

Een koppijn dossier.

De Blizzard van rederij Chemgas te Rotterdam. Het eerste Chemgas schip met Brons/MAN 20/27 4 takt diesels. Eerder reeds had Brons GV mogen leveren voor o.a. de Boreas, Mistral en Scirocco. Waarom een hoofdpijn dossier? De motoren waren netjes gebouwd, succesvol beproefd op de Brons proefstand in aanwezigheid van de opdrachtgever enzovoorts. Drukken, temperaturen vermogen alles okidoki.



Toch kreeg ik op de dag van de technische proefvaart een telefoontje van boord als dat ze de radar hadden bijgezet want de motoren rookten als de ziekte. Gelijk een inspecteur gezonden naar de volgende aanloophaven Deze kon alleen maar constateren dat de motoren inderdaad overmatig rookten. De oorzaak nu was gelegen in het rederij ontwerp van enerzijds de scheepsschroef en de reductie

keerkoppelingen. Simpel gezegd: De 2 motoren werden dermate zwaar overbelast dat de turbo's amper op snelheid raakten en dus geen lucht met de benodigde zuurstof konden leveren. De montage van een luchtschot systeem was een tijdelijke noodoplossing. Uiteindelijk is de spoed van de schroeven aangepast en zijn de reductiekeerkoppelingen van een andere overbrengingsverhouding voorzien. Probleem opgelost. Het jammere nu is, en zeer tegen de zin van de Service afdeling, besloot de directie, ter voorkoming van verdere reputatieschade, de aanpassingskosten te betalen. Onze spreekwoordelijk klomp was toen meer dan gebroken!

Les: parafeer nooit een eigen engineering ontwerp van een klant, ook niet voor gezien!

De motoren hebben er niet zo gek lang in gestaan, de reder was ontevreden en bleef dat ook.



Motoren van zeker 2 andere fabrikanten hebben nadien ook relatief kort voor de aandrijving mogen zorgdragen.

https://www.debinnenvaart.nl/schip_detail/3617/