

UNISERVICE/TURKIYE
VISWA LAB.FUEL ANALYSIS
BULTEN 33

Saygıdeğer Dostlarımız

Viswa Lab.tarafından gönderilen son bülten aşağıda sunulmuştur;

YAKIT MİKTARINI KONTROL EDEBİLİYOR MUSUNUZ?

Yakıt problemlerinden,kalite problemi en yeni sorun olmasına rağmen,en büyük problem halen miktar ile ilgili olmaktadır.Kalite problemi daha dikkat çekicidir,gemiyi durdurana kadar büyük hasarlar sağlar ve fark edilebilir.Miktar problemi ise yaşanmak gibi bir süreçtir,bir şeyleri alıp götürür ve dönüşü yoktur.

Eğer oyunun kurallarını biliyorsak,bizi aldatmak isteyenler başarılı olamazlar.İyi vatandaşlar(iyi firmalar gibi),polise(test laboratuvarı)sinirlenmezler,çünkü onlar haklarına nasıl sahip çıkacakları ile ilgili öğütler verir ve kaybetmemek için yardımcı olurlar. Aşağıda listelenenler,yakıt sağlanırken yapılan soygun ile ilgili iyi birkaç tekniktir.Teknikler hakkında bilgi,kendinizi korumanızı,çalışanları eğitmenizi sağlar ve kayıpları azaltır.Singapurdaki yakıt miktarı ölçen firmaların üçte biri,yakıt miktarlarındaki kayıplardan söz etmektedir.

1.Sıcaklık:

Kolay bir aritmetik ile-eğer varolandan daha düşük bir sıcaklık kaydedilirse,hesaplama yapılırken, termal genleşme ile çarpılan sıcaklık farkına eşit bir miktar elde edilir.Fuel oil her C için 0,0008 oranında genişir.Farzedelim ki termometrede gerçek değer 10 C altında bir değer okundu.Diğer bir deyişle,eğer yakıt 1000 m³ lük bir hacimsel içerikteyse,10 C lik bir fazlalık,hacmi 1008 m³ e yükseltir,her 1000 m³ için 8 m³ .Eğer yakıt 1000 m³ ise ,hacimsel olarak 8m³ kaybınız vardır veya $8 \times 0,09 = 7,92$ MT ,yani varolan 130\$ lık bir değer,1029,6 \$ demektir.

Sıcaklık nasıl düşük gösterilir?Bir sıcaklığı gösteren sadece bir termometre vardır.Bu arızalı bir termometre olabilir.Veya termometre yakıtın içerisine daldırılmayacak bir tip veya yeterli süre daldırılmayacak tipte olabilir.Çözüm nedir?Termometreyi kontrol edin,aynı sıvıya batırarak bir termometreyi kalibre edin ve okumaların uygunluğunu kontrol edin.Günümüzde 200 \$ a kesin doğru sonuçlar veren dijital termometreler elde edilebilir,yakıtı daldırdığımızda okuma büyük bir ekranda sadece 0,1 C lik bir farkla okunur.

2.Yoğunluk:

Yoğunluk farklılığı,miktar farklılıklarını yaratan diğer bir büyük nedendir.Bu konu “Viswa Lab.Fuel Analysis Bulten 31” referanslı teknik bültenimizde de sözedilmiştir.

Aşağıda yakıt miktarını etkileyen diğer noktalardan bahsedilmiştir.:

- 3.İskandil borusunun yeri , trim tablolarına göre hesaplama.
- 4.Gemilerde düzeltme cetvelleri yeterli mi?
- 5.Numune alma metodları uygun mu?
- 6.Boru hatlarında kalan yakıt miktarı nedir?
- 7.Miktar ölçerler-kalibrasyon sertifikası var mı?
- 8.Baş mühendis ne için imza atıyor?
- 9.Elleçleme ve iskandil hataları veya hileleri.

Saygılarımızla;
İlker Meşe

