဲခြားလိုက်သည့်အတွက် အင်ဂျင်တွန်းအားသည် ဘီးဆီသို့၌ မရောက်နိုင်ပါ၊
092	O	ဂီယာအုံတွင် အရွယ်အစားမတူသည့် ဂီယာများ ချိတ်ဆက်ပြီး အရှိန်ပြောင်းပေးသည်၊
093	O	နံပတ် ၁ ဂီယာအား ထိုးလိုက်စဉ် ကားအရှိန် နှေးသော်လည်း ရုန်းအားပြင်းသည်၊
094	O	အင်ဂျင် အအေးလွယ်စေရန် ဂီယာအုံသ အဖုံးအား သန့်၌သန့်၌ရှင်းရှင်း ထားပါ၊
095	O	စတီယာရင် လေးဖင့်လာခြင်းသည် ဘီးလေမတင်းခြင်း သို့၌မဟုတ် ပါဝါစတီယာရင်စနစ် ချို့၌ယွင်းခြင်း သို့၌မဟုတ် မောင်းနှင် ခါးပတ်္တကိုး လျော့ခြင်းကြောင့် ဖြစ်နိုင်သည်၊
096	X	ပါဝါစတီယာရင်သုံး မော်တော်ယာဉ်တွင် စက်ရပ်လိုက်ပြီးနောက် စတီယာရင်လှည့်ရန် လိုအပ်သည့် အင်အားအပေါ် သက်ရောက်မှု မရှိပါ၊
097	O	ဘီးနှစ်ဘက် ဟန်ချက်မညီပါက အမြန်မောင်းချိန်တွင် စတီယာရင် တုန်ခါတတ်သည်၊
098	X	ရှေ့၌သွားသည့် ဂီယာမှ နောက်ဆုတ်သည့် ဂီယာသို့၌ သို့၌မဟုတ် နောက်ဆုတ်သည့် ဂီယာမှ ရှေ့၌သွားသည့် ဂီယာသို့၌ ပြောင်းလဲရာတွင် ယာဉ်ရပ်ပြီးမှ ပြောင်းလဲရန် မလိုပါ၊
099	X	ဘီးလေတင်းလေ မြေပြင်နှင့် ပွတ်တိုက်မှု ခုခံအား ပို္တကီးလေ ဖြစ်သည်၊

機械常識是非題
【緬甸文】

題號	答案	題　目
100	O	တာယာပေါ်✔ို １５５ＳＲ１２ စာလုံးများအနက် Ｒ သည် ရေဒီယယ် တာယာမျိုး ဖြစ်ကြောင်း ဖော်ပြသည့် သင်္ကေတဖြစ်သည်၊
101	X	ဒစ်ခ်ဘရိတ်နှင့် ဒရမ်ဘရိတ် နှစ်မျိုးစလုံးတွင် လိုင်နင်ပြားနှင့် သံခွေအကွာဝေးကို ထိန်းညှိပေးရန် လိုအပ်သည်၊
102	X	ဘရိတ်ဆီသက်သာစေရန် အသုံးပြုပြီးသားဆီကို ပြန်လည် အသုံးပြုနိုင်သည်၊
103	X	တံဆိပ်နှင့် စံမတူသည့် ဘရိတ်ဆီကို ရောသုံးလျှင် ဘရိတ်စနစ် ပုံမှန် အလုပ်လုပ် နိုင်သည်၊
104	X	✔ာသီဥတုအေးသောအခါ ✔ါ ✔ာ✔ွိုး ✔ာ.... ✔ဉ်ဉ္စ္စအတွင်း နစ်နေစဉ် ဂီယာသေးနှင့် ✔ုန်းထွက်ရသည်၊
105	X	အော်တိုဂီယာသုံးယာဉ် စက်နှိုးစဉ် ဂီယာတိုင်ကို Ｄ ဂီယာထိုးသွင်းမှသာ နှိုးမော်တာအား လည်ပတ် စေနိုင်သည်၊
106	O	အော်တိုဂီယာသုံး မော်တော်ယာဉ် စထွက်စဉ် ✔ုတ်တရက် ✔ုန်းမထွက်စေရန် ဘရိတ်ကို နင်းပြီးမှသာ ဂီယာထိုးရသည်၊
107	O	မော်တော်ယာဉ်အား ဆွဲရာတွင် အော်တိုဂီယာအုံ ကဲ့သို့သော တွန်းအားပေးစနစ်အား မထိခိုက်။ မပျက်စီးစေရန် ယက်အားပေးသည့် ဘီးကိုမကာ ဆွဲသင့်သည်၊
108	X	အော်တိုဂီယာအုံအတွင်းမှ ဂီယာဝိုင်ပမာဏကို စစ်ဆေးရာတွင် ဆီလောင်ကျွမ်းသည့် အနံ့ရှိရသည့်အပြင် အမည်းရောင် သို့မဟုတ် နို့နှစ်ရောင်အဖြစ် ပြောင်းသွားကြောင်း တွေ့ရှိ✔ိခြင်းသည် ပုံမှန်ဖြစ်သည်၊
109	X	အော်တိုဂီယာအုံ✔ို ဂီယာဝိုင်（ＡＴＦ）သည် ပုံမှန်အရောင်မှာ အပြာရောင် ဖြစ်သည်၊
110	O	အော်တိုဂီယာသုံးယာဉ် မောင်းနှင်နေစဉ် အင်ဂျင်လည်ပတ်နှုန်းနှင့်အတူ ယာဉ်သွားနှုန်း အချိုးကျကျ မြင့်တက်လာခြင်း မ✔ှိပါက ဂီယာအုံ ပျက်စီးသွားပြီ ဖြစ်သဖြင့် ပြင်ဆင်ရန် လိုအပ်သည်၊
111	O	အော်တိုဂီယာသုံးယာဉ်ကို အန္တရာယ်များသည့် ကုန်းဆင်းလမ်း မောင်းနှင်ရာတွင် ဂီယာနိမ့်ကို ထိုးရမည်၊
112	X	အော်တိုဂီယာသုံးယာဉ်ကို ကုန်းတက်လမ်း မောင်းနှင်ရာတွင် ဂီယာတိုင်အား Ｄ နေရာတွင် ထားရမည်၊
113	X	ပါဝါစတီယာရင်စနစ်မှ ဆီယိုလျှင် စတီယာရင်ကို လုံးဝလှည့်၍ မရတော့ပါ၊
114	X	ＡＢＳ ဘရိတ်သုံးယာဉ်သည် ဘရိတ်ပိုကောင်းသဖြင့် အန္တရာယ်ကင်းလောက်သည့် အကွာအဝေးမှ မောင်းနှင်ရန် မလိုပါ၊
115	O	ＡＢＳ ဘရိတ်သုံးယာဉ်အား မောင်းနှင်နေစဉ် ဒိုင်ခွက်ဘောင်မှ ဟ ＡＢＳ ဥ မီး လင်းနေလျှင် ＡＢＳ ဘရိတ်စနစ် ချို့ယွင်းသွားပြီဖြစ်၍ ပြင်ဆင်ရန်လိုသည်၊
116	X	ဝင်✔ိုးတူဘီးတွင် ပန်းကွက်မတူသည့်။ စံမတူသည့် တာယာကို တပ်ဆင်နိုင်သည်၊
117	O	ပါဝါစတီယာရင်စနစ်မှ စတီယာရင်ကို လှည့်ရာတွင် စူး✔ုသည့်အသံ ထွက်လာပါက မောင်းနှင် ခါးပတ်နှင့်ကြိုး လျော့လွန်းခြင်းကြောင့် ဖြစ်နိုင်သည်၊
118	O	မော်တော်ယာဉ်အား မောင်းနှင်နေစဉ် ကလပ်ကို မကြာခဏ နင်းပါက ကလပ်ပြား ပွန်းလွယ်သည်၊
119	X	ဘက်ထရီအားကုန်၍ မီးအားထပ်မသွင်းလျှင် အက်ဆစ်သည် အလေးချိန် အချိုးအဆ မြင့်သွားသည်၊

機械常識是非題

【緬甸文】

題號	答案	題　目
120	O	စက်နှိုးစဉ် အင်ဂျင် မလည်ပတ်နိုင်ခြင်း သို့မဟုတ် လည်ပတ်နှုန်း နှေးခြင်းသည် ဘက်ထရီ သို့မဟုတ် နှိုးမော်တာ ပျက်ခြင်းကြောင့် ဖြစ်နိုင်သည်။
121	X	စက်နှိုးမရလျှင် အင်ဂျင်လုံးဝ ရပ်တန့်သွားအောင် မစောင့်ပဲ နှိုးမော်တာအား ချက်ချင်း လည်ပတ်စေလျှင် စက်နှိုးရ ပိုမိုလွယ်ကူသည်။
122	X	ဖျူးကြိုးပြတ်သွားလျှင် နောက်ထပ်မလဲရအောင် ကြေးနီနန်းကြိုးနှင့် အစားထိုးနိုင်သည်။
123	O	လျှပ်စစ်မီးကြိုးများအား ကာကွယ်ရန် ဆေးလိပ်မီးတို့သည့် ကိရိယာအား မဆင်မခြင် မတပ်ဆင်ရ။
124	O	ဓာတ်အားခွဲ ကိရိယာသည် အစီအစဉ်အလိုက် အင်ဂျင်ခေါင်း✔ ပလပ်များဆီသို့ ဗို့အားမြင့်သည့် ဓာတ်အားကို ခွဲဝေပေးသည်။
125	X	မော်တော်ယာဉ်သုံး နှိုးမော်တာအား လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်ရာတွင် အသုံးပြုသည်။
126	O	ပလပ်မှ မီးပွားထွက်ရခြင်းမှာ ဗို့အားမြင့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားကြောင့် ဖြစ်သည်။
127	O	ဘက်ထရီအိုးတွင် အက်ဆစ်မပြည့်ပါက လျှပ်စစ်တိုင်များ ပေါ်လာပြီး သက်တမ်း တိုစေသည်။
128	X	ဘက်ထရီအိုး အဖုံးမှ လေထွက်ပေါက်များအား အက်ဆစ်ဖြည့်ရာတွင် အသုံးပြုသဖြင့် ပိတ်မထားသင့်ပါ။
129	X	ပလပ်သို့ စီးသွားသည့် လျှပ်စစ်အားသည် ဗို့အားနိမ့် လျှပ်စီး ဖြစ်သည်။
130	O	မီးပေးခလုတ်မှ လျှပ်ဓာတ်အားကို ဖြတ်လိုက်သော်လည်း ဓာတ်ဆီသုံးအင်ဂျင်တွင် ချက်ချင်း စက်မသပ်နိုင်သည်မှာ အင်ဂျင် အပူချိန် မြင့်လွန်းခြင်းကြောင့် ဖြစ်သည်။
131	O	ဘက်ထရီ လျှပ်ခေါင်းများအား အက်ဆစ်မစားစေရန် အမဲဆီ အနည်းငယ် လူးထားသင့်သည်။
132	O	နှိုးမော်တာသုံးပြီး စက်နှိုးတိုင်း ၁၀ မှ ၁၅ စက္ကန့်ထက် မကြာပါစေနှင့်၊ မဟုတ်လျှင် ဘက်ထရီအိုးနှင့် နှိုးမော်တာ ပျက်စီးလွယ်သည်။
133	X	ို့အားမြင့်ကွိုင်ထုပ်သည် ဗို့အား အမြင့်မှ အနိမ့်သို့ ပြောင်းလဲပေးသည်။
134	O	ဘက်ထရီအိုးတွင် ဆာလဖျူရစ်အက်ဆစ် ပါသောကြောင့် ကားပေါ် သို့မဟုတ် ကိုယ်ပေါ် မဖိတ်စင်ပါစေနှင့်။
135	O	ဘက်ထရီအိုးအတွင်း အရည်ပမာဏ လျော့နေလျှင် ပေါင်းခံရေ ဖြည့်သင့်သည်။
136	O	အင်ဂျင်လည်ပတ်နေစဉ် အလုပ်လုပ်သည့် အပူချိန်သို့ ရောက်လျှင် အအေးပေး ပန်ကာသည် အလိုအလျောက် လည်ပတ်ကာ အအေးပေးသည်။
137	O	အင်ဂျင်နှိုးပြီးနောက် လျှပ်စစ်ပစ္စည်းများအတွက် ဓာတ်အားကို ဂျင်နရေတာမှ ပံ့ပိုးနိုင်သည်။
138	X	အင်ဂျင်လည်ပတ်နေစဉ် ဓာတ်အားသွင်းရန် အချက်ပြမီး ငြိမ်းနေလျှင် ဘက်ထရီမှ ဓာတ်အားလကျွတ်ပေးကြောင်း ပြသသည်။
139	O	ဘက်ထရီအား မလောက်ဂ အခြားယာဉ်တစ်စင်းမှ ဘက်ထရီအိုးကို သုံးရာတွင် လျှပ်ဖိုတိုင်အချင်းချင်း ဆက်သွယ်ပြီး လျှပ်မတိုင်ကိုမူ ပျက်နေသည့်ယာဉ်သ မြေစိုက်ကြိုးအဖြစ် သုံးရန် ကောင်းမွန်မည့်နေရာနှင့် ဆက်သွယ်ရမည်။

機械常識是非題
【緬甸文】

題號	答案	題　目
140	O	ယေဘုယျအားဖြင့် ဘက်ထရီအိုးသည် လျှပ်စစ်ပမာဏကို တနာရီလျှင် အမ်ပီယာ မည်မျှ✔ိသည်ဟူ၍ ညွှန်ပြလေ့✔ိသည်။
141	X	အင်ဂျင်အေး လည်ပတ်စဉ် အအေးပေးပန်ကာပါ တပြိုင်နက်တည်း လည်ပတ်ကာ မနားတန်း လေမှုတ် အအေးပေးသည်။
142	O	အင်ဂျင်သည် အပူချိန်မြင့်မားချိန်တွင် အပူချိန်ဒိုင်ခွက်မှ မှားတံသည် H သင်္ကေတဘက်သို့ ညွှန်ပြသည်။
143	X	ဘက်ထရီအားကုန်လျှင် သို့မဟုတ် အားမလောက်လျှင် ဗို့အားကို ထိရောက်မှု မ✔ိပါ။
144	O	ဗို့အားမြင့် ဝါယာကြိုးပေါက်ကာ ဓာတ်လိုက်လျှင် ဝါယာကြိုး အားလုံးကို အသစ်လဲသင့်သည်။
145	X	အင်ဂျင်စက်နှိုးရာတွင် အသုံးပြုသည့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားကို ဂျင်နရေတာမှ ပံ့ပိုးသည်။
146	X	ဘက်ထရီအိုးတွင် အက်ဆစ်မပြည့်ပဲ လျှပ်စစ်တိုင်များအား မဖုံးနိုင်ဖြစ်နေလျက် ဆက်လက်အသုံးပြုလျှင် ဘက်ထရီသက်တမ်းကို မထိခိုက်ပါ။
147	O	ပလတ်သည် လျှပ်ခေါင်း နီညိုရောင်ပြနေခြင်းသည် လောင်ကျွမ်းမှု ပုံမှန်ဖြစ်ကြောင်း ပြသသည်။
148	O	မော်တော်ယာဉ်ပေါ်တွင် မီးစားသည့် လျှပ်စစ်ပစ္စည်းများ တပ်ဆင်လျှင် လောင်စာဆီ ပိုကုန်စေသည်။
149	O	ဘက်ထရီအိုး လဲလည်စဉ် အဖိုအမလျှပ်တိုင်များအား မှားသွယ်မိလျှင် ယာဉ်ပေါ်✔ို လျှပ်စစ်ပစ္စည်းများ ပျက်စီးစေနိုင်သည်။
150	O	ဟွန်း အဆက်မပြတ် မြည်နေလျှင် ဟွန်းသည် ဖျူးကြိုးကို ဖြတ်လိုက်နိုင်သည်။
151	X	အော်တိုဂီယာသုံးယာဉ်တွင် စက်နှိုးရန် ဘက်ထရီအား မလောက်လျှင် တွန်း၍ နှိုးနိုင်သည်။
152	O	အင်ဂျင်စက်နှိုးပြီးနောက် နှိုးမော်တာသည် ခလုတ်ကို ပြန်မလွှတ်ပေးလျှင် နှိုးမော်တာ ပျက်လွယ်သည်။
153	O	အင်ဂျင်လည်ပတ်ကာ ဂျင်နရေတာမှ ဓာတ်အား ထုတ်နေလျှင် သို့မဟုတ် ဘက်ထရီ အားဖြည့်နေလျှင်　အချက်ပြမီး ငြိမ်းသွားသည်။
154	O	ဘက်ထရီတွင်း အက်ဆစ်ရည် မပြတ်ဖြည့်ပေးခြင်းဖြင့် သက်တမ်းပို✔ည် စေနိုင်သည်။
155	X	အော်တိုဂီယာသုံးယာဉ်တွင် ဂီယာတိုင်အား N သို့မဟုတ် P ဂီယာမှအပ အခြား ဂီယာများ ထိုးသွင်းထားလျှင်လည်း စက်နှိုးနိုင်သည်။
156	X	အင်ဂျင်လည်ပတ်နေစဉ် အအေးပေး လျှပ်စစ်ပန်ကာ မလည်ပတ်ပါက လက်ဖြင့် လည်ပတ်စေနိုင်သည်။
157	O	လျှို့ဝှက်နံပတ်ဖြင့်သာ ဖွင့်နိုင်သည့် အော်ဒီယိုမှ ဘက်ထရီကြိုး မဖြုတ်မီ လျှို့ဝှက်နံပတ်ကို သိထားရန်လိုသည်။ မဟုတ်လျှင် အော်ဒီယိုကို ဖွင့်၍မရနိုင်ပါ။
158	X	ညဖက်မှောင်မိုက်သည့်နေရာတွင် ဘက်ထရီအိုးကို စစ်ဆေးစဉ် ဘက်ထရီအိုးအနီး မီးခြစ်ဖြင့် အလင်းပေး ကြည့်✔ှုနိုင်သည်။
159	O	ပလပ်အား စစ်ဆေးရာတွင် မီးခိုးမှုန်များ တက်နေလျှင် မီးပေးအား လျော့နည်းခြင်း သို့မဟုတ် ဓာတ်ငွေ့ရော သိပ်သည်းခြင်းကြောင့် ဖြစ်သည်။

機械常識是非題
【緬甸文】

題號	答案	題　目
160	O	ကားခေါင်းမီး အထိုင်အား ✔ကျ်ဥ္ခဲ့သော် အလင်းတန်းအား ပြန်လည်ထိန်းညှိရန် လိုသည်၊
161	O	ဟေလိုဂျင်မီးလုံးအား လက်ဖြင့်ကိုင်တွယ်ထိတွေ့ဥ္လှင် အပူပျံ့ဥ္မ၍ကို ထိခိုက်စေပြီး သက်တမ်းတိုစေသည်၊
162	X	ဘက်ထရီအိုး ဖြုတ်ရာတွင် လှ်ပ်ဖိုတိုင်မှ ႏကြိုးကို အရင်ဖြုတ်သင့်သည်၊
163	X	လေအေးဖိသိပ်စက် အတွင်းမှ အေးခဲဆီအား သာမန် အင်ဂျင်ဝိုင်အဖြစ် အသုံးပြုနိုင်သည်၊
164	X	ၶ္ဓိ ဆိုသည်မှာ လေးဘီးစလုံး ပဲ့ထိန်းနိုင်ခြင်းကို ဆိုလိုသည်၊
165	O	ဒီဇယ်အင်ဂျင်က ဝန်လေးတင်ပြီး အ✔ိုန်မြင့်တင်ရာတွင် ထွက်လာသည့် မီးခိုးမည်း ပိုများသည်၊
166	O	မော်တော်ယာဉ်အား တွန်းအားပေးရာတွင် ေ✔ွဥ္ဘီးယက်ခြင်း။ နောက်ဘီးယက်ခြင်း။ လေးဘီးယက်ခြင်းဟူဂ္ဂ နည်းလမ်း သုံးမျိုး✔ိုသည်၊
167	O	တာယာအား နေရာပြောင်းရခြင်းမှာ ညီတူညီမွှ ပွန်းစေကာ သက်တမ်းပို✔ွည်စေရန် ဖြစ်သည်၊
168	O	ဒစ်ခ်ဘရိတ်သည အားသာချက်မှာ အပူပျံ့ဥ္လွယ်ပြီး ပိုထိရောက်သည်၊
169	O	ကားအင်ဂျင်လည်ပတ်နေစဉ် ဘက်ထရီကြိုး မဖြုတ်ရ၊
170	O	ဂီယာအုံအတွင်း ဂီယာဝိုင် များလွန်း။ နည်းလွန်းနေလှင် ဂီယာအုံကို ထိခိုက်နိုင်သည်၊ ဂီယာဝိုင် များလွန်းလှင် ပို✔ုန်းရခြင်း သို့ဥ္မဟုတ် ဂီယာဝိုင် အမြုပ်ထကာ စက်ကိရိယာ ပွန်းစားနိုင်သည်၊ ထို့ဥ္ကြောင့် ဂီယာဝိုင်အား စစ်ဆေးရာတွင် တိတိကျကျ တိုင်းတာရန် လိုအပ်သည်၊
171	O	အင်ဂျင်ဝိုင်အခြေအနေကို ပုံမှန် ထိန်းညှိပေးခြင်းအားဖြင့် လောင်စာဆီ သုံးစွဲမ၍ ပိုမိုထိရောက်စေသည်၊ လေထုစစ် ဆန်ခါ။ ပလတ်နှင့် ကာဗရက်တာတို့ဥ္ကို ပုံမှန် သန့်ဥ္✔ွင်းပေးပြီး သင့်တော်သလို လဲလည်သင့်သည်၊
172	O	ဘရိတ်ခြေနင်းကို ချောချောမွေ့ဥ္မွေ့ဥ္ မနင်းနိုင်လှင် ဘရိတ်ကပ်နိုင်သည်၊
173	O	တိုက်မိ ပွတ်မိဂ္ဂ ကားခေါင်းမီး အထိုင် ပုံပျက်သွားလှင် အထိုင်တစ်ခုလုံးအား အသစ်လဲသင့်ပြီး မီးလုံးကိုလည်း ပြန်ချိန်ယူသင့်သည်၊
174	O	အော်တိုဂီယာသုံးယာဉ် အများစုသည ဂီယာဘောက်✔ို ဂီယာဝိုင်ကို စစ်ဆေးရာတွင် အင်ဂျင်အား ⌴ စလိုး⌴အနေအထားတွင် လည်ပတ်စေပြီး စစ်ဆေးရမည်၊
175	X	အောင်တိုဂီယာနှင့် ✔ိုး✔ိုးဂီယာတို့ဥ္သည ဂီယာအုံ အတွင်းပိုင်း ဖွဲ့ဥ္စည်းပုံနှင့် ကိရိယာများ အားလုံး ထပ်တူထပ်မွှ ဖြစ်သည်၊