

**SAYGIDEĞER DOSTLARIMIZ;  
SİZLERE DAHA FAZLA BİLGİ SUNABİLMEK AMACIYLA DAHA ÖNCE  
İNGİLİZCE OLARAK GÖNDERMİŞ OLDUĞUMUZ BAZI BÜLTENLERİ,TÜRKÇE  
OLARAK YENİDEN YAYINLIYORUZ:**

**UNISERVICE/TURKIYE  
VISWA LAB.FUEL ANALYSIS  
BULTEN 05**

**AS&M YAKIT ANALİZİ SERVİSİNİN AVANTAJLARI**

Biz sayfalarca reklam ile kaynakları tüketmiyoruz.Bunları kazanca dönüştürerek,sizlere ekonomik fiyatlar sunuyoruz.Biz en eski metod olan sözle anlatımı tercih ediyoruz; performansımızın kalitesi ve ekonomik servisimizi bu şekilde markete sunuyoruz.

Biz müşterilerimiz için endişeleniyoruz ve kötü yakıt kullanımının neden olduğu felaketleri ve israfı önlemek için çalışıyoruz.Sizlere numune alma ve gönderme ile ilgili bilgileri tam olarak anlatamadığımız için rahatsızlık duyuyoruz.Açıklamalar resimlerle gösterilmiş ve numunenin nasıl paketlenip gönderileceği de “demo “da belirtilmiştir.Bu şekilde numune alma işleminin doğru yapıldığına,etiketlemenin doğruluğuna ve mümkün olan en kısa zamanda laboratuvarımıza ulaşacağına emin olmak istiyoruz.Durumun ne kadar önemli olduğunun ve yakıtı kullanmadan önce,sonuçları acilen beklediğinizin farkındayız.

Öncelikle numune geldiğinde,şişeyi açmadan önce paketlenişine,kurcalanmadığına ve doğru etiketlendiğine emin oluyoruz .Eğer mühürü kırılmış ise veya numunede başka bir sorun varsa,en kısa zamanda kayıt ediyoruz.Bu işlem,yakıt sağlayıcınızla aranızda olabilecek tartışmaları önlemek için yardımcı olur.Numunenin yeteri kadar karıştırıldığına emin oluyoruz,bu sebeple her parça üzerinde yapılan testler,şişedeki numunenin içeriğini doğru olarak veriyor. Son çıkan cihazlar sayesinde,250 ml den daha az tüketimle test yapılabilir ve testleri tekrarlayabilmek için numune miktarı yeterli oluyor.Bu numuneler minimum 3 ay saklanmaktadır bu sayede istendiğinde yeniden test edilmesine imkan sağlamaktadır.

27 parametreden en önemlisi yoğunluk parametresidir.Çünkü yakıt sağlayıcıya yoğunluğa bağlı olarak ödeme yapmaktayız.Eğer yoğunluk değerinin üçüncü ondalık kesrinde dahi hata yapılırsa,1000- tonluk bir alımda 9 tondan fazla kayıp demektir(değeri 900\$).Bu sebeple yoğunluk minimum iki kez,hatta bazen iki değer aynı sonuç verene kadar üç kez test edilir.Biliyoruz ki miktar tartışması yakıt alımının en önemli yönüdür,şüphe bırakmamak için her zaman doğru sonuçlar vermeliyiz..

Açıkça,2 stroke lu motorlar tutuşmanın gecikmesine karşı biraz daha toleranslıdır. Örneğin,CCAI 870 in üzerindedir.Bu sebeple raporlarımıza baktığınızda,motorun tipi göz önünde bulundurulmalıdır.--yavaş hızda veya orta hızda..Veya bize bildirin,biz sizin verilerinizle birleştirip,sizlere önerilerimizi sunalım.

Eğer CCAI yüksekse ne yapılmalı?Bu ispatlanmalı,kuşkuya yer verilmemelidir,giriş sıcaklığı arttırıldığında(izin verildiği ölçüde),ID meydana çıkar.Unutulmamalıdır ki ,CCAI değeri yakıt alınırken yükselmektedir.Ayrıca ID yi yakıt zamanlamasını iyi ayarlayarak ta önleyebilirsiniz fakat bu,her yakıt alımında; sık sık yapmak istemeyeceğiniz bir şeydir.