



**UNISERVICE/TÜRKİYE
VISWA LAB. FUEL ANALYSIS
BULTEN #179**

TEKNİK GÜNCELLEME: 12.03.2010

“ISO 8217 2010 SON TASLAKTAKİ AL+SI (CATFINES) İLE İLGİLİ YORUMLAR”

Saygıdeğer dostlarımız,

Bunker yakıtlarda Catfines; makinenin fiziksel yapısını kolayca bozan ve en çok zarar veren etkenlerden biridir. ISO 8217:2005 ve ondan da önce olan ISO 8217:1996 da, yakıtlarda Catfines limiti 80 ppm' e çekildi. Şuan da taslak halinde olan ISO 8217:2010' da ise RMG ve RMK sınıfı yakıtların en çok tüketilenlerinde, Al+Si limiti maksimum 60 ppm' e indirildi. Bunu takdir ederken, şu yorumu yapmaya zorlandık; bu hem yakıt kullanıcılarına hem de yakıtın kalitesini arttırmak konusunda herhangi bir devamlılığı olmayan teorik azalmadır.

Aşağıdaki tablo; Viswa Lab' ın geçtiğimiz birkaç ay içerisinde 50.000' in üzerinde numune ile analizlerin istatistiksel ortalamasını göstermektedir.

BÖLGE	Al+Si (ppm)
ARA	25,5
SINGAPORE	25,1
NORT AMERICA	21,1
OTHER EUROPE	17,0
SOUTH AMERICA	15,2
MIDDLE EAST	10,5
JAPAN	8,1
SOUTH KOREA	6,1

Kabul edilebilir catfines seviyesi tanımlanırken, ISO komitesi aşağıda belirtilen iki maddeyi göz önünde bulundurmalıdır.

1. Makine imalatçıları, makinelere 15 ppm' den fazla catfines bulunduran yakıtların, makinede kullanılmasına izin vermemektedir. (Japan UE makine imalatçıları 10 ppm den daha az olmasını istemektedir).

2. Gemilerde ki seperatörler, catfines' ın bu seviyeye getirilmesinde etkili olmuşlardır. Ancak miktarı 60 ppm' den 15 ppm' e düşürmek için seperatörlerin verimi en az % 75 olmalıdır. Viswa Lab, birkaç müşterisi ile seperatör verimlilik testi yapmıştır. Çoğunda verim % 60' a bile gelememiştir. Bu seviyede catfines makineye girmekte ve makinenin sürtünen parçalarında ağır hasar oluşturmaktadır. Bu

İLKFER DENİZCİLİK SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.
Batı Sahil Yolu Cad. Deniz Sok. No: 38 34903 Güzelyalı – Pendik / İSTANBUL
Tel.: (0216) 493 09 62 (Pbx) Fax: (0 216) 493 09 69
URL : <http://www.uniservice.com.tr> E-mail : uniservice@uniservice.com.tr





sürtünmeden kaynaklanan hasar, makineyi ilk etapta çalışamaz duruma getirmez fakat makinenin ömrünü azaltır, yakıt kullanıcısının masrafını arttırır.

Japonlar; ISO komitesine aşağıdaki belirtilenleri sunmuştur.

“ Japon makine üreticileri yakıtın makineye girişindeki Al+Si değerinin 7 mg/kg yada daha az olmasını tavsiye etmektedir.

*Bölgelere göre yakıttaki Al+Si miktarının;
. En yüksek Kuzey Amerika da 30 mg/kg,
. Diğer bölgelerde 12 – 24 mg/kg,
. Genel ortalama 24 mg/kg,
değerlerinde olması gerektiğini belirtmiştir.*

Sordukları soru bizim sorduğumuz soru ile aynıdır.

ISO komitesi cevap olarak;

“Dünya genelinde yapılan kapsamlı sörvey hizmetlerinin istatistiğine dayanarak, limitler işbu tüzük kapsamında kabul edilmiştir.”

KABUL ETMİYORUZ.

Viswa Lab' in sahip olduğu geniş veritabanı, 19.5 ppm in üzerinde ortalama bir catfines miktarı olmadığını göstermektedir. ISO komitesinin limiti 60 ppm olarak kabul ederken referans aldığı dünya genelinde yapılan kapsamlı surveylerin istatistiğinin nereden çıktığını anlayamıyoruz. Alınan bu karar da bütün yakıt tedarikçilerini uzlaştırmak mümkün müdür? Bir diğer deyişle; çita, en düşük standartlarda yakıt ikmal eden tedarikçinin standartlarına çekilmiş oluyor. Yine, Viswa Lab istatistiklerine göre; tedarikçilerin % 0.7 si 60 ppm den yüksek % 3 ü 50 ppm den yüksek oranda catfines bulunan yakıt sağlamaktadır.

Bütün sorularınız için çekinmeden bizimle iletişime geçebilirsiniz.

Saygılarımızla,

Dr. Vis

İLKFER DENİZCİLİK SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.
Batı Sahil Yolu Cad. Deniz Sok. No: 38 34903 Güzelyalı – Pendik / İSTANBUL
Tel.: (0216) 493 09 62 (Pbx) Fax: (0 216) 493 09 69
URL : <http://www.uniservice.com.tr> E-mail : uniservice@uniservice.com.tr

