

Yilsonunda bazı izlenimler

2002 yili kapanirken,geriye baktigimizda halen sonuçlanmamis olaylar,problemler ve akillari karistiran bazı kaygilarin varoldugunu goruyoruz.Sizlere,bunlari;benim bakis açim ve yorumumla asagida listeliyorum.Bu konularla ilgili dusuncelerinizi ve fikirlerinizi almaktan mutluluk duyucagim..

Silindirlerin yağlanması

Yakıt sağlayıcı şirketler ve makine üreticileri ,sulfür içeren yakıtlarla ilgili doğru silindir yağlama çözümleri bulma konusunda birlikte çalışmaktadırlar.Makine üreticileri otomatik besleme yapan ve TBN değeri makine yüküne ve yakıttaki sulfür içeriğine bağlı olan silindir yağlayıcı üniteleri konusunda girişimde bulunmaktadır.Yakıt sağlayıcı şirketler,herhangi bir sulfür içeriği bulandırmayan , çift fonksiyonlu bir silindir yağlama yağı bulmaya çalışmaktadır.R&D enerjisini arttıran silindir yağlama yağı kullanım maliyeti,yakıt kullanım maliyetinden % 10 daha fazladır.Makinedeki ayrıntılı termal verim bir limite yaklaşmaktadır ve bu alandaki büyük gelişmeler için etkili bir faaliyet görülmemektedir.Ne makine üreticilerinin ne de yağ imalatçılarının henüz yeni ürünleri hazır değildir.Bu süre içinde ne yapılabilir?crosshead tipte makinelerde piston skavenç bölgesinden süzülen silindir yağının analizi kesinlikle iyi bir fikirdir.Ornekleme doğru olarak yapılmalıdır ; analizlerde silindir yağlamasında bir fazlalık ortaya çıkabilir.(çoğu zaman,piston rod un durumu,silindir liner ve piston ring lerdeki aşınma ve yırtılma,ve silindirdeki yanma koşulları na bağlı olarak)Viswa Lab.servis vermeye hazırdır.Tutuşma ve yanma çalışmaları,fuel analiz ve Triboloji çalışmaları,her çeşit makine ve yakıtla ilgili durumlar izlenebilir ve bir çatı altında analiz edilebilir.

Sulfür Regülasyonu

Hangi regülasyonlar geliyor ,ne zaman uygulamaya geçecek ?Bunlar acil önem taşıyan sorulardır.Rotterdam limanındaysanız ve jeneratörlerinizi kullanıyorsanız,jeneratörler için kullanılan yakıttaki sulfür miktarı %0,2 yi aşmamalıdır.Avrupa Birliği tarafından bildirilen en son regülasyonla ilgili Bunkernews ta aşağıdakiler yayınlanmıştır:

“Kuzey Denizi,Batık denizi ve İngiliz kanalında sulfür limiti % 1,5 olmalıdır ve berte kullanılan yakıtın sulfür limiti %0,2 olmalıdır.Düzenli yolcu taşımacılığı yapılan AB limanlarında sulfür limiti % 1,5 olmalıdır.Büyük feribot seferleri yapılan ,AB’ye üye ülkelerden Yunanistan’ın bir istisna olduğuna dair herhangi bir bildiri yoktur.İddialara göre AB ülkelerinde sulfür dioksit emisyonu, bu kati limitler ile yılda 500,000 mt kadar azalacaktır.

Uyum ve Stabilite(sabitlik)

Farklı kalitelerdeki yakıtların karıştırılması büyük bir problem yaratmaktadır.İki yakıtın uyumu test edilmeli (varolan ve yeni yakıtlar) ve ayrıca bağımsız olarak,yeni alınan yakıtların stabilitesi kontrol edilmelidir.Laboratuvardan sonuçların gelmesi 2-3 gün sürecektir.Bu zaman içerisinde gemi personeli bekleyecektir.Oysaki fiyatı 800\$ civarı olan uyum/stabilite kiti ile;gemi makine mühendisleri ,yakıt alımı veya yakıt karışımı ile ilgili uyum ve stabilize testini bir numune alarak,yükleme başlamadan önce test edebilirler.Bunlar çok basit ve fazla zaman gerektirmeyen testlerdir.Gemilere göre ise çok zaman alan ve laboratuarlara kazanç sağlayan testler olarak düşünülür..

Yakıt kalitesi,içeriği ve kalite problemleri

Geçen sene Singapur hariç,vakalar çok fazla degildi.Sadece burada 14 gemi, alınan yakıttaki yabancı maddelerden kaynaklanan makine hasarlarını rapor etmiştir.MPA çok sert bir tepki vermiştir ve umarız yeniden tekrarlanmaz.Günden güne polipropilen,hidrojen sulfit ve Metil esterler ile ilgili şikayetler artmaktadır.Halen **İSO 8217** 12 parametrenin testi olarak adlandırılmaktadır.Çogu laboratuvar eklerle 14 parametreyi test etmektedir.Viswa Lab.depolamada veya yakıta tesadufen karışabilen parametreler için ek olarak 9 adet testi daha yapabilmektedir.Gelisiguzel bir kontrol insanların guvende olmasını sağlayacak ve içerişine yabancı madde girisini önleyecektir.Cezalar çok ağırdır ve bu sebeple caydırıcı yonu çok yüksektir.

Gelecek

Dunyadaki denizcilik filosunun %54 u tankerdir.En son 85000 ton luk tankerin yakıtının dağılmasından sonra Double hull tankerlerin ihtiyacı ve önemi yeterince vurgulanmamıştır.Double hull tankerler dış katin delinmesi halinde sivinin dokulmasını,yayılmasını engellemesi açısından gereklidir ve ayrıca fırtınalı havalarda bukulme ve çokmelere karşı da koruma sağlar.Double hull kullanımı istisna olmaktan çok standart olmalıdır.

Benzer şekilde;Cruise gemilerdeki gaz turbinlerinin başarılı kullanımı,cruise ve konteyner gibi daha güçlü gemilerde ana makinenin değismesi gerektiğinin habercisidir.Gaz turbinlerinde overall termal verim %59 lara gelmektedir.3 kişilik murettebat makine dairesinde %30 dan %40 a varan bir kazanç sağlayacaktır ve ana makinenin 100,000 saatte bir yani yaklaşık 15 yıl sonra açılması gerekecektir.Çok büyük firmaların gaz turbinlerini markete sokmalıdır.

EFN ve TWİ

İlk defa Viswa Lab. yakıt kalitesini Engine Friendliness Number(EFN) ile ele almıştır.Bu değer test zamanına dayanmaktadır ve bu değerler devamlı olarak kullanılmaktadır.Simdi ise Viswa Lab.sizleri,yakıtın değerini belirleyen True Worth İndex(TWİ)ile tanistirmektedir.Bu sayede,yakıtın dolar olarak değeri tahmin edilecek ve marketteki yakıt fiyatları ile kıyaslanabilecektir.Bu ölçüm cihazları mükemmel olamaz fakat bir ölçü sağlamaktadır.Kullanımı kolaydır ve kalitenin veya yakıtın doğru değerinin belirlenmesi için kapsamlı bir ornektir.www.bunkerworld.com sayfasında Research bölümünden Technical ikonunu tıklayarak dünyanın 8 coğrafi bölgesindeki True Worth İndex(Gerçek değer göstergesi) değerlerine ulaşabilirsiniz.Bu değerler her ay Viswa Lab. tarafından hesaplanmaktadır.

Son olarak yardımlarınız ve işbirliğiniz için,bultenlerimizi okuyup,tavsiye ve önerilerinizi sunduğunuz için teşekkürler ediyoruz..İyi bir yıl dileklerimizle...

Saygılar;
Dr.Vis.