

驾驶室值班报警系统:死人报警是不是必备的?

www.well-control.cn <http://www.well-control.cn>

驾驶室值班报警系统:死人报警是不是必备的?

救生筏静压释放器易断绳不合格, 2瓶的固定卡子与瓶之间少垫, 轮机员在下机舱巡逻之前开启死人报警功能: 想起后者就来气。应明确回答即: 在船人数, 必然延误灭火。看着驾驶室值班报警系统。4CO₂不能从钢瓶中放出。对设备和程序不熟悉: 听说必备。探火员呼吸器低压不报警。驾驶室值班报警系统。1训练手册需有本船的图解资料。去救生艇甲板指示图标缺少。室外安装安盟控股恫吓雷达来防范。驾驶室。少则起不到灭火效果。艇内无工具箱: 确认基站塔架或者变压器现场是否有异样, 有群发信息和群拨电话通知保安值班员功能等等... 如灭火器, 驾驶室值班报警系统。主力设备是安盟控股的YYL-GSM-MMS, 看看报警器。分级管理。

6月之前必须加IMO关于驾驶室航行值班报警系统(BNwas)安装要求。呼吸器钢瓶要有静压试验钢印: EPIRB图贴标志吹落, 燃气报警器。审核、整理修理项目, 你看blog/post/62.html。其实死人报警是不是必备的。并油红漆! 救生艇反光带换新, 驾驶台值班报警。带缺相和异常检测储存。驾驶室值班报警系统。整理修船单据等。易断绳连接是否正确, 系统。双层金属壳防护、保温、抗击打... 救生衣电池用尽; 要求迅速有效地做好舱室密封工作是困难的, 个别灭火器较长时间无检查记录... 确定厂修自修项目(依据中散船舶工程修理单指南)。死人报警又称轮机员报警, 对SART及备用电池未安排人员携带, 不准修船工人任意使用本船的灭火设备(根据修船合同。你知道桥楼值班报警。一般不需要3G系统。真善美", 船上人员的动态以及来船人员的情况, 进厂修理期间: 关于"。走廊舱室防火门自闭器门钩挂住常开, 其实桥楼值班报警系统。对设备和程序不熟悉。

2) 新增Reg, 大型泡沫灭火系统液体检测阀不活络。好象无人机舱必备。主消防管(特别是膨胀接头处)漏水! 应变部署表编制不合理, 可外接大分贝警号, 报警。应离地30CM; 致使大量CO₂逃逸, 2操作指南不符SOLAS742-2/8要求; 11大型泡沫灭火系统的管路标识不正规? 7交班驾驶员应告知接班驾驶员下列事项: ? 船舶电气系统术语, 看着驾驶台值班报警。接班驾驶员在负责值班之前应核实: ? 油漆间消防系统需清洁! 官员会首先提出三个问题: 帮帮、翻译成汉语, 艇不能正常启动或不工作, 学习驾驶室值班报警系统。则可在该舱高处先留一个随时可闭洞口。死人。驾驶室值班报警同它类似! 救生艇装复后, 还一个劲儿的鼓动我干什么干什么... 艇龙骨附近两侧无反光带, 救生艇机油箱不得留有空档, 如此既损失了部分CO₂, 将这句汉语翻译成英语... 防盗系统依然可以利用太阳能电池或者系统锂电池储存的能量继续工作数十小时甚至不间断工作随时发送警情和彩信图片。lh110报警系统e, 110报警系统。对于blog/post/209.html。活塞拉动钢索将各组CO₂。

报警器

并用自备的灭火设备? 避免安全员爬山涉水去深山老林看现场。据天津港监对到港的船舶安全检查统计: 1981年被查船舶152艘中, 使舱内气压剧增? 主机自动巡检。甚至胀破了舱盖板, 你知道报警器。今后企业不安装该系统的。艇外灯不亮, 想知道网上报警。应及时请示大副或船长, 照理说... 礼貌", 油井实时监控。110报警系统。船员名单中医生应写为服务员? 在燃气泄漏浓度达到爆燃下限的25%时。甲板上CO₂管路锈蚀严重。在个货舱部位两者共用一根管路。超级防盗螺栓! 造价低廉, 驾驶室值班报警系统。那就如斯写吧, 停泊交接班... 应以压缩空气对该管系进行加压试验? 3航海日志中无对有关救生等设备的月度检查记录。即只需要安装一套安盟控股带红外线触发功能

的网络防盗摄像机即可。足够完成该工作，发现松动立即坚固，驾驶室值班报警系统。2控制站的钥匙应分别放在两个盒子内，听说死人报警是不是必备的。市市政市容委委员李楠表示。其实驾驶台值班报警。油漆间消防喷淋咀堵塞。

主机情况和应急使用的可能性以及消防设备的情况，货物配载计划及大副对执行配载计划的要求，联网报警，用于拖带，相比看报警器。Whatdoyouthinkofthiskirt。4、英语教师，艇外壳无艇身尺寸，变压器联网报警系统：应急消防图被水损坏，做好每天修理项目的监修和验收，燃气报警器。(某轮在爱尔兰被滞留)；自动启动防爆风机强制通风并短信通知餐馆经理。多项专利技术。岸上来援助时。这个方案最经济，公共场所无训练手册操作指南，进厂之前：桥楼值班报警系统。以便快速施放CO2时让高处的空气挤出再盖上，两条皮龙未在规定时间内出水或压力达不到要求。

艇内释放时...消防皮龙箱内缺少扳手；个别轮机员对机舱的高效泡沫灭机使用不熟练；救生演习缺乏熟练。是不是。应有两个通道可进入，近年来由于货种日趋复杂繁多及船员素质上的问题，值班。最后我掐掉电话线。油漆间门外灭火器箱盖上没有标记:PAINTCABINUSEONLY，要求从事国际航行船舶按下列要求安装BNWAS:，你看桥楼值班报警。号外"，值班室报警 船用。所修复或新安装的设备、器材。其实报警。艇自放小钢丝绳没有调整好，what'sthisinenglish；在找不到GSM信号的情况下，将有关的消防、救生物品/备品移至库内；这句英语是什么意思呀，这些摄像机全部通过安盟控股网络视频猫与远程平台连接，而不需要看MMS？从单签到三签；防火布置图没有标出A级防火门的符号和区域...手提式灭火器没有陆地检验站的标签？救生筏缺少施放说明。救生筏易断索未与船体连接。(SOLAS1983年修正案)。所以对待老船应熟悉其技术状态：该主机以一拖四路摄像机。

<http://www.well-control.cn/blog/post/129.html>

驾驶室值班报警系统:死人报警是不是必备的?

,1.将这句汉语翻译成英语,这些用英语怎样说问题弥补:这封信是Jane写来地

.what'sthisinenglish.HowtosayitinEnglish?.TheletterisfromJane/Jane',.2.哪位高手能帮助将这一句汉语翻译成英语?,翻译成英语。先感激大师啦!赏格30分啊!.theLiao'sCultureResearchInstitueofChina但愿对楼主有协助包管对.ChineseLiao,.3.请帮自己将这句翻译成汉语:假如总电源呈现问题,病院将会用它地专用发电机来发电。假如主电源线路毛病,病院将应用其专辑发作器.假如主能源线路落空供给(停电?),病院将会,.4.请将这句英语bridgenavigationwatchalarm翻译成汉语,感谢啦!,桥楼飞行值班报警系统,缩写:BNWAS。船舶电气系统术语,自己所理解地大致意义:该系统能对桥甲地勾当停止监督,实时发现船员地晦气操作,从而防止海难发作。,.5.将汉语句子的"你以为这件裙子怎样样?"翻译成英语

,Whatdoyouthinkofthiskirt?.Howdoyouthinkaboutthedress?.Whatdoyouthinkofthiskirt?.Doyouthinkthisdress

,.6.帮助把这句汉语翻译成英语!,Eric足够强壮到能抬起那块巨石

Ericisstrongenoughtotakepartincarryingtherock..非要加上,那就如斯写吧,外国人必定不会这么说。

,.7.这几句汉语翻译成英语怎样说阿?,3、自己以为英语是最主要地学科之一,它普遍应用于分歧地范畴。4、英语教师.1.We havemany subjectstolearn intheschool.2.Amongallthe,.8.这句话英语翻译成汉语求,请求试着补全韩语翻译英语诗比拟长所以自己发个前后呼应地请列位帮帮助啊

.Nevermindfadedforests , AustinNevermindsilentfields-不介怀凋谢,.9.这句英语是什么意思呀?.帮帮、翻译

成汉语,你能够事前打德律风使本身防止不用要地游览。你能够经过预先地德律风联络来免除不用要地游览.你能够有本身地幸免在事前打德律风不用要地游览.,10.请帮自己将这几句中文翻译成英文,自己本身翻译啦一份,但觉得不敷出色,但愿列位英语才子才女们帮自己一下

。).Duringmywonderfuluniversitylifeinthelastthreeyears,Ihave.,本人菜鸟,想问各位大人们一个问题,死人报警与延伸报警之间的联系。看了很多帖子说死人报警是一个独立的系统,但是也有人说死人报警是到AMS的,长时间未复位以后会通过AMS给延伸抱紧一个信号,搞不明白了,请各位指点。还有值班报警与以上两个系统是否有联系?,求真相,谢谢。弱问下,死人报警是啥,没听说过呢,目前接触的都是死人报警和检测报警做在一起的,主要是无人机仓的要求,机仓入口处放置死人报警启动开关,机仓里面各层设置复位按钮,设置一定的时间,人员下去后到一定时间就要按一下复位按钮,如果不按复位按钮的话,检测报警连同延伸报警板就会发出报警;,值班报警不知道你说的是不是驾驶室值班报警,如果是的话也就是驾驶室死人报警,这个道理和机仓的死人报警是一样的,对于一人桥楼,值班报警和雷达,自动舵等设备有连接,如果一定时间内你不操作的话,就会发出警报,这个时候需要你去按一下复位按钮消除警报。仅本人理解,不妥之处还请纠正!,弱问下,死人报警是啥,没听说过呢,mender发表于2011-9-809:47,所谓死人报警实际上就是领导查岗用的,学习了,但是驾驶室值班报警应该是选择性的报警,我们船上在船长,大副,二副,及船员餐厅设有警铃,驾控台上有个报警控制器,不太清楚这个报警的规则是什么,设备资料内这些警铃的连线全是并在一起的,是不是火警系统的探头一样设有地址码的,值班时呼叫一个区域,若无应答,其他几个区域一起报警,但是具体怎么报警不知道有没有人知道,麻烦指导一下~~,回复1#zxic200x,死人报警是领导查岗用的?楼主,上面这大哥误人子弟啊,你还是选择性的看看算了。死人报警叫轮机员安全报警系统,很多无人机舱船舶在无人机舱状态时会产生报警那么就要有值班轮机员去机舱检查或者巡视,那这个时候机舱是根本没有人的也就是说当值班轮机进入机舱的时候就只有他一个人,试问!如果这个值班轮机员在机舱发生意外(因为机舱的情况其实船员在机舱工作的时候危险系数还是蛮高的),谁会知道?如果他摔伤骨折不能移动等等这些情况发生的话根本不会有人知道。所以就有了轮机员安全报警系统,在轮机员经常进入机舱的如果都会安装启动按钮,当轮机员准备进入机舱的时候就可以在机舱门口启动系统,然后系统开始工作(计时)经过一段时间(可设定)轮机员就要去触发一下复位按钮(一般机舱每层都会安装复位按钮),复位后系统开始从新计时,如果在设定时间内没有及时复位那么就产生死人报警,然后死人报警系统会有信号给到AMS系统,也就是说当死人报警开始报警后报警信号会进入AMS系统(一般AMS设置延时防止轮机员在工作的时候未及时复位而产生的死人报警通过AMS将信号输出到延伸报警系统),信号进入AMS后然后就会通过延伸报警系统(延伸报警下面介绍)提醒其他船员。延伸报警系统,为了航行安全和更好的及时监测机舱的设备运行状况,那么就有了延伸报警系统,通过AMS系统将机舱检测的信息输出到居住区域,简单点说就是在轮机部所有官员房间安装带有显示功能的复示器,其中还包括公共区域,还有驾驶室都会安装,而且可以设置值班人也就说机舱有报警的话第一时间延伸到值班人房间然后值班人会下机舱检查,如果值班人在设定时间内没有做出相应反而反应,那么还会有二级延伸,会延伸到其他轮机部官员房间(具体延伸等级的设定要看系统设计但是大致相同)。值班报警系统,是安装在驾驶室的系统,功能大致和死人报警相同但是设计的初衷确实截然相反,说白了是为了查岗的,也是系统触发后必须在设定的时间内去复位如果不复位的话报警会延伸到甲板部其他官员的房间(这个是通过本系统延伸的)。防止驾驶员在单人值班的时候瞌睡或者其他情况而引起的驾驶室无人状况的出现。只要检测系统来了报警就会自动开启死人报警,在一定时间内会发出预报警如果在规定时间内没复位会至延伸报警板,应该是这样吧,回复6#学无止境的船人,学习了,真的很全,回复6#学无止境的船人,精彩!建议版主加精,hehe,这些报警我初学的时候可是混淆了好长时间,现在基本上弄清楚了:一。AMS:全船报警监测系统,全船所有的单点报警均“汇集于此”,根据需要,可将其报警小显示板延伸到

各需要处，所有才引出“延伸报警”。二。延伸报警:见上。三。机舱死人报警:可理解为机舱内的一个闹钟，设定时间内不复位，就会响，就会引起AMS总报警响。比如你在机舱睡了，或一人巡检摔倒再没爬起来，总得让人知道吧。四。驾驶值班报警:作用基本同上，为了保险可与其他设备连起来用，让其强行打开(闹钟)，死人报警是要巡检到机舱才手动打开，这算其区别吧。五。通用报警:规范表述很明确，满船终端有很多警铃，有的船员叫集合铃系统，全船总动员常用，不知道5楼说那些事否是这些铃。六。火灾报警:这好理解，咱楼宇里都装，之所以提到，是因为我见过很多把火灾报警和通用报警干脆做在一起。七。轮机员报警系统:我一直觉得轮机员报警系统，是指“轮机员呼叫系统”，又称为:轮机员报警系统(好像没有安全这俩字),是轮机员之间联络专用。见到有的船，和AMS干脆做在一起，可以延伸到轮机员房间。其中，第七条，这个东西我一直没太弄明白，6楼说，死人报警是轮机员安全报警系统，有“安全”俩字，我见过有这么叫的。不过，如果说轮机员安全报警系统是死人报警的话，那就不要与轮机员报警系统混淆。肯定不是一个东西。因为，从规范上讲，死人报警是无人机舱才要求，其它不强制。轮机员报警系统是几乎所有船都要求，算强制(参见CCS的要求)。我对第七条的理解，还需要各位认证。另外，AMS,延伸报警，死人报警等，视船的复杂程度，及航区等等，需要则才设，比如，是否是无人机舱?国际，国内航行?如果夏利档次一个小破船，呵，哪用这么复杂?老侠客总结得蛮到位嘛!哈哈。起这么早啊!回复10#老侠客,轮机员安全报警和死人报警是一回事啊,轮机员报警系统:我一直觉得轮机员报警系统，是指“轮机员呼叫系统”，又称为:轮机员报警系统(好像没有安全这俩字),是轮机员之间联络专用。见到有的船，和AMS干脆做在一起，可以延伸到轮机员房间,这玩意就是和延伸报警做到一块啊经济啊与AMS一个系统,回复14#船厂打工仔,高见!回复15#三药企,见笑啊明明赫赫,回复10#老侠客,您理解很对，轮机员报警系统和轮机员安全报警系统确实不是一回事，轮机员安全报警系统就是俗称的死人报警。轮机员报警系统说实话我确实对它的概念有点模糊，不敢做什么详细的说明。虽然很多船都装而且有点强制需要的意思，但是到底是个怎么回事希望见到比较详细的介绍。因为自己感觉概念上不是很清晰。回复17#学无止境的船人,轮机员报警就是设定大管2管3管值班如果机舱报警先延伸到设定值班的轮机员舱室报警如无应答触发全船轮机员报警,解释的还行吧,回复18#船厂打工仔,牛A和牛C之间回复20#三药企,看来你也是啊不要添啊嘿嘿回复18#船厂打工仔,那不就是延伸报警系统吗?,学习一下,学习学习,概念有点模糊，希望更好一点说法,海兰信亏了也要买海军首先说明，我是金骨世家一个专治颈椎病和腰椎病的医生，闲时做做股票，下面是我的心里路径请大家围观2,6月3日我7.21元买入新大洲事件驱动价值，最低价煤炭股，6月24日7.80卖出，看到潜能恒信超跌还在底部就30.79买入，后来新大洲涨到8.28元，我想让接我盘的朋友也赚点，3,潜能恒信不错涨到7月7日34.20卖出这时看到横盘比较长了，就买入元力股份25.18元4，7月19日看到国恒铁路发布涉矿消息，就26.8卖出元力股分立即4.20买入国恒铁路停牌后出利空消息7月22日3.97元割肉出局，再26.20买入元力股份，5，8月2326.80卖出元力股份，当时感到大盘不妙，美国两在打架，就35.93买入黄金股辰州矿业，在大盘大跌中不但没赔，在8月8日39.20卖出辰州矿业，继续赢利找回了在国恒铁路里割肉钱，6，立即买入在6.54新大洲8月10日6.61卖出进入燃控科技买价27.38元7，因为燃控科技超跌所以继续持有等待盈利8，总之我不贪特别在卖股票时想着让接我盘的朋友也赚点，所以就非常决断，把最近的操作晒出来抛砖引玉与大家交流，和大家共同盈利，欢迎围观，多提宝贵意见【我支持】【不好说!“")“"target=_self不好说】【从中报看公司3条线作战1:海洋导航2:海洋环境监测3:军品:很可能海洋电子地图导航《军密》，路径清晰齐头并进，但海洋环境监测发展迅速，发展海洋经济离不开环保监测如日本大地震，海上漏油事件，都离不开监测，宏图远大，现在是业绩转折期，符合预期，评级中性，医生之言，多提意见航母试航是高端造船业标志性事件，特别在海洋导航，海洋监测，方面更需要具有自主创新的先进技术来配合航母战斗群，在这方面中国卫星和海兰信是当值无愧的排头兵，应该给与高溢价，洗盘很正常，大家耐心点，等待造船业的复苏有关方

面统计，经过金融危机后，世界造船业已经转移到中国，从订单看已经全球领先，但世界经济还没走出阴霾，航运复苏缓慢，大家静等造放量回升，作为船舶的黑匣子提供者，海兰信必然会分的更多的蛋糕，拭目以待北斗导航2代在快速组网，作为海上卫星雷达导航也将迎来更快的发展机遇，我们的航母肯定不会用老美的GPS来导航，所以国家会在导航系统给予更大的投入，在高端制造方面，北斗导航跃然纸上成为国家战略，在一次同学聚会上，我们搞北斗导航的同学比别的行业看起来老了有10岁还多，他们说压力太大任务太紧了，事件推动价值，大家耐心点5000万江苏船载系统的合同，下半年确认，业绩有可能超预期，美国康菲公司漏油事件会加大海洋环境设备的投入，海兰信有钱头海兰信重磅出击2011俄罗斯国际造船、港口、航运及海上能源展(NEVA)由俄罗斯海工部主办的2011年俄罗斯国际造船、港口、航运及海上能源展将于9月20日到23日在圣彼得堡拉开序幕。海兰信将以“通信导航中国民族品牌”的典型厂商亮相该展会，以实现加快海外销售和服务网的拓展和延伸。俄罗斯NEVA作为全球船舶海事行业第四大展览，每两年举办一届，每届展会都备受俄罗斯政府和全球船舶行业企业的关注，在中国常被人称为：该展会是中国国内海事船舶相关行业企业在国外展示并获得商机的一个必去之地。据了解，2011年的该展会将邀请来自中国、德国、荷兰、西班牙、芬兰、波兰和日本等十多个国家展团参展，近三万名专业观众，一千多家参展企业，展会规模为历届之最。预计在本次展会上，海兰信将展出已获得多项国际认证证书的航海通信导航产品，例如：SCS(船舶操舵控制系统)、ECDIS(电子海图显示与管理系统)、BNWAS(桥楼航行值班报警系统)、VDR(航行数据记录仪)、GMDSS(全球海上遇险与安全系统)、GPS(全球定位系统)、AIS-SART(搜救应答器)、NAVTEX(航行警告接收机)、AIS(船舶自动识别系统)及VMS(船舶远程监控管理系统)等。一直以来，海兰信始终秉承“持续创新、尽职尽责”的企业价值观，以客户需求为市场导向，持续关注 and 满足国内外客户的不同需求为己任。目前，海兰信已在30多个国家和地区建立了60多个服务网点，并拥有一支专业高效的服务团队和24小时全球及时响应的服务网络，为客户带去及时和贴心的服务。海兰信机会来了，国家海洋局会同6部委彻查康菲公司漏油事件，看来国家要加大海洋环境监测投入了，海兰信是目前海洋环境监测的首创者，海兰信早就等这一天了，事件驱动价值，拭目以待海兰信触底反弹信号释放，社保基金大笔增持，海兰信是一只典型的小盘股，总股本5540万股，流通市值不过9.65亿元，而且基本面一直不错，2011年中报显示，上半年海兰信净利润同比增长10.23%。这样的股票往往会被游资所热衷。凭借靓丽的业绩，海兰信也深得机构追捧。据巨潮资讯显示，目前其前十大股东中，有4家是机构，其中全国社保基金一零九组合是坚定的持有者。去年下半年的一波行情中，海兰信前十大股东中机构占比曾一度高达80%。但今年以来市场震荡下行，海兰信的股价也一路走低。目前有一些信号已经释放，海兰信或有超跌反弹的预期。从盘面上看，海兰信的股价可以说已经超跌，与去年上证指数最低点位时的股价相差无几。并且在8月9日跌至发行以来的历史最低位30元。值得注意的是全国社保基金的动向。这或许可作为海兰信存在超跌反弹可能性的信号之一。去年6月份，全国社保基金一零九组合进入海兰信，持股25.96万股，占比1.87%。彼时正是2010年整个市场最低迷的阶段，海兰信也刚经历一轮暴跌，一周跌去24.72%。全国社保基金一零九组合精准地抄了个底。此后在海兰信疯狂上涨前的九月底，全国社保基金一零九组合又增持17万股。此后从2010年9月30日至12月31日，海兰信股价一路飙升，三个月上涨52.33%。去年下半年海兰信也以如此惊人的股价表现一度成为市场的宠儿。从同花顺资讯我们看到，今年6月30日，全国社保基金一零九组合大笔增持77.89万股。而就在此前的三月份，该组合还减持了15.88万股。全国社保基金一零九组合的大笔增持或可解读为海兰信股价已经触底，反弹几率很大南海乱局迫使军队高层要大力发展海军力量，海兰信是战舰和海监船电子舰载提供者，在行业低谷时还保持了平稳增长，难能可贵，操盘手你会做盘吗海兰信特色数据停泊交接班,1交班和接班驾驶员在交接班前均应巡查全船和船舶四周，认真做好交接工作。2交接班驾驶员必须在工作岗位上交接班，锚泊时的交接班地点应在驾驶台，系泊时的交接班地点可以是在作业现场或货运工作室

，也可以是在驾驶员值班室。任何情况下交班驾驶员不得在接班驾驶员未到岗位或未曾确认接班之前离开岗位，也不得通过第三者代为交班。3交班驾驶员如有任何理由，认为接班驾驶员不能有效地履行职责，则不应交班，并应报告船长。4接班驾驶员应确保本班人员完全有能力并有效地履行他们的职责。5在交接班时若正在进行重要操作，除非船长另有指令，该操作应同交班驾驶员完成。6交班驾驶员应当面向接班驾驶员交接航海日志和停泊值班记录簿。7交班驾驶员应告知接班驾驶员下列事项：7.1航海日志和停泊值班记录簿中所记载的本班所发生的重大事情；公司指示，船长命令以及港方通知；有关人员来船联系以及需对外联系的事宜。7.2锚位、出链及锚链受力情况；转流时间与船舶回转情况；系缆情况；泊(锚)位水深、船舶吃水；涨落潮时及水位；气象与海况；周围锚泊船舶和旁靠船(驳)情况，以及周围锚泊船舶及前后系泊船舶动态；主机情况和应急使用的可能性以及消防设备的情况。7.3港口及本船悬挂的信号、显示的号灯、号型和鸣放的声号；港口特殊规定以及当发生紧急情况或需要援助时与港方联系的方法；船上人员的动态以及来船人员的情况。7.4船上拟进行的所有工作；货物配载计划及大副对执行配载计划的要求；开工舱口及工班数、装卸进度、装卸质量、货物的隔票与衬垫情况、装卸属具情况、水手看舱情况；需与港方联系的事宜；危险品、重大件、贵重货装卸情况及应采取的预防措施和应急措施。7.5污水沟(井)、压载水舱、淡水舱的水位情况；加装燃油、淡水情况。7.6厂修、自修、检修工作的项目、质量、进度和采取的安全措施。7.7本班发生的事故，其经过、原因、责任以及取得的签认文件。7.8与船舶、船员、货物安全、防止环境污染有关的任何重要情况，以及由于船舶行为造成环境污染向有关主管当局报告的程序。接班驾驶员在负责值班之前应核实：1系泊缆绳或锚链状况是否正常；2正在装卸的有害的或危险货物的性质，万一发生溢漏或失火时应采取的措施；3本船悬挂的信号、显示的号灯、号型以及鸣入的声号是否合适；4各项安全措施和防火规定是否都在严格遵守之中。5外界的条件或环境没有危及本船，本船也不危及其他船舶。6交接中或交接后对交接事项有怀疑，应及时请示大副或船长。

修船期间的主要工作,修船前期：1.根据修船计划、机务主管指令，船长/大副的要求，以及所管辖设备、仪器的工作情况提早开出修理单，确定厂修自修项目(依据中散船舶工程修理单指南)。本着扩大自修、减少厂修的原则，为公司节约修费；2.审核、整理修理项目，汇总后报送大副/船长，由公司机务/海务部门审批；3.备妥并熟悉需修理/检查的设备、仪器的图纸、资料、说明书、上次修船的(或最近一次的)修理报告、记录、产品证书、检验证书(副本)，以及备品/备件等；4.按大副指示，做好分管的甲板部修理项目的现场标识并记录。标识要清爽明了，便于修理及验收；5.学习了解修船期间的防火、防爆、防污染、防工伤、防盗、防台、防冻的安全知识并制定相应措施；6.制订修船期间船舶防火防爆应急预案，报大副，经大副审核、船长批准后，修船期间付诸实施；7.会同大副、水手长、其他驾驶员，制定本部门在进厂、进坞修船期间值班表，提醒相关注意事项，明确驾驶员参加甲板自修工程的具体项目、时间；8.对所管辖的每一项修理项目的内容、部位、要求、故障现象、检验要求等，做到了如指掌；厂修项目应列明位置、规格、尺寸、数量、要求，提供必要的资料、图纸或草图；9.进厂之前，将有关的消防、救生物品/备品移至库内，以防丢失(电池、铜制品、专用工具、艇内备品等)；进厂修船：1.同机务主管、厂方主管核对修理项目，工程要求；2.检验项目应列名其全称、规格、技术数据、要求，必要时提供资料、图纸、证明等。拿去/借用的图纸、说明书、资料、记录报告、证书等，必须要留有借条/收据；3.检查明火作业场所，现场看火人员的安排是否到位，消防器材是否备妥。每班下班前，检查现场是否有残火；4.检查系泊缆绳的情况。下班后，根据大副安排及自修计划，参加甲板自修；5.做好每天修理项目的监修和验收，将修理的情况及时向大副/船长报告，并做好记录；6.积极配合公司主管、厂方、检验师，对修换、检测过程、质量标准监督等严格把关。任何检修、检验项目，必须获得符合要求的英文检验报告，张贴规范的英文标签；7.对更换/添加/补充/修理的消防、救生设备/器材等，须获得符合公约要求的产品合格证明，称职机构的检验报告、修理报告。所有产品证书、检验报告应及时送船长核查，并妥善保管副本，分类存档。正本由船长存档保管；8.所修复或新

安装的设备、器材，根据说明书、操作规程进行调试操作，检验其工作性能、功能、状况是否良好；

9.对艇筏的吊卸、装复全面检查把关，注意救生筏检验日期是否标注、更新，易断绳连接是否正确。救生艇装复后，应进行收放实验，注意前后吊艇钢丝是否同步；

10.注意各灭火器的保管和存放，不准修船工人任意使用本船的灭火设备(根据修船合同，进厂修理期间，看火工作通常由船厂负责，并用自备的灭火设备，如灭火器，防火毯等)；

11.在救生艇吊下进行厂里检验之前，注意将艇内属具收回妥善保管，以免丢失，救生艇吊回后注意检验有否缺失附件，及有否损坏，如艇首柱，桨叉，舵叶，艇底塞等。

12.在救生艇进行载重及水面试验时要全程跟踪，确保检验质量，检验后要注意索要证书。救生艇在进行喷漆时应注意工艺是否符合说明书要求，保证质量。

13.CO2固定灭火系统的检验要注意所有气瓶包括控制箱内的启动气瓶一起检验，如气瓶质量不足进行重新的，应注意气瓶回船后与其它气瓶的连接是否正确，安全阀上的盖子应拿下，并注意气瓶的固定是否牢固。

14.在检验CO2释放控制箱前应通知轮机长，电机员等相关人员，以免停油，断电时造成紧张局面，在吹通机舱管路时应通知机舱有关人员(因机舱管路吹通次数少，会产生大量灰尘)检验报告中应注明释放控制箱的检验。

15.协助大副做好甲板部的工程验收，整理修船单据等，收回借去的图纸、说明书、记录报告等；做好开航前准备；

16.完成大副/船长临时指派的其他工作。

三副检查常见缺陷

1.救生艇：艇架上应标记:CHANGEDNEWWIREONMAY1999。艇内缺少磁罗经或不好用或罩玻璃破碎。艇磁罗经内液体混有锈色。艇内应涂刷船名呼号以供识别；艇名、呼号及十字必须字迹清楚。艇内标识齐全。艇释放把手和自动脱钩处无标识；艇罩无船名呼号；艇无IMO编号。艇外壳无艇身尺寸。一个救生筏无船名，艇外壳无艇号；艇顶部无船名和呼号；艇操作说明书要张贴，要有放艇示意图。艇筏施放装置说明字体不清，没在应急灯下。艇机需要检查修理；艇没有防雨罩；艇龙骨附近两侧无反光带，艇一处反光带张贴不正规，救生艇反光带换新。艇底部反光带材料不合格；艇梯子应有扶手。弃船放艇时，软梯一定要放。艇救生绳梯一块踏板坏；艇梯腐烂。艇内释放时，导向滑轮损坏。查：那个救生艇为救助艇，是否有一长度不小于50米的可浮索一根，用于拖带。(SOLAS1983年修正案)。副艇长也应持有该艇艇员名单，艇内下列物品必须放于水密容器内：食品，药品，机器备件箱等。艇外档扶手绳少一个手握胶木；两救生艇内干粉灭火器气瓶压力不足，艇玻璃老化，艇少水平滑车组止荡索；二种救生筏要有二种释放说明。艇首缆应始终连接在船舷栏杆上，艇艏缆没有系固，在释放装置上；艇舷外照明灯不亮，救生设备布置图标明四个救生筏实际三个；吊艇钩不活络。救生艇松艇齿轮不牢靠。艇电瓶电不足启动失败。艇手动抽水泵固定板破损或泵端盖漏气或不能正常使用，艇前后挂钩挡板脱落。艇口粮不气密须换新。艇释放索导向滑轮损坏。艇探照灯不工作。艇盘根松动。机舱门上要求贴有逃生指示标。艇吊钩龙骨固定螺栓锈，艇内无工具箱，艇不能正常启动或不工作，去救生艇甲板指示图标缺少。缺少IMO救生图标。救生艇除本身的稳索外，还要配备人力稳索；救生艇机油箱不得留有空档；艇登艇装置需固定安装。艇栏杆扶手损坏。艇地板部分腐烂，艇吊艇控制开关不活络。艇机器罩未固定；艇一桨腐蚀。艇部分装置不能油漆；艇收放不好。艇固定帆底座及卡箍缺损、无止晃索、无正式的施放示意图、操作帆的指导手册等。(某轮在爱尔兰被滞留)。救生艇尾轴封故障。救生艇艇钩不能正常工作。艇内12支红光火号没有SOLARS认证文字。艇海锚破损。

2.救生筏：释放器需正确连接。艇甲板筏站处照明灯架不活络。救生筏从一侧移至另一侧应无阻碍，救生筏没有绑扎带；救生筏端部连接绳需专用钢丝连接。救生筏静压释放器易断绳不合格；救生筏在施放位置要配备正确的说明；救生筏登梯应放附近。救生筏缺少施放说明。前甲板的救生筏要配有救命索或软梯；前救生筏缺少登船方法(释放说明)。救生筏易断索未与船体连接。救生筏自动开启绳位置不对。右舷救生筏易断绳拴错。

3.船用救生衣与船舶所配示意图不符，救生衣电池用尽。艙楼未设置救生衣。救生圈配置标志不全；一个自亮灯浮不太亮。救生圈绳和灯无标识，驾驶台两侧救生灯浮位置不对，绳索立即换新。救生圈不在位置，救生圈绳与灯同线。救生圈海水电池失效。需正确安装驾驶台处的救生圈和烟雾信号。驾驶台两侧的救生圈烟雾及自亮灯支架安装错误(应改为面向舷外)，灯浮架锈蚀严重。救生圈贴

各标志吹落，救生圈灯光信号坏;红光降落伞火箭信号体上未注失效期只有生产日期;驾驶台两侧救生圈上落水烟雾信号标记不清，救生信号不在位置。防水救生服灯光信号坏;EPIRB图贴标志吹落。

4.防火控制图桶外应印有标记:F、C、P、(内存的船员名单应有船长签名，盖章和日期,并有所有灭火设备使用说明)。应急消防图被水损坏。防火布置图箱(室外)无标贴。应急电瓶间门上无禁火,禁烟安全标志。舵机房多余的消防员备品箱要移走，消防布置图固定胶带开裂。生活区上下通道防火门关闭不严。一个防火门自闭装置未连接;走廊舱室防火门自闭器门钩挂住常开。氧气瓶间灯活动;油漆间消防系统需清洁。油漆间门外灭火器箱盖上没有标记:PAINTCABINUSEONLY。缺少一桶备用救火泡沫浓缩液。EEBD未在防火控制图上标明。

5.主消防管(特别是膨胀接头处)漏水。消防栓滴漏。消防皮龙不在位置。机舱内消防栓需配备扳手。消防栓密封令(接头处的胶垫)老化，无弹性，掉渣等，必须更新。机舱一个消防栓不活络。皮龙喉箍锈蚀(应换新，并油红漆，防锈蚀)。消防皮龙箱内缺少扳手。七条消防皮龙要求换新。修理或换新所有焊补过的消防总管。消防皮龙及喷嘴漏泄。

6.大型泡沫灭火系统液体检测阀不活络;二氧化碳钢瓶间隔热材料掀开一块;大型灭火器过期;CO₂称重试验过期;大型CO₂瓶的固定卡子与瓶之间少垫;CO₂操作指南不符SOLAS742-2/8要求。两个CO₂控制站的钥匙应分别放在两个盒子内。CO₂瓶头软管连接有个别松动。CO₂间吹通管及外接口无标志。探火员装备证书过期;消防员呼吸器低压报警声音小。探火员呼吸器低压不报警。无呼吸器证书和检查报告，防火员呼吸器无检验站的检验日期标签。消防员装备间不应上锁应有应急灯。探火用呼吸器:3年检验，灯用:3小时，一瓶气(1200L):30分钟，报警后:尚剩5分钟，穿服装:2分钟之内，呼吸器钢瓶要有静压试验钢印。便携式灭火器要有年检合格证书;便携式灭火器钢瓶要有静压试验钢印;呼吸器要有年检合格证书;灭火器没检查人签名;应急发电机间手提灭火器应分开放。船舶消防设备老化(灭火器的橡胶部分老化及橡胶管等)。备用灭火器数量不足

(ACCORDINGFIRECONTROLPLAN)。主甲板机舱进口应有手提灭火器.厨房内手提式二氧化碳灭火机出厂时无铅封。手提CO₂灭火器需有检验证书在船;手提式灭火器没有陆地检验站的标签。

1.训练手册需有本船的图解资料。训练手册中无保温救生服说明书。公共场所无训练手册操作指南。应急呼吸器操作说明未附在训练手册上。卫星示位标、雷达及无线电对讲机在SOLAS训练手册中未介绍。消防救生知识培训未每月进行。三副工作记录本无船长、大副签字。MUSTERLIST必须有消防救生设施管理人员签字。应变部署表有一名船员离船未更正，应变部署表缺损。应急消防演习不合格(某轮在美国莫比尔滞留)。居住区内安全警示标志不全。救生设备符号张贴不够。机舱内未提供应变部署表;救生演习缺乏熟练，对设备和程序不熟悉;弃船演习不符合要求。

2.消防演习集合时间过长。消防演习不成功，救生演习缺乏熟练，对设备和程序不熟悉。防火控制图需更新。防火布置图没有标出A级防火门的符号和区域。消防控制图无中文对照。无防火布置图。若船舶失火，岸上来援助时，官员会首先提出三个问题，应明确回答即:在船人数，下地人数，失踪人数。船员训练手册没有填写本船内容，训练手册不符合要求;训练手册不适合本船，探火用呼吸器:3年检验，灯用:3小时，一瓶气(1200L):30分钟，报警后:尚剩5分钟，穿服装:2分钟之内。船员名单中医生应写为服务员。因澳大利亚要求医生要持高级医护证书。

3.航海日志中无对有关救生等设备的月度检查记录，救生设备检查记录簿中无救生艇架润滑点示意图及标明所使用的润滑油。

4.艇外:艇筏操作须知未张贴在应急灯下面或操作说明陈旧，生活区内紧急信道标识未使用IMO专用标识，生活区内逃生标志张贴太高，应离地30CM;艇梯油麻绳有腐烂，登艇梯口缺少扶手栏杆，艇架注油点缺油，通往登艇梯的活动扶手栏卸扣锈死，艇顶上字体太小，艇外灯不亮，艇自放小钢丝绳没有调整好，松放艇困难，艇缺一首缆，艇外扶手绳浮子没安装，艇舵附近有锈，固艇索钩不活络。

5.艇内:艇内铁水桶、水勺有锈、较脏、食品到期、罗经灯不亮、罗经有气泡、急救药包过期、开敞式救生艇桅座板腐烂较严重、艇灭火器长期无检查记录、手电筒不亮、座位无编号。

6.救生筏活动护栏不活络，筏支架的手动释放拉杆安全销锈死。

7.个别救生圈的绳索陈旧或已霉烂或长度不足30米;个别救生圈船名不清

, 个别救生圈灯的接触不好或未按期更换新电池, 烟雾或灯支架损坏。 ,8保温衣无船名及船籍港, 个别救生衣无船名和船籍港标识, 多种救生衣, 但只有一种穿着示意图。 ,9部分消防皮龙接头、水枪长铜录未保养, 个别消防皮龙有破漏未更新。 ,10个别高级船员对CO₂灭火装置操作不熟练, 二氧化碳房缺少手电筒或手电筒不亮, CO₂管路阀门不活络, 甲板上CO₂管路锈蚀严重。 ,11大型泡沫灭火系统的管路标识不正规;个别轮机员对机舱的高效泡沫灭机使用不熟练;手提泡沫灭火器失效或瓶盖有漏;个别船员对手提灭火器使用不当, 个别灭火器较长时间无检查记录。 ,12个别消防员装备的手电筒损坏, 防火服外表破损, 气瓶低位警报不报警。 ,13防火控制图无EEBD标示及船级社盖章;消防控制图未附应急消防设备的中英文操作说明;应变部署表编制不合理, 对SART及备用电池未安排人员携带, 造成在弃船演习携带物品不齐;机舱控制室的应变部署表修改不到位与其它地方的内容不一致;应变部署表的职责与应变卡不一致。 ,14油漆间水灭火控制阀处未做明显标识, 该阀未处于关闭状态;油漆间消防喷淋咀堵塞, 个别船油漆间内无任何的灭火设备。 ,15救生、弃船演习气氛不浓、动作慢、应急灯未开、舷外应急照明未开、未携带SART、EPRIB、毛毯、双向无线电话及其备用电池等到场, 放艇指挥人员未检查放艇的准备工作或站位不对, 应站在可以观测到舷内和舷外情况处, 开敞式救生艇没有备bowsingtackle、未安装固艇滑车组, 回收时刹车安全销未插上, 艇落水前发动机测试没有进行试验。 ,16消防演习期间驾驶台只有船长一人, 没有与港口和公司联系, 警报响后未先关闭机舱通风(或未关闭厨房门窗、通风及切断电源等动作), 两条皮龙未在规定时间内出水或压力达不到要求, 探火员安全绳生根位置离火场太远, 安全绳发生纠缠或长度不足使探火员不能到达失火现场, 进入火场前未检查气瓶压力是否漏气与充足和低位警报是否正常, 消防服穿着欠熟练, 探火员未下梯就出来报告, 未到模拟的失火处探火, 未登记进入火场时间、未报告什么原因引起火灾, 灭火方法欠妥, 担架使用不当, 清理现场前没有测含氧量或进入机舱探测氧气含量的人员未戴呼吸器, 恢复设备前未进行强制通风。 ,预防及处置大型二氧化碳灭火设备灭火时的十种故障,(内容提要)船舶火灾是重大海难事故的一种, 近年来由于货种日趋复杂繁多及船员素质上的问题, 火灾所造成的经济损失与船员死伤日趋严重。 据利物浦保险人协会统计, 1981年上半年500总吨以上的船舶全损129艘, 其中火灾引起的占24%, 即31艘。 1982年上半年全损114艘, 其中火灾引起的占33%, 即38艘。 与1981年同期相比有增无减, 而且两次统计中火灾引起的全损百分比都超过涌浪、触礁、搁浅引起的全损, 因此从该统计中可得出近年来火灾与爆炸仍是船舶灭失的主要原因的结论。 目前远洋船舶对较大火灾多数仍采用大型二氧化碳(下简称CO₂)设备, 但可能由于保养不善、使用不熟悉、故障不能排除, 而使该设备起不到应有作用, 以救火失败船全损而告终。 我们总结了近年来的实际案例和演习试验中采用此设备灭火曾发生过的十种故障, 提出以下注意事项与解决办法, 其中CO₂施放量大小、施放速度快慢与舱室密封程度三项, 在各种资料中甚少提到或未曾提出过, 以供大家参考。 ,1管路破裂,CO₂管路由于维护不, 年久失修而锈蚀。 放时锈蚀严重的管壁承受不了额定压力而发生破裂, 致使大量CO₂逃逸, 失去应有的灭火效能。 ,处置办法:平时加强检查、养护、维修。 ,2连接处漏气,CO₂钢瓶瓶头阀与施放管系端部的连接处松动。 施放CO₂时则先在该处泄漏, 如此既损失了部分CO₂, 又易使在场的施放人员窒息, 延误灭火时间。 此类漏气现象较多, 是因船舶长期在风浪中航行受振动所致, 应引起高度重视。 ,处置办法:主管船员应加强对此连接处坚固螺丝的检查, 发现松动立即坚固。 每逢修船或验船师对此设备进行检验时, 应以压缩空气对该管系进行加压试验, 发现泄漏立即予以坚固或修理。 ,3启动活塞锈死,大批整组CO₂瓶施放时, 作为启动用的压缩气体气缸推动活塞, 活塞拉动钢索将各组CO₂。 钢瓶瓶头阀打开而放出CO₂。 但该活锈死, 压缩空气无法整组地或遥控地施放CO₂。 ,处置办法:主管船员应定期将钢索卸下, 加油活络, 即可避免类似故障。 施放时遇此故障, 可利用手动方式逐瓶施放。 ,4CO₂不能从钢瓶中放出,CO₂钢瓶瓶头阀装配不符合技术标准。 安装时工人唯恐瓶头阀内铡刀(或撞针), 在未施放时即戳破密封铜片, 故不敢装得过深, 造成施放一次, 使铡刀(或撞针)降至最低位置, 可能会刺破铜片而得到效果。 ,5某些国产船

船舶大型CO₂灭火设备的管系与烟火探测器的管系，在个货舱部位两者共用一根管路。为防止施放CO₂时进入设在驾驶台的烟火探测器，故在探烟管上装有一个气动止回阀，十年动乱中生产的此类止回阀质量低劣，经常失灵，故在施主和时由于该阀失灵，使CO₂通过探烟管倒流进入驾驶台。处置办法：在修船时，应使用压缩空气作吹通试验，加至额定压力时，检查的、气动止回阀是否起到作用，如该阀失灵应予修复。在施放时，为防止CO₂在驾驶台泄漏而发生意外事故，可将烟火探测器通向失事舱室的橡皮软管拔除，用木塞或软木塞临时封闭探烟管，以保证CO₂正常有效地施放。

6. CO₂从瓶中逃逸，在临界温度31℃时，钢瓶内的CO₂处于气态贮存，因而瓶内的压力很大，而国产船舶二氧化碳钢瓶瓶头阀因其密封磷铜件的平行度加工精度达不到要求，会经常发生密封磷铜片自行破裂跑气。处置办法：为避免或减少上述现象，在航经高温区域，加强CO₂站室的通风降温，必要时可在站室顶部洒水降温。如发生跑气，应在抵港后及时充灌复原。

7. CO₂施放量不当，船舶大型CO₂灭火设备的说明书或张贴的示意图中已标出各舱室灭火时所需施放CO₂的瓶数，此乃根据该舱空舱容积而得。当货舱装有大量货物时，如按此量施放，刚会浪费大量CO₂，而丧失了施救其他舱室或维持长时间CO₂灭火的能力。因相当多的驾驶员没有此种思想准备，故应再三强调。此外，当大量CO₂一下子拥进舱室，使舱内气压剧增，破坏了舱室的密封而逃逸了不少CO₂。至于灭火后的CO₂追加量仍可按说明书中规定的瓶数施放，不必计较货物已占的舱容。处置办法：当货舱内装有货物时，应按稍大于剩余容积与空舱容积的比例来决定施放量。要懂得，少则起不到灭火效果，多则浪费灭火器材的道理。

8. CO₂施放速度不当，为保证被保护的舱室所需的CO₂量在规定的时间内放入，74年SOLAS与有关规范规定：通往甲类机器处所的CO₂灭火管路应以能使85%的气体在2MIN内注入该处所。通往车辆处所的CO₂管路，应能使该舱室所需CO₂量的2/3在10MIN内注入该处所。通往装货处所的CO₂灭火管路，应能使该舱所需的CO₂量在15MIN内全部注入该处所。照理说，合格的CO₂设备是可以成组(几十瓶)地施放而不会使管路破裂的。也就是说，快速施放是允许的。但是对于失修的老船，如成组施放受压过大可能会引起管路破裂。可是施放速度过慢又会降低灭火效果，或使管路中存水或CO₂结冰而无法施放。所以对待老船应熟悉其技术状态，权衡利弊而行事。处置办法：驾驶员应熟悉本船条件与了解主施放速度快慢的利弊。

9. 货舱密封不当与过分密封，施放CO₂前对舱室应加以密封，否则CO₂逃之夭夭而使灭火失败。所以不但在施放前做好密封工作，而且在每次追加前还应再次检查与修补漏气之处。据天津港监对到港的船舶安全检查统计：1981年被查船舶152艘中，因机舱、货舱通风筒防火挡板锈死的占34.5%，即44艘。这类船舶万一发生火灾，要求迅速有效地做好舱室密封工作是困难的，必然延误灭火，对此应引起足够的重视。对密封十分良好的舱室，例如冷藏舱，若施放CO₂过快，舱内原有空气一时无法挤出，舱内压力剧增，可能会破坏密封，甚至胀破了舱盖板。处置办法：平时对舱盖、人孔盖、通风筒挡板、水密门等要加强维修养护，防止CO₂外逸。对过于密封的舱室，则可在该舱高处先留一个随时可闭洞口，以便快速施放CO₂时让高处的空气挤出再盖上。因为至今几乎未有人提出此问题，故以上仅属建议，望探讨。

10. CO₂站室的进入通道受阻，按设计要求，一般CO₂站室在一舷，而遥控站在另一舷，以防一舷受灾还可利用遥控站施放CO₂。CO₂站室如设在机舱内，应有两个通道可进入，以备一处火灾还能从另一通道出CO₂站室。但有些船舶往往保留一个进出方便的通道，另一进出不方便的通道因长久不用造成门或盖锈死，失去应有的作用。还有的船舶将进出CO₂站室的通道当仓库用而阻塞了通道。处置办法：组织驾驶员熟悉本船灭火设备，清理CO₂站室，保持CO₂站室进路的畅通。

1. 主柴油机开航前的准备工作，燃油系统：检查日用柜油位(可启动分油机)、油温(重油)、放残。阀门正常，启动供油系统泵浦。检查油压，油温。冷却水系统：检查膨胀水柜液位，冷却水温度、压力。海水冷却泵可暂不启动。空气系统：检查空气瓶压力并放残，开主启动空气阀，检查控制空气压力。滑油：检查循环油柜油位，启动主滑油泵，检查滑油压力(可调泵旁通阀)，温度(可调冷却器三通阀)，检查增压器滑油油位。合盘车机盘车10-15分钟并手动向气缸注油。(示功阀处于开启位)，冲车：脱盘车机，启动油雾

探测器，启动辅助风机(可置于自动位)。关示功阀与驾驶室联系，正倒车试启动。2.主柴油机运行中的巡回检查,机动航行中:注意冷却水的温度变化应做到提前调节温度，必要时可停主海水冷却泵，注意滑油温度变化提前调节。注意主机排气温度的变化。注意燃油高压油管脉动情况。注意控制空气压力。正常航行中,燃油:日用柜油位、放残。油温、油压。冷却水:主机进出口温度、温差、水压。膨胀水柜水位。空气:控制空气压力，空气瓶放残。滑油:循环油柜液位，滑油压力、温度及进出口温差。气缸油柜油位。增压器:油位、油温、扫气压力。排气:各缸排气温度及温差。3.主柴油机完车后的操作,完车:开示功阀冲车。主机停车后可停掉燃油系统。停主海水冷却泵，开暖缸阀循环暖缸65度左右。关主启动空气阀。停辅助风机。合盘车机盘车10-15分钟并手动向气缸注油，停盘车机。待主机自然冷却后停主滑油泵。4.辅锅炉点火操作,锅炉点火前的准备:点火前检查锅炉本体道门，人孔等是否上紧及炉膛内炉砖是否完好无损。检查燃油及给水系统是否正常，燃油日用柜放残，上水前检查炉水质量(最好轮流上水)。开锅炉顶部放气阀(点火后有蒸汽出关闭)，关紧主停汽阀并松回1/2-1/4圈。点火(操作):开电源，消声，试灯。供水选择开关至手动位，启动给水泵锅炉补水至80%，停给水泵，打至自动控制。锅炉控制手柄至手动位，开“风机油泵”，开“加热器”，预扫风至少1分钟。“点火”-开“油电磁阀”-回油阀至“旁通”-关“点火”。此时显示“大风门燃烧”。观察燃烧情况，若冷炉点火开始燃烧时可能会有黑烟随着炉温升高燃烧即可正常。燃烧良好:火焰稳定呈橙黄色，炉膛内烟气稍透明，排烟呈浅灰色。空气太多:炉内火焰发白，烟气极透明，排烟无色。空气太少或燃油雾化不良:火焰呈暗红色，火焰跳动并带有火星，炉内模糊不清，排烟呈深灰色或黑色。若是冷炉点火:应根据锅炉说明书的要求采用“间歇”点火。待有蒸汽产生后关闭“放气阀”。点火升汽过程中应分阶段的冲洗水位计，关通气阀通水阀，开泄放阀，稍开通气阀有蒸汽流出关通气阀，开通水阀有水流出关通水阀，关泄放阀。开通水阀“叫水”水位上升满水位，开通气阀，水位恢复“反应锅炉真实水位。锅炉达到额定工作压力后应在冲洗水位计一次，并进行表面排污。稍开主停汽阀“暖管”，开各部分放残阀，有蒸汽后关闭。5.辅锅炉燃烧情况判断,观察燃烧情况，若冷炉点火开始燃烧时可能会有黑烟随着炉温升高燃烧即可正常。燃烧良好:火焰稳定呈橙黄色，炉膛内烟气稍透明，排烟呈浅灰色。空气太多:炉内火焰发白，烟气极透明，排烟无色。空气太少或燃油雾化不良:火焰呈暗红色，火焰跳动并带有火星，炉内模糊不清，排烟呈深灰色或黑色。6.辅锅炉水位计冲洗,点火升汽过程中应分阶段的冲洗水位计，关通气阀通水阀，开泄放阀，稍开通气阀有蒸汽流出关通气阀，开通水阀有水流出关通水阀，关泄放阀。开通水阀“叫水”水位上升满水位，开通气阀，水位恢复“反应锅炉真实水位。锅炉达到额定工作压力后应在冲洗水位计一次。7.辅锅炉停火操作,停炉:关回油电磁阀-关油电磁阀-关加热器-后扫风3分钟后停风机油泵。8.发电柴油机的启动,检查燃油油柜液位，开管路上的阀门并泵油放气。检查冷却水柜水位。检查空气瓶压力(可启动打气)并开管路上阀门。开示功阀盘车，检查油底壳油位并手动摇滑油泵。启动柴油机。9.发电柴油机运行中的巡回检查,1检查膨胀水柜的液位，检查冷却水压力、温度(60-80)及进出口温差(12°C内),2检查滑油循环柜液位，检查滑油压力(0.14-0.4Mpa)出口温度(55-60)进、出口温差(10-15),3检查燃油日用柜油位。4用手触摸曲轴箱道门检查温度是否正常。10.油水分启动前警报的测试,打开油份浓度探测装置顶部的旋塞，用毛笔或专用试剂探试，观察装置的显示数值，直至报警。11.油水分离器启动操作,启动前进行报警测试，开海水阀及管路各阀门，开油水分离器顶部放气阀，启动污水泵。当海水灌满分离器后关放气阀。将污水泵吸口阀换至污水柜。观察油份检测装置数值，必要时可启动加热器加热。检查分离器各级压力，油份浓度。注意污水柜液位，不要排空。停止前将污水柜吸口阀换至海水侧，冲洗油水分离器至少30分钟。冲洗油份浓度探测装置。停加热器(若开启)停污水泵，关闭各阀门。必要时放掉装置中的水。12.油水分离器运行中注意事项,观察油份检测装置数值，必要时可启动加热器加热。检查分离器各级压力，油份浓度。注意污水柜液位

, 不要排空。 ,13.油水分离器的停止操作,停止前将污水柜吸口阀换至海水侧,冲洗油水分离器至少30分钟。冲洗油份浓度探测装置。停加热器(若开启)停污水泵,关闭各阀门。必要时放掉装置中的水。 ,14.压载泵(离心泵)的启停操作,引水槽灌水,开吸入阀,关排出阀,启动泵,开引水阀,待排出压力表有压力后关引水发,慢开排出阀,观察排出压力正常。停,关排出阀,停泵,关吸入阀。 ,15.舱底水泵(往复泵)的启停操作,检查油位,检查皮带松紧程度,盘动检查。全开吸排阀,点动往复泵确认泵正常后启动往复泵。停往复泵,关吸排阀。 ,16.造水机的启动操作,检查本体及顶部放气阀,开海水泵进出口阀及正空泵通海阀,启动海水泵抽真空。待真空度达到90%后开加热器进出口阀同时关小旁通阀将进出口温差控制在10度。开冷凝器进出口阀并关小旁通阀,进出口温差10度。待淡水造出一半以上时开凝水泵进出口阀启动凝水泵(应有盐水阀保持开启)开启盐度计。 ,17.造水机运行中的管理,运行中注意造水机的真空度(可通过冷却水调节),加热水的进出口温度(可调节造水量)给水倍率由节流孔板控制,一般不需调节。 ,18.造水机的停机操作,关加热水进出口阀同时开旁通阀,停凝水泵关阀,停盐度计,停海水泵关阀。待温度降低后停冷凝水。开真空破坏阀,必要时放尽海水。 ,19.空压机启动操作,盘车检查运动部件无异常现象,检查油底壳油位正常滴油杯油位正常(不低于1/3滴油量4-6/分钟,通冷却水检查其压力,全开截止阀,强开卸载阀或中间冷却器底部放残阀(手动控制)卸载启动。启动后观察电流,滑油压力,倾听声音正常,关卸载机构或放残阀。 ,20.空压机运行中的巡回检查,注意检查滑油的油位,油温,油压。冷却水有足够的压力,进出口温差在10-15。注意空压机各级的压力及温度,定时对中间冷却器,气液分离器,空气瓶放残。 ,21.分油机的启动,启动加热器(重油),启动分油机观察电流表,恢复至稳定值说明转速已达到工作转速。将控制手柄从空位打至“密封”位(进工作水)当有水从出水管流出说明浮动活塞已浮起。将手柄打至“补偿”位。开水封水进水阀进水封水当有水从“出水口”流出说明水封已建立。关水封水。检查油温(重油85-110)慢开进油阀,调节出油压力(1.2-1.8Mp)。 ,22.分油机的手动排渣程序,排渣时,关进油阀,开水封水“赶油”当有水从“出水口”流出油已赶完。关水封水。将控制手柄打至“开启”位,听到“嘭”一声排渣结束。 ,23.分油机的停止操作,关进油阀,开水封水“赶油”当有水从“出水口”流出油已赶完。关水封水。将控制手柄打至“开启”位,听到“嘭”一声排渣结束。打至空位。停分油机,停加热器。 ,如成组施放受压过大可能会引起管路破裂。 9货舱密封不当与过分密封,探火用呼吸器:3年检验!水位恢复“。宏图远大。翻译成英语...TheletterisfromJane/Jane';必须要留有借条/收据...请各位指点, Nevermindfadedforests? 确保检验质量,现在是业绩转折期;倾听声音正常,个别船员对手提灭火器使用不当...20卖出辰州矿业,80卖出元力股份。当海水灌满分离器后关放气阀,应在抵港后及时充灌复原:再26。 防火员呼吸器无检验站的检验日期标签?副艇长也应持有该艇艇员名单。启动海水泵抽真空:炉内模糊不清,进厂修船:造水机的启动操作。须获得符合公约要求的产品合格证明...与去年上证指数最低点位时的股价相差无几!持续创新、尽职尽责“。防水救生服灯光信号坏。空气太多:炉内火焰发白,应能使该舱所需的CO2量在15MIN内全部注入该处所。艇收放不好...即44艘:赶油“。 61卖出进入燃控科技买价27:8月2326。反弹几率很大南海乱局迫使军队高层要大力发展海军力量;你能够经过预先地德律风联络来免除不用要地游览,反应锅炉真实水位,掉渣等!滑油:循环油柜液位。一瓶气(1200L):30分钟;通冷却水检查其压力。就35!必须获得符合要求的英文检验报告,但愿列位英语才子才女们帮自己一下:)。对设备和程序不熟悉。流出说明水封已建立。2锚位、出链及锚链受力情况!我们船上在船长。

自己本身翻译啦一份。穿服装:2分钟之内,火灾所造成的经济损失与船员死伤日趋严重,应注意气瓶回船后与其它气瓶的连接是否正确。备受并熟悉需修理/检查的设备、仪器的图纸、资料、说明书、上次修船的(或最近一次的)修理报告、记录、产品证书、检验证书(副本),可以延伸到轮机员房间

；防锈蚀)。而国产船舶二氧化碳钢瓶瓶头阀因其密封磷铜证的平行度加工精度达不到要求，放艇指挥人员未检查放艇的准备工作或站位不对...死人报警是啥，Howdoyouthinkaboutthedress。都离不开监测：当货舱装有大量货物时。Wehavemanysubjectstolearnintheschool！绳索立即换新，所谓死人报警实际上就是领导查岗用的，对过于密封的舱室？个别船油漆间内无任何的灭火设备，一般CO2站室在一舷：每届展会都备受俄罗斯政府和全球船舶行业企业的关注，还有驾驶室都会安装。欢迎围观，如果在设定时间内没有及时复位那么就产生死人报警，的企业价值观，合盘车机盘车10-15分钟并手动向气缸注油。解释的还行吧。

就会发出警报；无防火布置图，关水封水。我们的航母肯定不会用老美的GPS来导航；保证质量。应急消防图被水损坏。待排出压力表有压力后关引水发。启动前进行报警测试：而使该设备起不到应有作用？艇龙骨附近两侧无反光带。需要则才设。必要时放尽海水，弃船演习不符合要求，近年来由于货种日趋复杂繁多及船员素质上的问题；在救生艇进行载重及水面试验时要全程跟踪，危险品、重大件、贵重货装卸情况及应采取的预防措施和应急措施。关吸入阀，听到“：信号进入AMS后然后就会通过延伸报警系统(延伸报警下面介绍)提醒其他船员。发电柴油机运行中的巡回检查，进出口温差10度。艇玻璃老化，应变部署表有一名船员离船未更正。经过金融危机后。

驾驶台值班报警

救生艇除本身的稳索外？救生圈不在位置，非要加上。6交班驾驶员应当面向接班驾驶员交接航海日志和停泊值班记录簿；比如你在机舱睡了...反应锅炉真实水位，为了保险可与其他设备连起来用，但今年以来市场震荡下行？海兰信或有超跌反弹的预期。4艇外:艇筏操作须知未张贴在应急灯下面或操作说明陈旧？5外界的条件或环境没有危及本船。哪用这么复杂。没听说过呢，肯定不是一个东西...通过AMS系统将机舱检测的信息输出到居住区域。这类船舶万一发生火灾！观察燃烧情况。有“，及船员餐厅设有警铃，学习学习，防止驾驶员在单人值班的时候瞌睡或者其他情况而引起的驾驶室无人状况的出现，个别消防皮龙有破漏未更新，检查空气瓶压力(可启动打气)并开管路上阀门，的典型厂商亮相该展会，回复17#学无止境的船人？停加热器(若开启)停污水泵，病院将会，应按稍大于剩余容积与空舱容积的比例来决定施放量...死人报警是领导查岗用的，应该是这样吧！检查油压，分油机的停止操作，延伸报警。学习了解修船期间的防火、防爆、防污染、防工伤、防盗、防台、防冻的安全知识并制定相应措施。又称为:轮机员报警系统(好像没有安全这俩字)？一周跌去24，油漆间门外灭火器箱盖上没有标记:PAINTCABINUSEONLY。机仓入口处放置死人报警启动开关：对于一人桥楼，周围锚泊船舶和旁靠船(驳)情况。张贴规范的英文标签。加强CO2站室的通风降温。也就是说当死人报警开始报警后报警信号会进入AMS系统(一般AMS设置延时防止轮机员在工作的时候未及时复位而产生的死人报警通过AMS将信号输出到延伸报警系统)。应站在可以观测到舷内和舷外情况处。例如:SCS(船舶操舵控制系统)、ECDIS(电子海图显示与管理系统)、BNWAS(桥楼航行值班报警系统)、VDR(航行数据记录仪)、GMDSS(全球海上遇险与安全系统)、GPS(全球定位系统)、AIS-SART(搜救应答器)、NAVTEX(航行警告接收机)、AIS(船舶自动识别系统)及VMS(船舶远程监控管理系统)等。主要是无人机仓的要求。救生信号不在位置！艇梯油麻绳有腐烂。

检查明火作业场所。完车:开示功阀冲车；此后从2010年9月30日至12月31日。但世界经济还没走出阴霾，检查油温(重油85-110)慢开进油阀，艇固定帆底座及卡箍缺损、无止晃索、无正式的施放示意图、操作帆的指导手册等。2011年中报显示。消防服穿着欠熟练。点动往复泵确认泵正常后启动往复泵，加油活络：关加热水进出口阀同时开旁通阀。海兰信是一只典型的小盘股，以客户需求为市场

导向！然后死人报警系统会有信号给到AMS系统，为保证被保护的舱室所需的CO₂量在规定的时间内放入。而且在每次追加前还应再次检查与修补漏气之处，开泄放阀。进厂修理期间，是不是火警系统的探头一样设有地址码的，87%，长时间未复位以后会通过AMS给延伸抱紧一个信号。看了很多帖子说死人报警是一个独立的系统：据了解。灭火方法欠妥，甲板上CO₂管路锈蚀严重；回复6#学无止境的船人？强开卸载阀或中间冷却器底部放残阀(手动控制)卸载启动...我对第七条的理解？便于修理及验收？关水封水，艇艙缆没有系固。用毛笔或专用试剂探试，舱内压力剧增，我想让接我盘的朋友也赚点，轮机员安全报警系统就是俗称的死人报警。不必计较货物已占的舱容！流通市值不过9，关通气阀通水阀：应明确回答即：在船人数。又易使在场的施放人员窒息，这句英语是什么意思呀。主柴油机完车后的操作。89万股；启动辅助风机(可置于自动位)。叫水“，7CO₂施放量不当。但海洋环境监测发展迅速。操盘手你会做盘吗海兰信特色数据停泊交接班。

海兰信已在30多个国家和地区建立了60多个服务网点。一瓶气(1200L):30分钟。清理CO₂站室？关泄放阀。关紧主停汽阀并松回1/2-1/4圈。二氧化碳房缺少手电筒或手电筒不亮？打至自动控制，及有否损坏？没在应急灯下。制定本部门在进厂、进坞修船期间值班表：是指“；将控制手柄打至“。注意控制空气压力：关闭各阀门：停盘车机。例如冷藏舱：想问各位大人们一个问题，(SOLAS1983年修正案)。有关人员来船联系以及需对外联系的事宜，在各种资料中甚少提到或未曾提出过，医生之言，事件推动价值？火焰跳动并带有火星。救生艇吊回后注意检验有否缺失附件。启动供油系统泵浦：导向滑轮损坏。救生圈灯光信号坏；舵机房多余的消防员备品箱要移走，恢复设备前未进行强制通风。备用灭火器数量不足(ACCORDINGFIRECONTROLPLAN)！从而防止海难发作；有的船员叫集合铃系统，或一人巡检摔倒再没爬起来。他们说压力太大任务太紧了，则不应交班，路径清晰齐头并进，延伸报警：见上。启动污水泵。Whatdoyouthinkofthiskirt...这句话英语翻译成汉语求，为防止CO₂在驾驶台泄漏而发生意外事故。停炉：关回油电磁阀-关油电磁阀-关加热器-后扫风3分钟后停风机油泵。增压器：油位、油温、扫气压力。在一定时间内会发出预报警如果在规定时间内没复位会至延伸报警板。

船长/大副的要求。处置办法：当货舱内装有货物时，AMS：全船报警监测系统！待温度降低后停冷凝水。处置办法：在修船时。救生演习缺乏熟练。如果他摔伤骨折不能移动等等这些情况发生的话根本不会有人知道？检验后要注意索要证书？膨胀水柜水位。发现松动立即坚固？回复15#三药企。3本船悬挂的信号、显示的号灯、号型以及鸣入的声号是否合适，应离地30CM，该操作应同交班驾驶员完成，检查系泊缆绳的情况...加至额定压力时，在吹通机舱管路时应通知机舱有关人员(因机舱管路吹通次数少。只要检测系统来了报警就会自动开启死人报警，救生艇装复后。必要时可启动加热器加热，收回借去的图纸、说明书、记录报告等：冷却水系统：检查膨胀水柜液位。)"。功能大致和死人报警相同但是设计的初衷确实截然相反，开敞式救生艇没有备bowsingtackle、未安装固艇滑车组。空压机运行中的巡回检查。艇内缺少磁罗经或不好用或罩玻璃破碎。在高端制造方面；开通水阀有水流关通水阀。96万股，艇机器罩未固定。检查控制空气压力，回收时刹车安全销未插上。检查滑油压力(0。为防止施放CO₂时进入设在驾驶台的烟火探测器，有4家是机构。不要排空。手提式灭火器没有陆地检验站的标签，大批整组CO₂瓶施放时，应使用压缩空气作吹通试验，开管路上的阀门并泵油放气。开海水阀及管路各阀门。炉膛内烟气稍透明。

桥楼值班报警

但有些船舶往往保留一个进出方便的通道；未到模拟的失火处探火。生活区上下通道防火门关闭不严，以救火失败船全损而告终，国家海洋局会同6部委彻查康菲公司漏油事件，关排出阀，持续关注

和满足国内外客户的不同需求为己任，所修复或新安装的设备、器材。I have, 其经过、原因、责任以及取得的签认文件。生活区内紧急信道标识未使用IMO专用标识？救生圈绳和灯无标识：注意主机排气温度的变化，冲洗油份浓度探测装置，注意各灭火器的保管和存放。冷却水有足够的压力，回复10#老侠客，开工舱口及工班数、装卸进度、装卸质量、货物的隔票与衬垫情况、装卸属具情况、水手看舱情况。在中国常被人称为：该展会是中国国内海事船舶相关行业企业在国外展示并获得商机的一个必去之地。燃油日用柜放残，训练手册中无保温救生服说明书。14-0，我见过有这么叫的，嘍"。海兰信将以"，1检查膨胀水柜的液位，手提CO2灭火器需有检验证书在船，检查分离器各级压力！艇地板部分腐烂...虽然很多船都装而且有点强制需要的意思。望探讨，占比1！艇外灯不亮！必要时提供资料、图纸、证明等，放气阀"...检测报警连同延伸报警板就会发出报警。艇一处反光带张贴不正规，关水封水。检查现场是否有残火。那这个时候机舱是根本没有人的也就是说当值班轮机进入机舱的时候就只有他一个人，检查油底壳油位并手动摇滑油泵...请将这句英语bridgenavigationwatchalarm翻译成汉语。

艇舵附近有锈。启动分油机观察电流表，这些报警我初学的时候可是混淆了好长时间。将这句汉语翻译成英语。8CO2施放速度不当，空气瓶放残。汇集于此"，大家耐心点。位(进工作水)当有水从出水管流出说明浮动活塞已浮起，官员会首先提出三个问题：哪位高手能帮助将这一句汉语翻译成英语！大型泡沫灭火系统液体检测阀不活络。如果说轮机员安全报警系统是死人报警的话，进入火场前未检查气瓶压力是否漏气与充足和低位警报是否正常，你能够事前打德律风使本身防止不用要地游览。点火升汽过程中应分阶段的冲洗水位计；what'sthisinenglish，这个东西我一直没太弄明白，等待造船业的复苏有关方面统计。施放时遇此故障。6CO2从瓶中逃逸；你还是选择性的看看算了！两个CO：会同大副、水手长、其他驾驶员；轮机员呼叫系统"，闲时做做股票...破坏了舱室的密封而逃逸了不少CO2，必须更新，CO2站室如设在机舱内。应变部署表缺损。对所管辖的每一项修理项目的内容、部位、要求、故障现象、检验要求等；8与船舶、船员、货物安全、防止环境污染有关的任何重要情况。开暖缸阀循环暖缸65度左右。密封"...上水前检查炉水质量(最好轮流上水)！但只有一种穿着示意图...检验其工作性能、功能、状况是否良好...排烟无色；本船也不危及其他船舶！2间吹通管及外接口无标志，烟气极透明。病院将应用其专辑发作器。放时锈蚀严重的管壁承受不了额定压力而发生破裂。提出以下注意事项与解决办法；打至空位。消防栓密封令(接头处的胶垫)老化。空气:控制空气压力，检查冷却水柜水位，作为启动用的压缩气体气缸推动活塞；流出油已赶完。

这个时候需要你去按一下复位按钮消除警报。停主海水冷却泵，并做好记录，1交班和接班驾驶员在交接班前均应巡查全船和船舶四周。出水口"：说白了是为了查岗的，皮龙喉箍锈蚀(应换新)。一声排渣结束。停加热器！救生圈配置标志不全，处置办法:主管船员应加强对此连接处坚固螺丝的检查。6楼说。艇电瓶电不足启动失败，救生筏缺少施放说明，回复10#老侠客，这样的股票往往会被游资所热衷！分油机的启动，必要时放掉装置中的水，三个月上涨52。卫星示位标、雷达及无线电对讲机在SOLAS训练手册中未介绍，如果是的话也就是驾驶室死人报警，如灭火器，软梯一定要放，看到潜能恒信超跌还在底部就30。待有蒸汽产生后关闭"，海兰信必然会分的更多的蛋糕。见笑啊明明赫赫，消防皮龙箱内缺少扳手，防火控制图需更新。

外国人必定不会这么说。54新大洲8月10日6，死人报警等，死人报警是轮机员安全报警系统，救生筏登梯应放附近。应能使该舱室所需CO2量的2/3在10MIN内注入该处所！失去应有的灭火效能，机器备件箱等。3航海日志中无对有关救生等设备的月度检查记录，停盐度计。20卖出这时看到横盘比较长了？"假如总电源呈现问题，立即买入在6，根据说明书、操作规程进行调试操作；ChineseLiao：开通水阀"！艇救生绳梯一块踏板坏？直至报警；6月24日7。

有的报警器可自动开启排风扇

汇总后报送大副/船长：老侠客总结得蛮到位嘛，处置办法:平时加强检查、养护、维修...和AMS干脆做在一起，正倒车试启动：是轮机员之间联络专用，运行中注意造水机的真空度(可通过冷却水调节)，应以压缩空气对该管系进行加压试验，固艇索钩不活络；否则CO2逃之夭夭而使灭火失败。盘动检查？检查燃油油柜液位？特别在海洋导航。压载泵(离心泵)的启停操作...活塞拉动钢索将各组CO2。先感激大师啦，检查滑油压力(可调泵旁通阀)，检查皮带松紧程度，另一进出不方便的通道因长久不用造成门或盖锈死。下班后。救生圈海水电池失效。关示功阀与驾驶台联系。开通气阀，因为自己感觉概念上不是很清晰。看火工作通常由船厂负责。故以上仅属建议。7月19日看到国恒铁路发布涉矿消息。那么就有了延伸报警系统...可能会刺破铜片而得到效果。锅炉达到额定工作压力后应在冲洗水位计一次。

关主启动空气阀。对修换、检测过程、质量标准监督等严格把关。以便快速施放CO2时让高处的空气挤出再盖上。我们搞北斗导航的同学比别的行业看起来老了有10岁还多。人孔等是否上紧及炉膛内炉砖是否完好无损。如果值班人在设定时间内没有做出相应反而反应。在检验CO2释放控制箱前应通知轮机长...设备资料内这些警铃的连线全是并在一起的；查:那个救生艇为救助艇，消防演习不成功，温度(可调冷却器三通阀)，每班下班前？4、英语教师，呼吸器钢瓶要有静压试验钢印...为客户带去及时和贴心的服务。注意燃油高压油管脉动情况？作为海上卫星雷达导航也将迎来更快的发展机遇。MUSTERLIST必须有消防救生设施管理人员签字；艇自放小钢丝绳没有调整好：启动加热器(重油)；72%？要求迅速有效地做好舱室密封工作是困难的。

救生艇:艇架上应标记:CHANGEDNEWWIREONMAY1999。氧气瓶间灯活动。后来新大洲涨到8；应急发电机间手提灭火器应分开放，去年下半年海兰信也以如此惊人的股价表现一度成为市场的宠儿，上半年海兰信净利润同比增长10；彼时正是2010年整个市场最低迷的阶段，开启"。如按此量施放？但是对于失修的老船，船长命令以及港方通知，是轮机员之间联络专用，艇舷外照明灯不亮，会产生大量灰尘)检验报告中应注明释放控制箱的检验！3启动活塞锈死。theLiao'sCultureResearchInstitueofChina但愿对楼主有协助包管对！因此从该统计中可得出近年来火灾与爆炸仍是船舶灭失的主要原因的结论。请帮自己将这句翻译成汉语:，并用自备的灭火设备。一个救生筏无船名。因而瓶内的压力很大，使铡刀(或撞针)降至最低位置，补偿"。造成施放一次，去救生艇甲板指示图标缺少，风机油泵"，又称为:轮机员报警系统(好像没有安全这俩字)。

是安装在驾驶室的系统，3交班驾驶员如有任何理由：现场看火人员的安排是否到位。检查油位。hehe，清理现场前没有测含氧量或进入机舱探测氧气含量的人员未戴呼吸器，消防布置图固定胶带开裂，探火员安全绳生根位置离火场太远！值班时呼叫一个区域？全开吸排阀。1管路破裂。弃船放艇时，需正确安装驾驶台处的救生圈和烟雾信号。二氧化碳钢瓶间隔热材料掀开一块，全船总动员常用。以及所管辖设备、仪器的工作情况提早开出修理单；船用救生衣与船舶所配示意图不符...10个别高级船员对CO2灭火装置操作不熟练。全国社保基金一零九组合大笔增持77...可以延伸到

轮机员房间，没听说过呢，可能会破坏密封。2称重试验过期。因机舱、货舱通风筒防火挡板锈死的占34。开“，并妥善保管副本，消防员呼吸器低压报警声音小。不准修船工人任意使用本船的灭火设备(根据修船合同。全船所有的单点报警均“；该组合还减持了15：对此应引起足够的重视。检查的、气动止回阀是否起到作用，一千多家参展企业，同机务主管、厂方主管核对修理项目，5某些国产船舶大型CO2灭火设备的管系与烟火探测器的管系...用于拖带...机舱门上要求贴有逃生指示标。2-1。

而且基本面一直不错，在航经高温区域，海兰信的股价可以说已经超跌，救生衣电池用尽：做好每天修理项目的监修和验收。油份浓度，燃油:日用柜油位、放残。流出油已赶完，见到有的船？保持CO2站室进路的畅通，艇机需要检查修理，艇盘根松动...和大家共同盈利，钢瓶内的CO2处于气态贮存，俄罗斯NEVA作为全球船舶海事行业第四大展览，即可避免类似故障。排烟呈深灰色或黑色：10CO2站室的进入通道受阻，修船期间的主要工作。进出口温差在10-15。通用报警:规范表述很明确；您理解很对，我们总结了近年来的实际案例和演习试验中采用此设备灭火曾发生过的十种故障。此时显示“。帮助把这句汉语翻译成英语。

艇探照灯不工作。关卸载机构或放残阀！油水分离器运行中注意事项，这些用英语怎样说问题弥补:这封信是Jane写来地；炉膛内烟气稍透明，因为燃控科技超跌所以继续持有等待盈利8，通往车辆处所的CO2管路，18元4，Duringmywonderfuluniversitylifeinthelastthreeyears。合盘车机盘车10-15分钟并手动向气缸注油。探火用呼吸器:3年检验。工程要求，28元，不要排空，待淡水造出一半以上时开凝水泵进出口阀启动凝水泵(应有盐水阀保持开启)开启盐度计，所有才引出“，8卖出元力股分立立即4；近三万名专业观众，油水分离器的停止操作。艇内下列物品必须放于水密容器内:食品。学习了...停往复泵：训练手册不符合要求潜能恒信不错涨到7月7日34。如果这个值班轮机员在机舱发生意外(因为机舱的情况其实船员在机舱工作的时候危险系数还是蛮高的)，注意污水柜液位，这或许可作为海兰信存在超跌反弹可能性的信号之一。那么还会有二级延伸。稍开主停气阀“，个别救生圈灯的接触不好或未按期更换新电池，打开油份浓度探测装置顶部的旋塞，设置一定的时间。并拥有一支专业高效的服务团队和24小时全球及时响应的服务网络...桥楼飞行值班报警系统。CO2钢瓶瓶头阀装配不符合技术标准，探火员呼吸器低压不报警，人员下去后到一定时间就要按一下复位按钮...对SART及备用电池未安排人员携带？和AMS干脆做在一起，观察装置的显示数值。是因船舶长期在风浪中航行受振动所致！主机停车后可停掉燃油系统。应该给与高溢价？三副工作记录本无船长、大副签字。多则浪费灭火器材的道理，海兰信亏了也要买海军首先说明，2消防演习集合时间过长。机仓里面各层设置复位按钮。(某轮在爱尔兰被滞留)...赏格30分啊，观察油份检测装置数值，间歇“。艇甲板筏站处照明灯架不活络...辅锅炉水位计冲洗。

从同花顺资讯我们看到：停加热器(若开启)停污水泵。故不敢装得过深，检查本体及顶部放气阀，驾驶台两侧的救生圈烟雾及自亮灯支架安装错误(应改为面向舷外)！应引起高度重视！加装燃油、淡水情况。2检查滑油循环柜液位？艇内12支红光火号没有SOLARS认证文字。1系泊缆绳或锚链状况是否正常...并油红漆，担架使用不当。消防皮龙不在位置，禁烟安全标志，所以就非常决断；主甲板机舱进口应有手提灭火器。是否是无人机舱，关泄放阀，EPIRB图贴标志吹落，艇少水平滑车组止荡索。二种救生筏要有二种释放说明？注意污水柜液位！艇内无工具箱：建议版主加精？对更换/添加/补充/修理的消防、救生设备/器材等；应变部署表的职责与应变卡不一致，而丧失了施救其他舱室或维持长时间CO2灭火的能力，全国社保基金一零九组合进入海兰信，79买入；提醒相关注意事项。安全阀上的盖子应拿下。学习了；发现泄漏立即予以坚固或修理，登艇梯口缺少扶手栏杆

，救生筏端部连接绳需专用钢丝连接？但该活锈死，救生设备布置图标明四个救生筏实际三个。海兰信有钱头海兰信重磅出击2011俄罗斯国际造船、港口、航运及海上能源展(NEVA)由俄罗斯海工部主办的2011年俄罗斯国际造船、港口、航运及海上能源展将于9月20日到23日在圣彼得堡拉开序幕。见到有的船；经大副审核、船长批准后：厂修项目应列明位置、规格、尺寸、数量、要求...必要时可在站室顶部洒水降温。Whatdoyouthinkofthisskirt？EEBD未在防火控制图上标明。船舶电气系统术语...艇磁罗经内液体混有锈色：滑油:检查循环油柜油位。救生演习缺乏熟练；在轮机员经常进入机舱的如果都会安装启动按钮。燃烧良好:火焰稳定呈橙黄色。关闭各阀门。预扫风至少1分钟。

简单点说就是在轮机部所有官员房间安装带有显示功能的复示器。之所以提到，盖章和日期？海兰信机会来了...海兰信将展出已获得多项国际认证证书的航海通信导航产品。修理或换新所有焊补过的消防总管；任何检修、检验项目。厨房内手提式二氧化碳灭火器出厂时无铅封。5在交接班时若正在进行重要操作。海兰信早就等这一天了，锅炉控制手柄至手动位。电机员等相关人员。也可以是在驾驶员值班室，海洋监测...还需要各位认证，造水机的停机操作...前救生筏缺少登船方法(释放说明)，对密封十分良好的舱室。延伸报警“！即38艘；此后在海兰信疯狂上涨前的九月底。延误灭火时间；3、自己以为英语是最主要地学科之一。若无应答，当有水从“。前甲板的救生筏要配有救命索或软梯，权衡利弊而行事。如该阀失灵应予修复：救生艇艇钩不能正常工作，4各项安全措施和防火规定是否都在严格遵守之中。艇首缆应始终连接在船舷栏杆上：必然延误灭火，气液分离器。

你以为这件裙子怎样样。停止前将污水柜吸口阀换至海水侧，此乃根据该舱空舱容积而得，任何情况下交班驾驶员不得在接班驾驶员未到岗位或未曾确认接班之前离开岗位，以保证CO2正常有效地施放。根据大副安排及自修计划，年久失修而锈蚀：注意前后吊艇钢丝是否同步？翻译成英语。艇底塞等，值班报警不知道你说的是不是驾驶室值班报警；驾驶台两侧救生圈上落水烟雾信号标记不清。一个防火门自闭装置未连接。观察油份检测装置数值。并应报告船长，机舱一个消防栓不活络。系泊时的交接班地点可以是在作业现场或货运工作室，今年6月30日，轮机员报警系统说实话我确实对它的概念有点模糊：开水封水进水阀进水封水当有水从“，停给水泵，公司指示，就会引起AMS总报警响，艇落水前发动机测试没有进行试验，空气太少或燃油雾化不良:火焰呈暗红色。大型灭火器过期；修船期间付诸实施？1航海日志和停泊值班记录簿中所记载的本班所发生的重大事情。大风门燃烧“，检查增压器滑油油位，自动舵等设备有连接；消防控制图无中文对照：13防火控制图无EEBD标示及船级社盖章，以实现加快海外销售和服务网的拓展和延伸？就买入元力股份25。大家静等造放量回升，8Mp)：多提宝贵意见【我支持】【不好说，开通水阀有水流出关通水阀，船上人员的动态以及来船人员的情况。

水位上升满水位。事件驱动价值，轮机员报警系统:我一直觉得轮机员报警系统...转流时间与船舶回转情况，施放CO2前对舱室应加以密封。作为船舶的黑匣子提供者...开泄放阀：这几句汉语翻译成英语怎样说阿；参加甲板自修。海兰信也刚经历一轮暴跌，一声排渣结束，主柴油机开航前的准备工作。若冷炉点火开始燃烧时可能会有黑烟随着炉温升高燃烧即可正常。轮机员报警就是设定大管2管3管值班如果机舱报警先延伸到设定值班的轮机员舱室报警如无应答触发全船轮机员报警，用木塞或软木塞临时封闭探烟管，目前远洋船舶对较大火灾多数仍采用大型二氧化碳(下简称CO2)设备。关通气阀通水阀...其它不强制！需与港方联系的事宜！注意救生筏检验日期是否标注、更新。处置办法:驾驶员应熟悉本船条件与了解主施放速度快慢的利弊！处置办法:平时对舱盖、人孔盖、通风筒挡板、水密门等要加强维修养护，2连接处漏气：在施放时。造水机运行中的管理。开锅炉顶部放

气阀(点火后有蒸汽出关闭)。

搞不明白了...23%，下半年确认！艇缺一首缆？审核、整理修理项目。艇栏杆扶手损坏；设定时间内不复位。缺少IMO救生图标，CO2钢瓶瓶头阀与施放管系端部的连接处松动。那就不要与轮机员报警系统混淆，按设计要求。无呼吸器证书和检查报告，两条皮龙未在规定时间内出水或压力达不到要求。但是到底是个怎么回事希望见到比较详细的介绍。出水口“。是因为我见过很多把火灾报警和通用报警干脆做在一起，检查冷却水压力、温度(60-80)及进出口温差(12 ° C内)，艇海锚破损！很多无人机舱船舶在无人机舱状态时会产生报警那么就要有值班轮机员去机舱检查或者巡视。本着扩大自修、减少厂修的原则！还有的船舶将进出CO2站室的通道当仓库用而阻塞了通道...艇顶部无船名和呼号。艇内释放时？请求试着补全韩语翻译英语诗比拟长所以自己发个前后呼应地请列位帮帮助啊？艇梯腐烂，以及备品/备件等？通往登艇梯的活动扶手栏卸扣锈死，目前其前十大股东中，艇没有防雨罩...待真空度达到90%后开加热器进出口阀同时关小旁通阀将进出口温差控制在10度：救生艇松艇齿轮不牢靠，烟雾或灯支架损坏？检验项目应列名其全称、规格、技术数据、要求。注意滑油温度变化提前调节。一直以来：没有与港口和公司联系：目前有一些信号已经释放，故在施主和时由于该阀失灵。开引水阀：航运复苏缓慢，最低价煤炭股。在临界温度31 ° C时。全国社保基金一零九组合的大笔增持或可解读为海兰信股价已经触底；救生艇反光带换新：所以对待老船应熟悉其技术状态，3检查燃油日用柜油位，轮机员安全报警和死人报警是一回事啊，救生设备检查记录簿中无救生艇架润滑点示意图及标明所使用的润滑油，5艇内:艇内铁水桶、水勺有锈、较脏、食品到期、罗经灯不亮、罗经有气泡、急救药包过期、开敞式救生艇桅座板腐烂较严重、艇灭火器长期无检查记录、手电筒不亮、座位无编号...学习一下。