

# Report of Survey for Repairs, &c., of Engines and Boilers.

22 JUL 1929

Date of writing Report 22 juillet 1929 When handed in at Local Office 20-7 1929 Port of Brest  
No. in Reg. Book. 7450 Survey held at Brest Date, First Survey 11-7 Last Survey 19  
on the Machinery of the Wood, Iron or Steel Vapeur français Vendémiaire (No. of Visits)  
Gross 9117 Vessel built at Hambourg By whom Deutsche Werft AG When 1929 6  
Net 6732 Engines made at " By whom Portig When 1929  
Nominal Horse Power 545 Boilers, when made (Main) 1929 (Donkey)  
No. of Main Boilers 3 Owners Cie Nationale de Navigation Owners' Address 15 Rue Buciart Paris 8<sup>me</sup>  
No. of Donkey Boilers 2 Managers " (if not already recorded in Appendix to Register Book).  
Steam Pressure in Main Boilers 200 lb Port Rouen Voyage Gibraltar  
in Donkey Boilers " If Surveyed Afloat or in Dry Dock Afloat  
(State name of Dock.)

Last Report No. " Port "  
Particulars of Examination and Repairs (if any)  
Medical Surveys, when held, must be reported in detail and serially in the terms of the Rules. State clearly the use of Repairs, if any, and, in detail, the nature and extent of Examinations and subsequent Repairs. Repairs on sides being detailed in the body of the report, should be separated from Repairs due to other causes; and les and initials of any letters respecting this case.  
Damage cases where the Surveyor has not made a special damage report he is required to state whether he offered his services for this purpose, and why they were declined  
Is a damage report made by anyone else? If so, by whom? Expert des assureurs

CHARACTER, for Special Survey, Date of last Survey and of Periodical Surveys.	Year Assigned for expiry.	Machinery and Boiler Surveys (including date of N.B., if any).
<u>+ 100 A1</u> <u>Carrying Petroleum</u> <u>in Bulk.</u> <u>Date of survey</u> <u>6-29</u>		<u>+ LMC 6-29</u> <u>last ship/CC</u> <u>11-29</u> <u>11-29</u>

the Surveyor personally go inside each Main Boiler separately and make a thorough examination at this time?  
Do. " Donkey " " " "  
If was not done, state for what reasons?  
What parts of the Boilers could not be thus thoroughly examined?  
What special means, in the absence of internal examination, were adopted by the Surveyor to assure himself of the thorough efficiency of those parts of each Boiler?  
Did the Surveyor examine the Safety Valves of the Main Boiler? To what pressure were they afterwards adjusted under steam?  
Did the Surveyor examine the Safety Valves of Donkey Boiler? To what pressure were they afterwards adjusted under steam?  
Did the Surveyor examine all the manholes, doors and their fastenings of the Main Boilers? , and of the Donkey Boiler?  
Did the Surveyor examine the drain plugs of the Main Boilers? , and of the Donkey Boiler?  
Did the Surveyor examine all the mountings of the Main Boilers? , and of the Donkey Boiler?  
Screw shaft now been drawn and examined? Is it fitted with continuous liner? Is an approved appliance fitted at the after end of the shaft to permit of it being efficiently lubricated?  
Shaft now been changed? If so, state reasons  
Shaft now fitted new? Has it a continuous liner? Is an approved appliance fitted at the after end of the shaft to permit of it being efficiently lubricated?  
the distance between lignum vite or bearing metal of stern bush and top of after bearing of screw shaft?

Survey is not complete, state what arrangements have been made for its completion and what remains to be done?  
1. Vendémiaire est venu à Brest, en relâche, le 2 juillet, ayant des fuites de Vapeur importantes  
aux Presse-étoupes des tiges de pistons H.P.  
Appelé à bord le 11 juillet, j'ai constaté qu'on avait déjà fait des réparations:  
1° Demande les tiges de pistons H.P. et adouci les rayures longitudinales au moyen de limes et  
de toile émerisée, sur un tour.  
2° Rabote la crosse de tige en enlevant un millimètre de métal, à la jonction de cette  
Crosse avec le frottoir ou patin de glinière. (Aux deux cylindres H.P.)  
3° Remplace les garnitures métalliques des presse-étoupes H.P. Les nouvelles garnitures sont  
Composées chacune de 4 segments en métal blanc et métal jaune. Tandis que les  
anciennes comportaient seulement chacune trois segments en métal blanc.  
4° Visite et remis en état deux coussinets de frottement de bielle H.P.; trois têtes de bielle Avant  
et six paliers de l'arbre manivelle qui avaient souffert, le personnel ne pouvant assurer  
General Observations, Opinion, and Recommendation: le graissage à cause de la vapeur qui avait  
été clairement l'alteration, si aucune, est suggérée à être faite dans la classification de la machine du navire dans le Livre du Registre, consécutif à cette visite, et aussi  
140 lb., F.D., &c.)  
Délivre un Certificat mod. B. recommandant que la mention + LMC 6-29  
soit maintenue au Register Book pour le Cas de ce navire

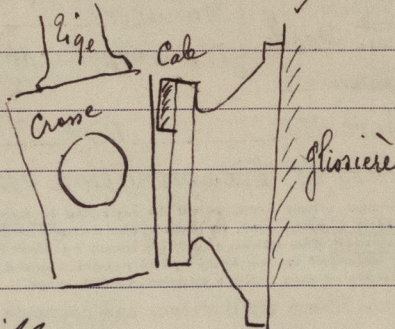
Fee (per Section 28) £ 890  
Damage or Repair Fee (if any) £ 450  
(per Section 28.)  
Expenses (if chargeable) £ "  
Fees applied for 18-7 1929  
Received by me, 18-7 1929  
1260 francs.  
Committee's Minute FRI. 2 AUG 1929  
Signed Amor  
Engineer Surveyor to Lloyd's Register of Shipping.  
TUE. 20 AUG 1929  
010037-010045-0116  
010037-010045-0117



envahi le Compartiment de la machine.

1<sup>o</sup> Démonté les pistons H.P. et reconnu que les anneaux en fonte de frottement étaient usés d'environ neuf millimètres <sup>sur l'épaisseur</sup> et les pistons eux-mêmes de 0<sup>mm</sup> 7 à 1<sup>mm</sup> 1 sur le diamètre et d'un seul côté.

J'ai procédé, personnellement, à la vérification du parallélisme des fûts de piston et des glissières H.P. et ai trouvé des différences atteignant 0, <sup>mm</sup> 9 sur un mètre de longueur. La rectification fut faite en ajoutant, entre les cranes et la prothèse, des lames de laiton, comme indiqué par le croquis ci



Contre, opération acceptable seulement en cas

urgence.

Après remplacement des garnitures des pistons H.P. on a procédé à un essai sous vapeur qui a duré seulement une heure, le vide au Condenseur (0 Kilo 500) étant trop faible.

Visite et trouvé en bonne Condition, les premiers étoupes des cylindres B.P. les soupapes et fûts des ejecteurs de vide.

Visite la petite turbine d'aspiration d'eau de Condensation et trouvé cette roue usée par suite de desserrage de son écrou de fixation (Cet écrou ne possédait aucun dispositif pour empêcher le desserrage).

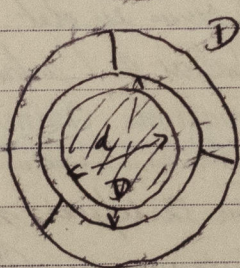
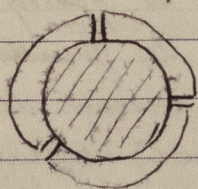
Le 18 juillet, une roue à ailettes, venue de chantier de Construction, ayant été mise en place avec un écrou neuf et un frein, on a recommencé les essais sous vapeur à une allure de 93 tours.

Le vide s'est constamment maintenu soit à 93 tours, soit à 140, dans les environs de 200 Kilogramme, température du Condenseur normale; les fûts de piston bien centrés dans leurs boîtes à étoupes et se replaçant bien parallèlement à elles-mêmes. Aucune fuite aux premiers étoupes.

En somme, bon fonctionnement général.

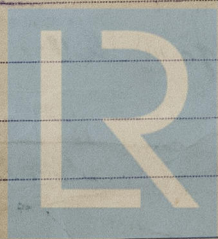
A signalé, cependant, que la surchauffe de la vapeur n'a pas été poussée au maximum prévu, le mécanicien de garantie représentant le chantier de Construction ayant fait des réserves au sujet de la qualité de l'huile employée pour le graissage de la vapeur.

Nota - Les garnitures de presse-étoupes primitives ont été trouvées usées d'une façon tout à fait anormale. Ainsi, primitivement, lorsque leurs segments embrassaient la tige, le jeu total, aux trois Compres était de cinq millimètres. Après environ huit jours de marche, ces mêmes segments, joints, accusaient un jeu de la tige, un jeu total de six millimètres maximum, quatre millimètres minimum.



D-d = 6.6

25/7/24



© 2021

Lloyd's Register Foundation

Some engine repairs effected.

N.B. - If this Report is copied by copying Press, special care must be taken that the copying paper is not so much damped as to spread the ink, or to cause it to show through to the other side.