

توسعه روش تحلیل و اولویت‌بندی مخاطرات سامانه رانش دریایی

سید محمد مهدی حیدری^۱، داود محمدی تبار^{۲*}، صدیق رئیسی^۳^۱ کارشناسی ارشد، دانشکده مهندسی صنایع دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب، تهران، ایران؛ heidary.sm@yahoo.com^۲ استادیار، دانشکده مهندسی صنایع دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب، تهران، ایران؛ d_mohammaditabar@azad.ac.ir^۳ دانشیار، دانشکده مهندسی صنایع دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب، تهران، ایران؛ raissi@azad.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
تاریخچه مقاله: ۹۶/۵/۱ تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۶/۰۵/۲۷ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۷/۰۳/۰۹	روش تجزیه و تحلیل حالات شکست، جهت شناسایی و حذف مشکلات محتمل در طرح محصول و فرآیند تولید استفاده می‌شود. این روش به عنوان یک ابزار قدرتمند برای ایمنی و قابلیت اطمینان گسترش یافته و در طیف گسترده‌ای از صنایع از جمله صنعت دریایی مورد استفاده قرار گرفته است. اما نقصان‌هایی مانند در نظر نگرفتن روابط مستقیم و غیرمستقیم بین خطاها و عدم توانایی در تحلیل خرابی با علت‌های مشترک و افتراق بین مخاطرات با عدد اولویت یکسان در روش مبتنی بر محاسبه عدد اولویت مخاطره (RPN) مشهود است. با توجه به اهمیت ایمنی در صنعت دریایی، در این مقاله به کارگیری روش بهبود یافته‌ای با ادغام روش‌های تاپسیس و دیمتل برای اولویت‌بندی مخاطرات در صنعت دریایی شرح داده می‌شود که پیاده‌سازی آن منجر به حل مشکلات معمول روش RPN از جمله کاهش تکرار مقادیر RPN، شناسایی و تحلیل روابط بین اجزای سامانه، رتبه‌بندی مطلوب‌تر مخاطره به منظور یافتن بحرانی‌ترین علل خرابی و بهبود جدی‌ترین مخاطرات تحت منابع محدود گردیده است.
کلمات کلیدی: تجزیه و تحلیل حالات شکست عدد اولویت ریسک تاپسیس دیمتل	

Developing an Analysis and Prioritization Method of the Marine Propulsion System Hazards

Seyed Mohammad Mahdi Heydari¹, Davood Mohammaditabar^{2*}, Sadigh Raissi³¹ M.Sc., Department of Industrial Engineering, South Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran. Heidary.sm@yahoo.com² Assist. Professor, Department of Industrial Engineering, South Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran. d_mohammaditabar@azad.ac.ir³ Associate Professor, Department of Industrial Engineering, South Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran. raissi@azad.ac.ir

ARTICLE INFO

Article History:

Received: 18 Aug. 2017

Accepted: 30 May 2018

Keywords:

Failure mode and effect analysis (FMEA)
Risk Priority Number (RPN)
Decision-Making Trial and Evaluation Laboratory (DEMATEL)
Technique for Order of Preference by Similarity to Ideal Solution (TOPSIS)

ABSTRACT

The FMEA method is one of the safety and reliability management techniques, which is very effective in identifying and eliminating potential problems in the product design and production process. Despite the extensive use of the Risk Priority Number (RPN) in FMEA, it is criticized due to shortcomings such as the inability to analyze crashes with a common cause, high duplicate RPN values and the lack of direct and indirect relationships among failures and the causes. Considering the importance of safety in marine industry, this paper describes the implementation of an aggregating method of TOPSIS and DEMATEL which is able to overcome common shortcoming of traditional RPN method in a marine propulsion system. The implementation of the method in prioritizing the main root causes led to more desirable results compared to the traditional RPN and DEMATEL base methods.

۱- مقدمه

مدیریت مخاطرات پروژه که یکی از مهم ترین موضوعات در مدیریت پروژه محسوب می شود، عبارت است از برنامه ریزی، سازمان دهی، نظارت و کنترل همه ابعاد یک پروژه که معرفی مخاطره، ویژگی های آن، واکنش به مخاطره، و کنترل این واکنش را دربر می گیرد [۱]. حالات شکست در مدیریت مخاطرات هم یعنی عدم انطباق بین نیازها و منابع در یک مقطع زمانی خاص که نتیجه بروز یک اتفاق غیرعادی و پیش بینی نشده طبیعی و غیرطبیعی است [۲]. جهت ارزیابی مخاطرات روش های مختلفی وجود دارد که برخی از آن ها عبارتند از: تجزیه و تحلیل حالات خطا و اثرات، تجزیه و تحلیل عوامل شکست و اثرات (FMEA) ^۱، تجزیه و تحلیل حالات بحرانی خطا و اثرات ناشی از آن ^۲، تجزیه و تحلیل خطرات مرتبط با فرآیند ^۳، و تجزیه و تحلیل درختی خطرات ^۴ [۳].

با توجه به پیشرفت در زمینه طراحی و ساخت کشتی ها، روشی مورد نیاز است که بتواند بهبود مداوم طرح یا فرایندهای مختلف ساخت کشتی را تضمین کند. درواقع در صنعت کشتی سازی نیاز به یک ارزیابی مستند، عملی و واقع بینانه جهت شناسایی و حذف خرابی های بالقوه وجود دارد. روش های مدیریت مخاطرات مانند روش FMEA با بررسی خرابی ها و خطرات بالقوه و ارائه راهکارهای مناسب از عملکرد نادرست کشتی یا واحدهای تشکیل دهنده آن (مانند قطعات، زیرسامانه ها، سامانه ها و ...) جلوگیری می نمایند و از این جهت مورد توجه قرار گرفته اند.

نقصان هایی در روش های مبتنی بر RPN وجود دارد که می تواند تلاش های صورت گرفته در جهت مدیریت مخاطرات را با مشکل مواجه کند. این موضوع در صنعت دریایی با توجه به پیامدهای بالای آن بسیار حائز اهمیت است. لذا، در این مقاله روشی مبتنی بر ادغام تاپسیس (TOPSIS) و دیمتل (DEMATEL) شرح داده خواهد شد که نقصان های RPN را رفع کرده و جزئیات به کارگیری آن در ارزیابی مخاطرات یک مطالعه موردی در صنعت دریایی بررسی خواهد شد.

در این مقاله، در بخش دوم پیشینه تحقیق بررسی شده است. بخش سوم به تشریح روش ادغامی می پردازد. بخش چهارم، پیاده سازی روش ادغامی را در یک مطالعه موردی بیان می کند. بخش پنجم به تشریح یافته های تحقیق می پردازد و در بخش ششم نتیجه گیری ارائه شده است.

۲- ادبیات پژوهش

۲-۱- معرفی FMEA

FMEA اولین بار توسط شرکت هواپیمایی آمریکایی گرومن در اوایل دهه ۱۹۵۰ برای سامانه های کنترل هواپیما پیشنهاد شد.

ارتش ایالات متحده استاندارد MIL-STD-1629 را در سال ۱۹۷۴ و تجدیدنظر شده آن MIL-STD-1629A را در سال ۱۹۸۰ منتشر کرد که تا امروز همچنان مورد توجه است و هنوز هم از مهم ترین ارجاعات برای انجام FMEA است [۴].

FMEA ابزاری نظام یافته و پیشگیرانه بر پایه کار تیمی است که در تعریف، شناسایی، ارزیابی، پیشگیری، حذف یا کنترل حالات، علل و اثرات خطاهای بالقوه در یک سامانه، فرآیند، طرح یا خدمت پیش از آنکه محصول یا خدمت نهائی، به دست مشتری آن برسد، مورد استفاده قرار می گیرد [۵]. از بهترین ویژگی های روش تحلیل حالات و اثرات خرابی اقدام کنشی به جای واکنشی در مقابل برخورد با شکست ها یا به عبارتی دیگر انجام عملی پیشگیرانه قبل از وقوع حادثه است.

۲-۲- عدد اولویت مخاطره RPN

برای ارزیابی و رتبه بندی مخاطرات حالات خرابی باید نمره اولویت مخاطره (RPN) محاسبه شود. در محاسبه RPN، به سه فاکتور رخداد ^۵ (O)، شدت یا وخامت ^۶ (S) و قابلیت کشف / تشخیص ^۷ (D) نیاز داریم که از حاصل ضرب این سه شاخص عدد اولویت مخاطره ^۸ (RPN) محاسبه می شود. دامنه هریک از این شاخص ها عددی بین ۱ تا ۱۰ است که به همین دلیل دامنه RPN عددی بین ۱ تا ۱۰۰۰ خواهد بود. هرچه RPN بزرگ تر باشد اهمیت آن نسبت به یک RPN کوچک تر بیشتر خواهد بود [۳].

۲-۳- محدودیت ها و اشکالات FMEA و RPN

FMEA در هنگامی که برای تحلیل اجزای عامل خرابی در یک سامانه مورد استفاده قرار می گیرد، بسیار اثربخش است. ولیکن FMEA دارای چند محدودیت و اشکال (خصوصاً در کاربردهای صنایع دریایی) است، که در زیر به برخی از آن ها اشاره می کنیم.

۱- FMEA ممکن است در مورد سامانه های پیچیده ای که دارای وظایف چندگانه ای برای تعدادی از اجزا هستند، بسیار مشکل و خسته کننده باشد.

۲- محدودیت بعدی FMEA، در زمانی ظاهر می شود که اثرات محیطی مهم هستند. در نظر گرفتن این اثرات نیاز به دانش کاملی از مشخصه ها و کارکردهای اجزای مختلف سامانه دارد. بایستی توجه داشت که خطای انسانی و اثرات محیطی منبع عمده خرابی های با علت مشترک محسوب می شوند.

۳- بررسی اقدامات پیشگیرانه در برابر خرابی های با علت مشترک، خارج از دامنه FMEA است.

۴- FMEA نیازمند آن است که با سایر روش های تحلیلی در حالتی که خرابی های چندگانه و اثرات ترکیبی وجود دارد پشتیبانی شود.

۲-۴- پیشینه پژوهش

مطالعات متعددی برای حل اشکالات RPN صورت گرفته است که تعدادی از آن‌ها در ادامه بررسی می‌شوند. برخی از مطالعات از تئوری فازی برای حل مسئله رتبه‌بندی RPN استفاده کردند. بدین ترتیب امکان استفاده از متغیرهای کلامی در ارزیابی اجزای RPN فراهم شده و انعطاف بیشتری در ترکیب مقادیر S، O و D ارائه می‌شود. در این خصوص، بولز و همکاران [۶] اولین افرادی بودند که از شرایط فازی برای پیشنهاد یک روش مبتنی بر منطق فازی استفاده کردند. وانگ و همکاران [۷] نیز با ترکیب روش FMEA و تئوری فازی به محاسبه مقدار RPN با استفاده از میانگین هندسی فازی پرداختند.

برای [۸] یک ابزار جدید برای روش FMEA بر مبنای رویکرد فرایند تحلیل سلسله مراتبی (AHP) توسعه داد. در این روش چهار شاخص D, O, S و هزینه مورد انتظار به عنوان معیارها و عوامل شکست به عنوان گزینه‌ها در ساختار تصمیم سلسله مراتبی در نظر گرفته شدند.

لیو و همکاران [۹] در سال ۲۰۱۵، ترکیب روش‌های ویکور، دیمتل و فرایند تحلیل سلسله مراتبی (AHP) را به منظور توسعه یک روش ترکیبی چند معیاره (MCDM) برای روش FMEA پیشنهاد دادند. آن‌ها با استفاده از روش ویکور رتبه‌بندی عوامل شکست را تعیین کرده و از روش دیمتل برای تعیین اثرات عوامل شکست بر روی هم و از روش AHP برای تعیین اولویت‌بندی حالت‌های شکست استفاده نمودند.

چانگ و همکاران [۱۰] در سال ۲۰۱۳ یک رویکرد مبتنی بر تحلیل روابط خاکستری^۹ و دیمتل برای رتبه‌بندی خطر شکست در روش FMEA پیشنهاد کرده، و همچنین چانگ و همکاران [۴] در ۲۰۱۴ نیز یک روش یکپارچه از ادغام روش تاپسیس و روش دیمتل برای تجزیه و تحلیل و اولویت‌بندی حالات شکست در روش FMEA استفاده نموده‌اند.

محققین متعددی به کارگیری روش تاپسیس [۱۱-۱۴] و روش دیمتل [۹، ۱۵-۱۷] را در تحلیل عوامل شکست و آثار آن پیشنهاد داده‌اند.

تاپسیس برای اولین بار توسط هوانگ و یون [۱۸] به عنوان روش تصمیم‌گیری چند معیاره پیشنهاد شد. در این روش راه حل ایده‌آل و ضد ایده‌آل از بهترین و بدترین عملکرد گزینه‌ها در معیارها ایجاد می‌شوند. سپس تلاش می‌شود که گزینه‌ای را پیدا کند که تا حد ممکن به جواب ایده‌آل نزدیک بوده و از ضد ایده‌آل دور باشد. مبنای محاسبه فاصله میان هر گزینه و راه حل ایده‌آل (یا ضد ایده‌آل) فاصله اقلیدسی است. بنابراین در قدم اول ماتریس تصمیم را با استفاده از روش نرمال‌سازی برداری بی مقیاس می‌کند. سپس وزن هر معیار را در ستون مربوط به آن ضرب می‌کند تا ماتریس

۵- مقادیر RPN تکراری زیادی در نتایج حاصل ضرب S، O و D موجود است [۴]. در مطالعه کلیه حالات RPN می‌توان به ۲ تا ۲۴ ترکیب مختلف S، O و D برای یک RPN دست‌یافت که هر یک از این ترکیبات خود دارای مفاهیم مخاطره خاصی می‌باشند. به عنوان مثال در جدول ۱ ترکیب‌های مختلف برای عدد اولویت ریسک ۱۲۰ نشان داده شده است.

۶- عدم در نظر گرفتن وزن‌های ترتیبی S، O و D در فرایند تحلیل. اگرچه در روش RPN، در مواردی که عدد اولویت مخاطره یکسان باشد، ترکیباتی با شدت و تشخیص بالاتر در اولویت قرار می‌گیرند، لیکن در بسیاری از موارد ادبیات موضوع که در مورد مسائل مربوط به RPN است وزن‌های ترتیبی مورد توجه نبوده، این موضوع بخصوص در زمان طراحی محصول جدید ممکن است باعث نتیجه‌گیری متفاوت شود.

۷- عدم در نظر گرفتن روابط مستقیم و غیرمستقیم بین خطاها و علت خطاها. همان‌طور که قبلاً اشاره شد FMEA نیازمند آن است که توسط سایر روش‌ها، به‌ویژه در حالت خرابی‌های چندگانه و اثرات ترکیبی آن‌ها، پشتیبانی شود. زمانی که یکی از علل شکست باعث چند خطای بالقوه در سامانه می‌شود، باید اولویت بالاتری برای اقدام اصلاحی نسبت به دیگران داشته باشد. در نظر گرفتن روابط مستقیم و غیرمستقیم بین خطاها و علت خطاها می‌تواند اولویت‌های آن‌ها را مشخص کند.

جدول ۱: تعداد ۲۴ ترکیب S، O و D برای عدد اولویت ریسک ۱۲۰

RPN	D	O	S	NO
۱۲۰	۱۰	۶	۲	۱
۱۲۰	۶	۱۰	۲	۲
۱۲۰	۱۰	۴	۳	۳
۱۲۰	۸	۵	۳	۴
۱۲۰	۵	۸	۳	۵
۱۲۰	۴	۱۰	۳	۶
۱۲۰	۱۰	۳	۴	۷
۱۲۰	۶	۵	۴	۸
۱۲۰	۵	۶	۴	۹
۱۲۰	۳	۱۰	۴	۱۰
۱۲۰	۸	۳	۵	۱۱
۱۲۰	۶	۴	۵	۱۲
۱۲۰	۴	۶	۵	۱۳
۱۲۰	۳	۸	۵	۱۴
۱۲۰	۱۰	۲	۶	۱۵
۱۲۰	۵	۴	۶	۱۶
۱۲۰	۴	۵	۶	۱۷
۱۲۰	۲	۱۰	۶	۱۸
۱۲۰	۵	۳	۸	۱۹
۱۲۰	۳	۵	۸	۲۰
۱۲۰	۶	۲	۱۰	۲۱
۱۲۰	۴	۳	۱۰	۲۲
۱۲۰	۳	۴	۱۰	۲۳
۱۲۰	۲	۶	۱۰	۲۴

سامانه سوخت رسان موتور دیزل دریایی، به شرح روش زیر و در ۵ مرحله شرح داده می شود.

مرحله اول: تهیه لیست عوامل شکست و آثار آن

برای لیست کردن کلیه حالات شکست و علل بالقوه آن ها می توان به تجربه و همچنین موارد شکست اتفاق افتاده در گذشته رجوع کرد.

مرحله دوم: تعریف شاخص های سنجش مقادیر S, O, D و

ارزیابی هر ترکیب حالت و علت شکست بر اساس آن

برای سنجش و مقداردهی به S, O و D نیازمند به تعریف شاخص هستیم. نمونه این شاخص ها در جداول ۲ تا ۴ نشان داده شده است. پس از تعیین شاخص ها، باید ترکیب عوامل شکست و آثار آن ارزیابی شده و در جداول FMEA قرار بگیرند.

جدول ۲- شاخص های ارزیابی شدت اثر [۴]

رتبه	شدت اثر	شرح
۱۰	خطرناک - بدون هشدار	وخامت تأسفبار
۹	خطرناک - با هشدار	وخامت تأسفبار اما همراه با هشدار است
۸	خیلی زیاد	وخامت جبران ناپذیر است
۷	زیاد	وخامت زیاد
۶	متوسط	وخامت کم است
۵	کم	وخامت خیلی کم
۴	خیلی کم	وخامت خیلی کم است ولی بیشتر افراد آن را احساس می کنند
۳	اثرات جزئی	اثر جزئی بر جا می گذارد
۲	خیلی جزئی	اثر خیلی جزئی دارد
۱	هیچ	بدون اثر

جدول ۳- شاخص های ارزیابی احتمال وقوع

رتبه	نرخ های احتمالی خطر	احتمال رخداد خطر
۱۰	یک در ۲ یا بیش از آن	خطر تقریباً اجتناب ناپذیر است
۹	یک در ۳	بسیار زیاد
۸	یک در ۸	خطرهای پرتکرار
۷	یک در ۲۰	زیاد
۶	یک در ۸۰	نسبتاً زیاد
۵	یک در ۴۰۰	متوسط
۴	یک در ۲۰۰۰	نسبتاً کم

موزون بی مقیاس شده ایجاد شود. در قدم بعدی گزینه های ایده آل و ضد ایده آل را از بهترین و بدترین عملکرد گزینه ها در معیارها به دست می آورد. در انتها فاصله اقلیدسی هر گزینه را با راه حل ایده آل و ضد ایده آل محاسبه کرده و شاخص نزدیکی به ایده آل را محاسبه می کند. رتبه بندی گزینه ها بر اساس شاخص نزدیکی به ایده آل انجام می شود. این روش، مزیت سادگی و توانایی مرتب سازی تعداد زیاد گزینه ها را دارا است.

روش دیمتل [۱۹] نیز یک روش مؤثر برای تحلیل ساختار و روابط بین اجزای سازنده سیستم یا تعدادی از گزینه های موجود است. در این روش طراح یا تصمیم گیرنده سامانه، میزان تاثیر مستقیم هر جفت از عناصر را در چهار سطح عدم تأثیرگذاری، تأثیر پائین، تأثیر بالا و تأثیر بسیار بالا و به ترتیب با نمرات ۰ تا ۴ تعیین می کند. در نتیجه این ارزیابی، ماتریس D به عنوان داده های اولیه تحلیل دیمتل به دست می آید. عناصر ماتریس شدت نسبی مستقیم با نرمال سازی ماتریس D به دست می آیند. بدین ترتیب که هر عنصر D به ماکزیمم جمع سطرها و ستون ها تقسیم می شود. سپس عناصر ماتریس شدت نسبی غیرمستقیم با جمع تمام توان های ماتریس شدت نسبی مستقیم به دست می آید. ماتریس شدت نسبی غیرمستقیم از کلیه روابط من جمله روابط مستقیم و غیرمستقیم بین گزینه ها تشکیل می شود. با استفاده از مقادیر $R+C$ و $R-C$ که C مجموع ستون ها و R مجموع ردیف های ماتریس شدت نسبی غیرمستقیم است، سطح تأثیر و سطح رابطه تعریف می شود. مقدار $R-C$ شدت تأثیر برای هر گزینه را نشان می دهد.

به کارگیری تاپسیس برای اولویت بندی و تجزیه و تحلیل حالات و عوامل شکست به روش FMEA مزایای زیر را در پی دارد:

- رتبه بندی گزینه ها با توجه به شدت، تشخیص و احتمال وقوع به دست می آید.
 - برای کلیه معیارهای کیفی و کمی قابل انجام است
 - برای تعداد زیاد گزینه ها هم قابل انجام است
 - مراحل استفاده از این روش ساده و قابل فهم است
- روش دیمتل نیز دارای مزایایی در تجزیه و تحلیل روابط مستقیم و غیرمستقیم بین اجزای یک سیستم است و از این روی می تواند در تحلیل روابط میان عوامل شکست بکار گرفته شود.
- با توجه به ویژگی های تاپسیس و دیمتل، در ادامه به توضیح روش ادغامی تاپسیس-دیمتل برای تحلیل عوامل شکست می پردازیم.

۳- مدل مبتنی بر ادغام تاپسیس و دیمتل

در این بخش، روش مبتنی بر مقاله [۴] و ادغام تاپسیس و دیمتل برای اولویت بندی نتایج روش FMEA برای ارزیابی مخاطرات

$$v^+ = (0.050965, 0.050965, 0.050965)$$

$$v^- = (0.005096, 0.005096, 0.005096)$$

در ادامه، فاصله هر ترکیب S، O، D از ایده آل و ضد ایده آل از روابط (۲) و (۳) محاسبه می شود.

$$S_i^+ = \sqrt{\sum_{j=1}^3 (v_{ij} - v_j^+)^2}, i = 1, 2, \dots, 1000 \quad (2)$$

$$S_i^- = \sqrt{\sum_{j=1}^3 (v_{ij} - v_j^-)^2}, i = 1, 2, \dots, 1000 \quad (3)$$

در نهایت و بر اساس معادله (۴) شاخص نزدیکی به ایده آل را برای ترکیب S، O، D محاسبه می کنیم.

$$C_i = \frac{S_i^-}{(S_i^+ + S_i^-)} \quad (4)$$

مرحله چهارم: به کارگیری روش دیمتل برای محاسبه میزان اثرگذاری عوامل

در این مرحله برای محاسبه میزان اثرگذاری عوامل از روش دیمتل استفاده می کنیم که در ادامه شرح داده می شود. در ابتدا ماتریس تاثیر اولیه (D) میان حالات شکست (FM) و عوامل شکست (CF) تشکیل می شود که نمایش بلوکی آن در جدول ۵ نشان داده شده است. بدین ترتیب که برای هر ترکیب عامل شکست و آثار آن، ارزیابی S، O و D مربوط به آن را در نظر گرفته و شاخص نزدیکی نسبی محاسبه شده C_i مربوط به آن ارزیابی را به عنوان میزان تاثیر مستقیم اولیه عوامل روی معیارها در ماتریس تاثیر اولیه قرار می دهیم.

جدول ۵- نمایش بلوکی ماتریس تاثیر اولیه دیمتل

	CF	FM
CF	.	مقادیر C_i مربوط به هر جفت از CF و FM ها
FM	.	.

فرض کنید ماتریس رابطه مستقیم اولیه D یک ماتریس $n \times n$ است که m_{ij} درجه اثرگذاری عنصر سطر i بر عنصر ستون j را نشان می دهد. ماتریس رابطه مستقیم نرمال شده X از طریق معادله (۵) به دست می آید که در آن مقدار S از رابطه (۶) محاسبه می شود.

$$X = \frac{D}{S} \quad (5)$$

$$s = \max(\max_i \left(\sum_{j=1}^n m_{ij} \right), \max_j \left(\sum_{i=1}^n m_{ij} \right)) \quad (6)$$

۳	یک در ۱۵۰۰	کم
۲	۱۵۰۰۰۰	خطرهای نسبتاً نادر
۱	کمتر از یک در ۱۵۰۰۰۰۰	خطرهای بعید و نامحتمل
جدول ۴- شاخص های ارزیابی احتمال کشف		
رتبه	قابلیت کشف	معیار: احتمال کشف خطر
۱۰	مطلقاً هیچ	هیچ کنترلی وجود ندارد و یا در صورت وجود قادر به کشف خطر بالقوه نیست
۹	خیلی ناچیز	احتمال خیلی ناچیزی دارد که با کنترل های موجود خطر ردیابی و آشکار شود
۸	ناچیز	احتمال ناچیزی دارد که با کنترل های موجود خطر ردیابی و آشکار شود
۷	خیلی کم	احتمالی خیلی کمی دارد که با کنترل های موجود خطر ردیابی و آشکار شود
۶	کم	احتمال کمی دارد که با کنترل های موجود خطر ردیابی و آشکار شود
۵	متوسط	در نیمی از موارد محتمل است که با کنترل موجود خطر بالقوه ردیابی و آشکار شود
۴	نسبتاً زیاد	احتمال نسبتاً زیادی وجود دارد که با کنترل موجود خطر بالقوه ردیابی و آشکار شود
۳	زیاد	احتمال زیادی وجود دارد که با کنترل موجود خطر بالقوه ردیابی و آشکار شود
۲	خیلی زیاد	احتمال خیلی زیاد وجود دارد
۱	تقریباً حتمی	تقریباً به طور حتم با کنترل های موجود خطر بالقوه ردیابی و آشکار می شود.

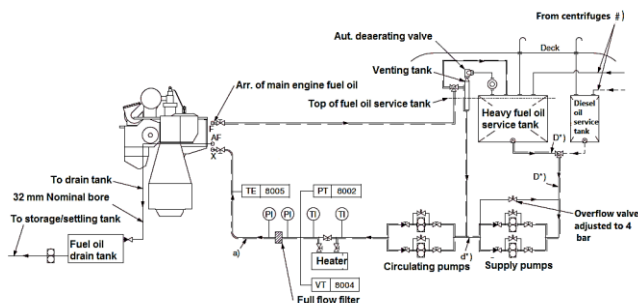
مرحله سوم: به کارگیری روش تاپسیس برای محاسبه شاخص نزدیکی نسبی به راه حل ایده آل

در این مرحله با استفاده از روش تاپسیس، شاخص نزدیکی به ایده آل را برای هر کدام از ۱۰۰۰ ترکیب ممکن مقادیر S، O و D محاسبه می کنیم. مراحل انجام کار در ادامه شرح داده می شود. فرض کنید Z ماتریس ۱۰۰۰ در ۳ متشکل از ترکیب های ممکن از S، O و D است که درایه های آن با x_{ij} نشان داده می شود. در این صورت شاخص نزدیکی به ایده آل برای هر ترکیب S، O و D با به کارگیری معادلات (۱) تا (۴) به دست می آید. در ابتدا ماتریس Z بر اساس معادله (۱) نرمال سازی می شود.

$$v_{ij} = \frac{x_{ij}}{\sqrt{\sum_{i=1}^{1000} x_{ij}^2}}, i = 1, 2, \dots, 1000, j = 1, 2, 3 \quad (1)$$

سپس جواب های ایده آل و ضد ایده آل بر اساس حداکثر و حداقل هر ستون محاسبه می شود که مقادیر آن به صورت زیر است.

بالقوه ای این سامانه می پردازیم. همان گونه که می دانیم، سامانه سوخت رسان مسئول حرکت سوخت از مخزن ذخیره سازی به مخزن ته نشینی و تمیز کردن سوخت از مواد زائد است. نفت سنگین باید از طریق یک سانتریفیوژ قبل از ورود به مخزن روزانه، از ناخالصی هایی از جمله خاک، آب و... تمیز شود.



شکل ۱- نقشه سامانه سوخت رسانی موتور MAN B&W 6 S26MC [۲۱]

۴-۱- راه حل مبتنی بر روش RPN متداول

طبق روش RPN، مخاطره خرابی ها بر اساس حاصل ضرب ریاضی S، O و D استخراج شده در فرآیند جمع آوری اطلاعات سنجیده می شود. خرابی های بالقوه (MF) با عدد RPN بالاتر مهم تر از مقادیر پائین تر در نظر گرفته می شود، در نتیجه به بهبود در طرح یا فرآیند کاری نیازمند می باشند. مقادیر RPN حاصله سامانه سوخت رسان موتور MAN B&W S26MC استخراج شده و رتبه های آن ها در جدول ۶ نشان داده شده است.

۴-۲- راه حل مبتنی بر روش DEMATEL

همان طور که قبلاً توضیح داده شد، روش دیمتل بر اساس شدت تأثیرات روابط، قادر به اولویت بندی گزینه ها است. طبق ارزیابی سامانه سوخت رسان و همان طور که در جدول ۶ نشان داده شده، ۲۰ مورد حالات خرابی و ۱۷ مورد علت خرابی شناسایی شده است. بنابراین ماتریس رابطه مستقیم اولیه یک ماتریس ۳۷ در ۳۷ است. در بلوک مربوط به تأثیر مستقیم عوامل بر حالات شکست از عدد RPN آن جفت علت-حالت شکست استفاده می کنیم. سپس بر اساس مراحل روش دیمتل مقادیر R+C و R-C را محاسبه می کنیم. نتایج در جدول ۶، سازمان دهی شده است. رتبه ها بر اساس مقادیر R-C علل خرابی (CF) از بزرگ ترین تا کوچک ترین به دست آمده اند. طبق نتایجی که در جدول ۶ نشان داده شده است، CF123 (ردیف ۷) روی سیستم خطرناک تر از CF132 (ردیف ۱۸) است. این بدان معناست که CF123 دارای شدت تأثیر ۳۹۲ روی FM55 است. اما CF132 دارای شدت تأثیر ۳۷۸ روی FM66 و شدت تأثیر ۲۱۰ روی FM65 است. در روش

سپس، ماتریس رابطه کل T با استفاده از معادله (۷) به دست می آید که I به عنوان ماتریس واحد نشان داده می شود.

$$T = \lim_{k \rightarrow \infty} (X + X^2 + X^3 + \dots + X^k) \quad (7)$$

$$= X (I - X)^{-1}$$

فرض کنید t_{ij} عناصر ماتریس رابطه کل T است؛ مجموع ردیف ها و ستون ها که به ترتیب به صورت R_i و C_j نشان داده می شود، از طریق معادلات (۸) و (۹) به دست می آیند:

$$C_j = \sum_{i=1}^n t_{ij}, j = 1, 2, \dots, n \quad (8)$$

$$R_i = \sum_{j=1}^n t_{ij}, i = 1, 2, \dots, n \quad (9)$$

بنابراین مقادیر R+C و R-C محاسبه شده و عوامل شکست بر اساس مقدار R-C از قوی ترین تا کوچک ترین رتبه بندی می شود.

مرحله پنجم: تجزیه و تحلیل نتایج حاصله و ارائه پیشنهادها

بر اساس مقادیر تأثیر گذاری محاسبه شده در مرحله قبل می توان به رتبه بندی عوامل پرداخت و منابع موجود را برای رفع ریسک های با اولویت بالاتر صرف کرد. در ادامه مقاله، با انجام یک مطالعه موردی به تحلیل نتایج می پردازیم.

۴-مطالعه موردی: سامانه سوخت رسان موتور MAN B&W S26MC

در این بخش زیر سامانه سوخت رسان موتور MAN B&W S26MC (شکل ۱) و اجزاء آن را معرفی کرده و خرابی ها و دلایل خرابی آن را به روش FMEA شناسایی می کنیم و نتایج حاصله را با سه روش متفاوت مورد تجزیه و تحلیل قرار می دهیم (روش RPN، روش دیمتل و روش مبتنی بر ادغام تاپسیس و دیمتل). همان طور که می دانیم، موتور اصلی، مهم ترین جزء سامانه رانش کشتی است. برای دستیابی به عملکرد خوب یک سامانه رانش، می بایست موتور اصلی توسط زیر سامانه های هوا، سوخت، روغن کاری و سامانه خنک کننده به صورت خوبی پشتیبانی شود. بالین و همکاران [۲۰] با استفاده از گروهی از کارشناسان و با به کارگیری از روش های فرآیند تحلیل سلسله مراتب فازی و روش تاپسیس نسبت به اولویت بندی سامانه های پشتیبان موتور دیزل دریایی اقدام کردند. در این تحقیق که بر اساس اهمیت تشخیص خرابی صورت گرفته بود، سامانه سوخت رسان به عنوان مهم ترین سامانه پشتیبان موتور اصلی به جهت اهمیت رفع خرابی شناسایی شد. بر همین اساس در این مقاله به بررسی خرابی ها/خرابی های

۵- مقایسه‌ها و بحث‌ها

در این بخش به مقایسه روش ادغامی تاپسیس و دیمتل با روش RPN قراردادی و روش دیمتل می‌پردازیم. نتایج رتبه‌بندی نهایی سه روش برای سامانه سوخت‌رسان مورد مطالعه، که در جدول ۶ به صورت خلاصه نمایش داده شده است، منجر به یافته‌های زیر شده است.

۱- شیوه پیشنهادی قادر به کاهش مقادیر RPN تکراری است. عوامل CF121 و CF125 دارای RPN یکسان ۱۶۸ در روش RPN قراردادی و مقدار R-C یکسان ۰,۳۰۷۷ در روش دیمتل هستند. بنابراین، بر اساس این دو روش، CF121 و CF125 به یک اندازه مهم هستند، اما ترکیبات مختلف S، O و D به مخاطرات متفاوتی اشاره می‌کنند.

ترکیب S، O و D، عامل CF121 به ترتیب ۶، ۴ و ۷ است که این مقادیر در مورد عامل CF125، به ترتیب برابر ۸، ۷ و ۳ است. روش ادغامی تاپسیس و دیمتل، رتبه‌های متفاوتی برای دو عامل CF121 و CF125 به دست آورده که به ترتیب برابر ۱۳ و ۱۴ می‌باشند.

طبق نتایج نشان داده شده در جدول ۶، روش RPN قراردادی ۱۴ مقدار منحصربه‌فرد در میان این ۲۰ مورد به دست می‌آورد و نرخ تکرار ۳۰ درصد است. طبق روش دیمتل، ۱۵ مقدار R-C منحصربه‌فرد میان ۲۰ مورد به دست آمده است و نرخ تکرار ۲۵ درصد است. هنگام استفاده از روش ادغامی تاپسیس و دیمتل، ۱۶ مقدار R-C منحصربه‌فرد میان ۲۰ مورد به دست آمده است و بنابراین نرخ تکرار ۲۰ درصد است. نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که شیوه ادغامی تاپسیس و دیمتل قادر به کاهش رخداد مقادیر RPN تکراری است.

۲- روش پیشنهادی قادر به اولویت‌بندی گزینه‌ها بر اساس نوع روابط و شدت تأثیرات آن‌ها بر یکدیگر است.

روش دیمتل در آنالیز روابط مستقیم و غیرمستقیم بین اجزای سیستم از لحاظ نوع و شدت آن‌ها، مزایایی دارد. اما، اگر هر علت شکست تنها به یک حالت شکست تخصیص داده شود، آنگاه نتایج

روش دیمتل بر روش RPN متداول منطبق خواهد بود.

طبق جدول ۶، مشاهده می‌شود که CF123 دارای RPN برابر با ۳۹۲ و CF132 دارای RPN های ۲۱۰ و ۳۸۷ است. با توجه به اینکه دو رتبه متفاوت به CF132 تخصیص داده شده است، این نتیجه برای تصمیم‌گیرندگان بسیار گیج‌کننده است که اولویت تخصیص منابع محدود پروژه را به کدام یک از دو علت خطای CF123 یا CF132 اختصاص دهند. طبق جدول ۶، مشاهده می‌شود که CF132 سبب دو حالت شکست متفاوت FM65 و FM66 گردیده است. لیکن باید در شرایط واقعی، به CF132 رتبه‌بندی بالاتری نسبت به CF123 تخصیص داده شود. طبق

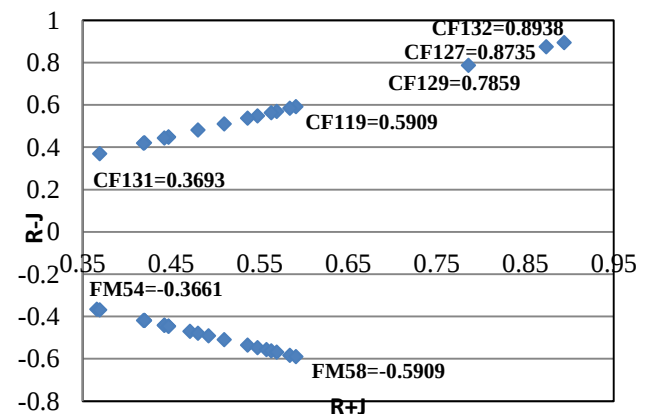
RPN قراردادی، CF123 در سطح اولویت بالاتری نسبت به CF132 قرار می‌گیرد. زیرا این روش روابط بین اجزای سیستم یا تعداد گزینه‌های موجود را مورد اثر قرار نمی‌دهد. اما، در روش دیمتل، مقدار R-C مربوط به CF132 برابر با ۰,۸۹۲۸ است که بالاتر از عدد ۰,۷۹۱۲ مربوط به CF123 می‌باشد. بنابراین، این روش قادر به اولویت‌بندی رتبه‌های واقعی برحسب روابط بین اجزای سامانه است.

۴-۳- راه حل مبتنی بر ادغام تاپسیس و دیمتل

در این بخش از روش مبتنی بر ادغام تاپسیس و دیمتل برای رتبه‌بندی زیرسامانه سوخت‌رسان موتور MAN B&W S 26 MC استفاده می‌شود. برای این منظور باید شاخص نزدیکی به ایده آل هر ترکیب S، O و D را محاسبه کرده و در بلوک مربوطه در ماتریس دیمتل از آن‌ها استفاده کنیم. با استفاده از ۱۰۰۰ ترکیب ممکن S، O و D ماتریس تصمیم Z تشکیل شده و با توجه به مراحل توضیح داده شده در روش مبتنی بر ادغام تاپسیس-دیمتل، مقادیر شاخص نزدیکی به ایده آل را برای هر ترکیب محاسبه می‌کنیم. میزان نزدیکی نسبی به ایده آل محاسبه شده در جدول ۶ نشان داده شده است.

با استفاده از محاسبات نزدیکی به راه حل ایده آل، ماتریس رابطه مستقیم اولیه را تشکیل می‌دهیم. تفاوت این مرحله با راه حل مبتنی بر روش دیمتل صرفاً در استفاده از C_i بجای RPN ها در بلوک مربوطه ماتریس دیمتل است. ماتریس رابطه مستقیم اولیه، یک ماتریس ۳۷ در ۳۷ است. با انجام مراحل روش دیمتل مقادیر R+C و R-C را محاسبه کرده و اولویت هر علت شکست بر اساس مقدار R-C از بزرگ‌ترین تا کوچک‌ترین تعیین می‌شود.

شکل ۲ نمودار عوامل و حالات شکست را بر اساس مقادیر R+C و R-C نمایش می‌دهد. بدین ترتیب که محور عمودی بر اساس R-C و محور افقی بر اساس R+C است. بنابراین می‌توان تأثیرگذارترین و تأثیرپذیرترین عوامل و حالات شکست را در آن مشاهده کرد.



شکل ۲- تأثیرگذارترین و تأثیرپذیرترین عوامل خرابی

International Journal of Project Management, Vol. 19, No. 8, p. 437-443.

3- Tay, K.M. and Lim, C.P., (2006), *Fuzzy FMEA with a guided rules reduction system for prioritization of failures*, International Journal of Quality & Reliability Management, Vol. 23, No. 8, p. 1047-1066.

4- Chang, K.H., Chang, Y.C. and Lee, Y.T., (2014), *Integrating TOPSIS and DEMATEL Methods to Rank the Risk of Failure of FMEA*, International Journal of Information Technology & Decision Making, Vol. 13, No. 6, p. 1229-1257.

5- Chin, K.S., Chan, A. and Yang, J.B., (2008), *Development of a fuzzy FMEA based product design system*, The International Journal of Advanced Manufacturing Technology, Vol. 36, No. 7-8, p. 633-649.

6- Bowles, J.B. and Peláez, C.E., (1995), *Fuzzy logic prioritization of failures in a system failure mode, effects and criticality analysis*, Reliability Engineering & System Safety, Vol. 50, No. 2, p. 203-213.

7- Wang, Y.M., Chin, K.S., Poon, G. K. K., and Yang, J.B. (2009), *Risk evaluation in failure mode and effects analysis using fuzzy weighted geometric mean*, Expert systems with applications, Vol. 36, No. 2, p. 1195-1207.

8- Braglia, M., (2000), *MAFMA: multi-attribute failure mode analysis*, International Journal of Quality & Reliability Management, Vol. 17, No. 9, p. 1017-1033.

9- Liu, H.C., You, J.X., Ding, X.F., and Su, Q., (2015), *Improving risk evaluation in FMEA with a hybrid multiple criteria decision making method*, International Journal of Quality & Reliability Management, Vol. 32, No., 7, p. 763-782.

10- Chang, K.H., Chang, Y.C. and Tsai, I.T., (2013), *Enhancing FMEA assessment by integrating grey relational analysis and the decision making trial and evaluation laboratory approach*, Engineering Failure Analysis, Vol. 31, p. 211-224.

11- Helvacioğlu, S. and Ozen, E., (2014), *Fuzzy based failure modes and effect analysis for yacht system design*, Ocean Engineering, Vol. 79, p. 131-141.

12- Liu, H.C., You, J.X., Shan, M.M. and Shao, L.N., (2015), *Failure mode and effects analysis using intuitionistic fuzzy hybrid TOPSIS approach*, Soft Computing, Vol. 19, No. 4, p. 1085-1098.

13- Song, W., Ming, X., Wu, Z. and Zhu, B., (2014), *A rough TOPSIS approach for failure mode and effects analysis in uncertain environments*, Quality and Reliability Engineering International, Vol. 30, No. 4, p. 473-486.

14- Vahdani, B., Salimi, M. and Charkhchian, M., (2015), *A new FMEA method by integrating fuzzy belief structure and TOPSIS to improve risk evaluation process*, The International Journal of

جدول ۶، بر اساس روش ادغام شده تاپسیس و دیمتل، CF132 در رتبه بالاتری از CF123 جای گرفته است.

۶- نتیجه گیری

در این مقاله روش ادغام شده تاپسیس و دیمتل برای آنالیز اولویت بندی RPN در روش FMEA برای به کارگیری در صنعت دریایی شرح داده شد. این روش قادر به حل مشکلات و اشکالات معمول روش RPN، از جمله عدم توانایی تحلیل خرابی های با علت مشترک، تکرار بالای مقادیر RPN، و عدم توجه به روابط مستقیم و غیرمستقیم بین خرابی ها و دلایل آنها است. رتبه های نهایی به دست آمده با این روش، معرف مخاطره مطلوب و درست تر برای کمک به تصمیم گیرندگان دریافتن بحرانی ترین دلایل خرابی و بهبود جدی ترین گزینه های مخاطرات تحت منابع محدود می باشد. از جمله مزایای این شیوه که ترکیبی از تکنیک های رتبه بندی تاپسیس و دیمتل است را می توان در کاهش تکرار مقادیر RPN، شناسایی و آنالیز روابط مستقیم و غیرمستقیم بین اجزای سامانه، رتبه بندی مخاطره مطلوب و مناسب تر برای تصمیم گیرندگان دریافتن بحرانی ترین علل خرابی (CF) و بهبود جدی ترین گزینه مخاطره تحت منابع محدود یافت. در تحقیقات آتی پیشنهاد می شود دو موضوع، اضافه شدن موارد بیشتر و در نتیجه بزرگ شدن ماتریس اولیه، هنگام استفاده از روش دیمتل و همچنین، استفاده از روش های دیگر مانند ویکور و تحلیل روابط خاکستری برای دستیابی به اوزان واقعی میان پارامترهای O، S و D و استفاده از نمرات رتبه بندی اولیه در تجزیه و تحلیل روش FMEA مورد بررسی قرار گیرد.

کلید واژگان

- 1- Failure Mode and Effects Analysis
- 2- Multiple Criteria Decision Making
- 3- A Hazard and Operability Study (HAZOP)
- 4- Free Trade Agreement (FTA)
- 5- Occurrence
- 6- Severity
- 7- Detection
- 8- RPN - FMEA Risk Priority Number
- 9- Grey Relational Analysis (GRA)

۷- مراجع

- 1- Saynisch, M., (2005), *Beyond Frontiers of Traditional Project Management: The Concept of "Project Management Second Order (PM-2)" as an Approach of Evolutionary Management*, World Futures, Vol. 61, No. 8, p. 555-590.
- 2- Miller, R. and Lessard, D., (2001), *Understanding and managing risks in large engineering projects*.

- 18- Hwang, C.L. and Yoon, K., (1981), *Methods for multiple attribute decision making*, in *Multiple attribute decision making*, Springer, p. 58-191.
- 19- Gabus, A. and Fontela, E., (1973), *Perceptions of the world problematique: Communication procedure, communicating with those bearing collective responsibility*, Battelle Geneva Research Centre, Geneva, Switzerland.
- 20- Balin, A., Demirel, H. and Alarcin, F., (2015), *A hierarchical structure for ship diesel engine trouble-shooting problem using fuzzy AHP and fuzzy VIKOR hybrid methods*, Brodogradnja: Teorija i praksa brodogradnje i pomorske tehnike, Vol. 66, No. 1, p. 54-65.
- 21- MAN Diesel, (2009), *MAN B&W S40MC-C9.2-TII Project Guide Camshaft Controlled Two stroke Engines*, 6th edition, chapter 7, Denmark.
- Advanced Manufacturing Technology, Vol. 77, No. 1-4, p. 357-368.
- 15- Chang, K.H., (2014), *A more general risk assessment methodology using a soft set-based ranking technique*, Soft Computing, Vol. 18, No. 1, p. 169-183.
- 16- Chang, K.H. and Cheng, C.H., (2011), *Evaluating the risk of failure using the fuzzy OWA and DEMATEL method*, Journal of Intelligent Manufacturing, Vol. 22, No. 2, p. 113-129.
- 17- Wang, X., Zhang, Y. and Shen, G., (2016), *An improved FMECA for feed system of CNC machining center based on ICR and DEMATEL method*, The International Journal of Advanced Manufacturing Technology, Vol. 83, No. 1-4, p. 43-54.

جدول ۶: محاسبه عدد اولویت مخاطرات سامانه سوخت‌رسان موتور MANB&WS26MC

ردیف	نام تجهیز/ زیرسامانه	شماره خطا	نوع خطا	شماره علت خطا	علت ایجاد خطا	S	O	D	RPN	TOSIS	رتبه	R-J (RPN)	رتبه	R-J (TOPSIS)	رتبه
1	Storage Tank	FM49	نشستی مخزن سوخت	CF119	خوردگی / نشت درزها (Seal) یا اتصالات مخزن سوخت	7	7	6	294	0.628123555	7	0.5385	9	0.5099	10
2		FM50	مسدود شده مخزن سوخت	CF126	گرفتگی بر اثر وجود رسوب سوخت	9	5	8	360	0.674653292	6	0.6593	7	0.5477	8
3		FM51	مخزن ترک‌خورده	CF127	کیفیت پایین مخزن	8	4	7	224	0.580721822	10	0.8718	2	0.8735	2
4	Transfer Pump	FM52	اتلاف جریان و عدم استفاده از ظرفیت کامل . (خروجی پایین)	CF120	درزگیرها (SEAL) آسیب‌دیده و نشت می‌کنند.	4	7	6	168	0.517195888	11	0.5	10	0.7859	3
5		FM53	سروصدا و لرزش در پمپ (لرزش و صدا)	CF121	ذرات و ناخالصی‌ها به پمپ وارد شده و باعث ایجاد حفره در بدنه پمپ شده است .	6	4	7	168	0.517195888	11	0.3077	13	0.4199	14
6		FM54	نشت از درزهای پمپ (نشت)	CF120	درزگیرها (SEAL) آسیب‌دیده و نشت می‌کنند.	7	5	3	105	0.450971933	13	0.5	10	0.7859	3
7		FM55	پمپ نمی‌تواند بچرخد (تفکیک)	CF123	محور شکسته شده است/ رسوب جمع شده باعث گیر کردن چرخنده پمپ شده است.	9	6	8	432	0.719375424	1	0.7912	4	0.584	5
8		FM56	سوختن الکتروموتور	CF128	جریان ولتاژ نامنظم است.	8	7	6	336	0.660739692	4	0.6154	8	0.5364	9
9	Settling Tank	FM57	نشستی مخزن تصفیه	CF124	اتلاف سوخت و عرضه کمتر سوخت به موتور	8	5	4	160	0.516204051	12	0.293	14	0.419	15
10	Purifier	FM58	سوخت به‌طور مناسب تصفیه و تمیز نمی‌شود.	CF129	عدم ویسکوزیته مناسب سوخت موتور	9	7	7	441	0.727922563	2	0.8077	3	0.5909	4
11		FM59	توانایی تمیز کردن کمتر	CF130	فیلتر پر از خاک و آلودگی شده است.	8	8	6	384	0.693613022	4	0.7033	6	0.5631	7
12	De-Aerator chamber	FM60	درزها دچار خوردگی و نشستی شده است	CF131	درزها سفت شده است.	3	4	8	96	0.454934878	14	0.1758	15	0.3693	16
13	Service Tank	FM61	Leakage - نشت	CF125	خوردگی / نشت درزها (Seal) یا اتصالات مخزن سوخت	8	7	3	168	0.545065122	11	0.3077	13	0.4425	13
14		FM62	ترک‌خورده	CF127	کیفیت پایین مخزن	9	4	7	252	0.606196764	12	0.8718	2	0.8735	2
15	Supply Pump	FM63	پمپ دچار خوردگی شده است	CF131-1	پروانه پمپ دچار خوردگی شده است و پدیده کاویتاسیون رخ داده است و پمپ دچار خوردگی می‌شود.	7	6	6	252	0.591552637	8	0.4615	11	0.4802	11
16		FM64	خروجی ولتاژ ناپایدار شده است.	CF131-2	قسمت‌های پمپ و بخصوص خروجی آن مسدود شده است و با توجه به اینکه بار زیادی را مصرف می‌کند خروجی ولتاژ ناپایدار می‌شود.	7	4	7	196	0.550510257	9	0.359	12	0.4469	12
17		FM65	پمپ دچار ارتعاش و لرزش می‌شود و سروصدای زیادی ایجاد می‌کند.	CF132	ذرات و ناخالصی‌ها به پمپ وارد شده و باعث ایجاد حفره در بدنه پمپ شده است . پمپ انتخاب‌شده ممکن است باکیفیت نباشد.	7	5	6	210	0.545065122	11	0.8928	1	0.8938	1
18		FM66	پمپ در حال چرخش است و ناگهان متوقف می‌شود.	CF132	ذرات و ناخالصی‌ها به پمپ وارد شده و در اثر تغییرات شکل و سفت شدن باعث ایجاد گرمای شدید و شکست پروانه می‌شود.	9	7	6	378	0.686780088	5	0.8928	1	0.8938	1
19	Filter	FM67	فیلتر بر اثر ناخالصی‌ها و گرد و خاک و آب مسدود شده است.	CF133	آلودگی‌هایی فیلتر تمیز نشده است.	9	8	5	360	0.674653292	3	0.7179	5	0.5691	6
20	Drain Tank	FM68	وجود نشستی	CF134	خوردگی متريال بدنه	7	7	4	196	0.550510257	9	0.359	12	0.4469	12