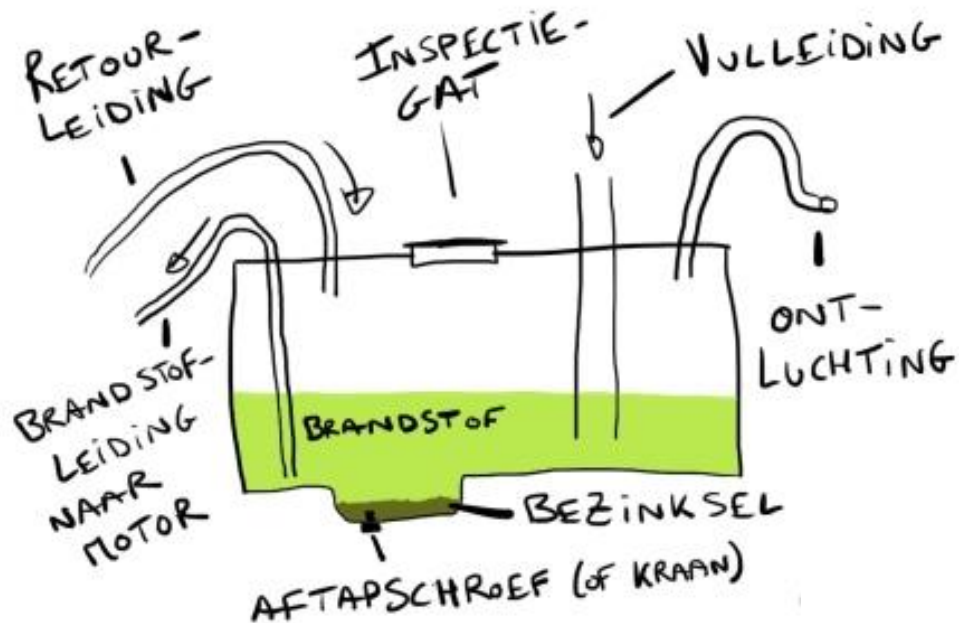


VERVUILDE DIESELTANK

Tekst: Jef Beernaert

Nooit van gehoord?

Dan heb je geluk. Meer dan de helft, volgens pechverhelpers zelfs ruim 70% van alle problemen met een haperende dieselmotor, worden veroorzaakt door vuil in de dieseltank. Onzuiverheden allerhande die zich jaar na jaar vasthechten op de bodem van de tank. Eens je wat langer op woelig water zit begint dat vuil te zweven en komt het in de leidingen en filters terecht. En als de motor uiteindelijk stopt met draaien omdat de brandstof geen mogelijkheid meer ziet om door de brandstoffilter heen te komen, dan is dat nooit op een geschikt moment. In tegendeel!



Na een grondig onderzoek zal blijken dat niet alleen de filter verstopt is, maar dat er ook vuil en lucht in de leidingen kan zitten, vuil die uit de tank komt en lucht wegens het vacuüm zuigen door de verstopping. Er werd reeds heel veel inkt en papier gependeed aan biodiesel en z'n bacterie, ook in uw clubblad, maar dit is lang niet de enige boosdoener, zelfs allicht niet de grootste oorzaak. Heel veel brandstoftanks zijn reeds tientallen jaren oud en hebben door de jaren heen, beetje bij beetje, vuil en vocht opgespaard (brengt beter op dan een modaal spaarboekje). Dat vuil zakt en nestelt zich als een min of meer vaste koek in de onderste regionen, op de bodem van je tank. Bij rustig varen is er misschien geen vuiltje aan de lucht. Kom je op een bepaald moment in iets woeliger vaarwater, bijvoorbeeld op de Westerschelde, het Albertkanaal of tussen enkele barenverwekkende watertaxi's, dan kan dat vuil beginnen rondwemelen en komt het in de leidingen terecht. Ook al heb je geen enkel probleem met dieselrot. En dan? Dan wordt het stil... *O Zo Still!* Geen voortstuwning meer. Het kan verkeren!

TANK CONTROLEREN

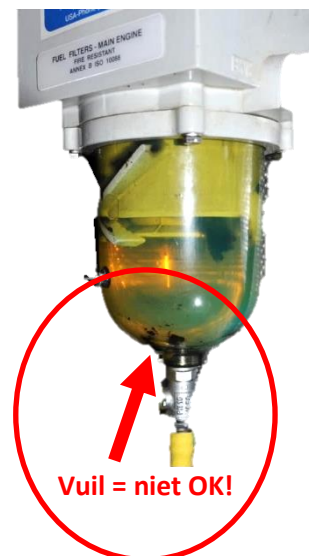
Een inspectie van de tank is niet altijd eenvoudig. Op vele jachtjes moet je een geoefend speleoloog of op z'n minst een slangenmens zijn om bij de tank te komen. In heel veel gevallen merk je, eens je benen ergens boven de motor zweven en je hoofd bijna klem zit tussen wierfilter en een nog dampende uitlaatcollector, dat er eigenlijk geen inspectie- of mangat voorzien is in de tank. Zelfs op spiksplinternieuwe superjachten wordt het probleem soms nog genegeerd. **Misdadig gewoon!**

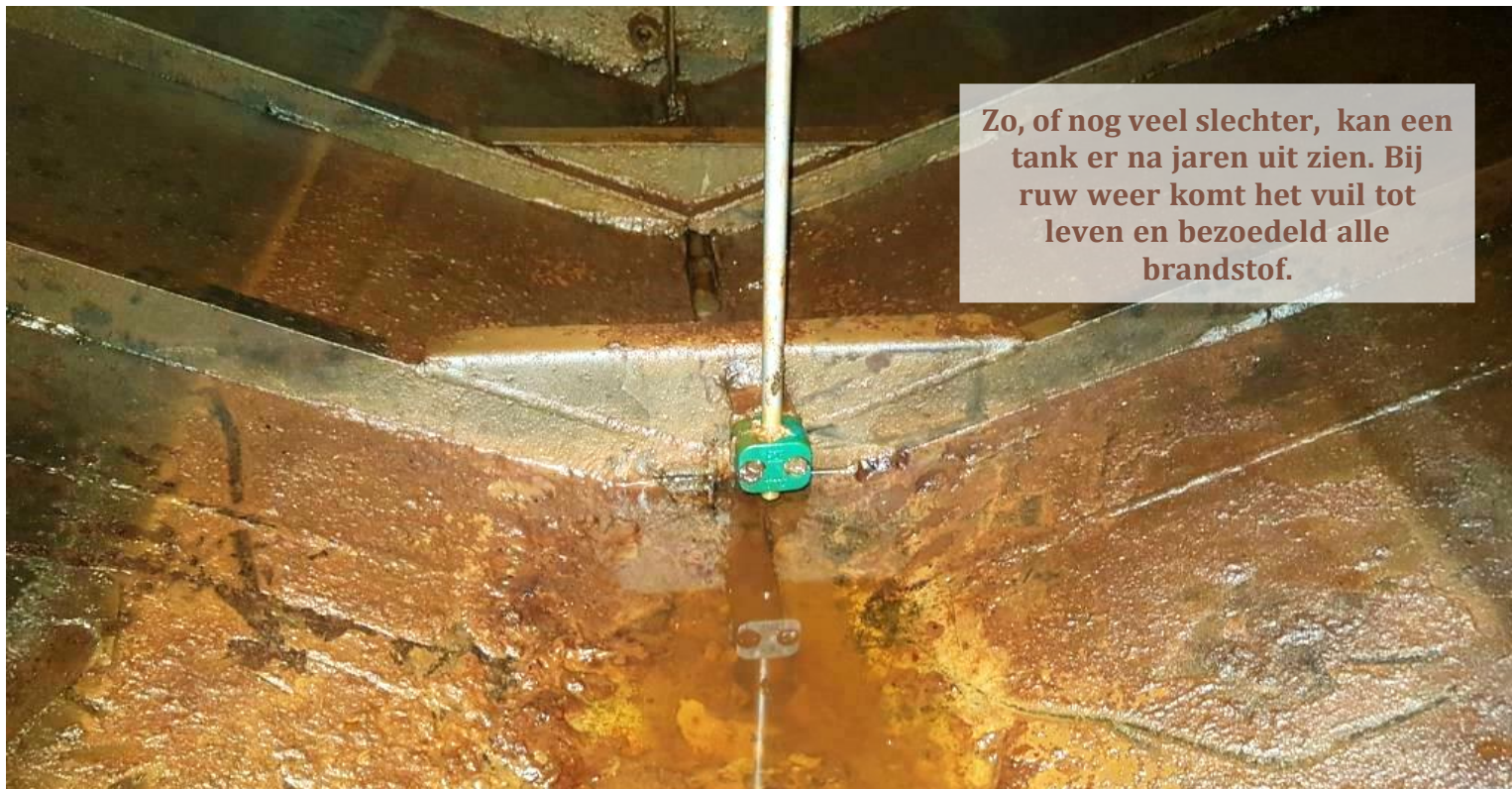
Heb je meer geluk en kan je in de tank, dan merk je dat deze zwaar vervuild kan zijn. Op de bodem heeft zich een drab afgezet. De oorzaak van de vervuiling is rommel die meekomt bij het tanken, bezinksel, roestafzetting van de plaatstalen tank en zelfs water door condens of regenwater die drup na drup door een niet perfect afsluitende vuldop komt. Soms wordt al eens drinkwater getankt in de verkeerde vulopening, kan gebeuren, ook dan is er een probleem die om een oplossing vraagt. En uiteraard blijft ook dieselrot steeds om de hoek loeren.

Hierdoor loopt de kwaliteit van de diesel terug. Overigens is het normaal dat daarnaast nog bacteriën groeien in dieselolie en je hebt onvermijdelijk afzetting van het bio-toevoegsel die zich vertaalt in een bruinachtige film op de tankwand.

OPLOSSEN TOT OP HET BOT

Indien je (de motor) last hebt van vervuilde filters, dan weet je dat er vuil en drab in de tank zit. Dan moet die gereinigd worden. Beter is om het preventief, bijvoorbeeld om de 5 jaar, eens te doen. Is er een mangat voorzien, dan is dat kinderspel. Pomp de tank leeg, open het mangat en reinig de tank. Controleer de dichting in het deksel, sluit die mooi af en tank best verse diesel of pomp de oude door een filter terug in de tank. Bij thuiskomst zal je een lekker luchtje verspreiden, uw eega houdt ongetwijfeld 1.5 m afstand, corona of niet.





Zo, of nog veel slechter, kan een tank er na jaren uit zien. Bij ruw weer komt het vuil tot leven en bezoedeld alle brandstof.

In heel veel gevallen is er geen mangat voorzien, en dat maakt het iets lastiger om een tank te reinigen. Hier moeten keuzes gemaakt worden. Wordt alsnog een mangat aangebracht of trachten we de tank zo goed als mogelijk op een simpele manier proper te krijgen.

1. Reinigen zonder aanpassen van de tank

Er is altijd een mogelijkheid om het meeste vuil uit de tank te halen, ook indien er geen mangat is. Zoek een gepaste pomp, geschikt voor vervuilde diesel. Meestal wordt een zelf aanzuigende schoepenpomp ingezet voor diesel, maar die zijn niet optimaal voor de sterk vervuilde dieseldrab. Met een zelfaanzuigende centrifugaalpomp of een vacuümpomp kan het wel, die kunnen heel wat vuil verwerken.

Pomp van bovenaf, vanuit de vulopening, de bovenste laag diesel in een propere tank, al dan niet door een filter. Laat naar schatting een 20 tal liter in de tank staan. Sluit de kraantjes van zowel aanzuig als retourleiding. Zorg dat alle inboedel in de boot zeevast staat. Indien het mogelijk is, dat hangt af van de grootte, het gewicht en de rompvorm van de boot, wiebel heftig het jachtje heen en weer tot het vuil loskomt van de tankbodem. Ga met de zuigleiding zo diep mogelijk, tot op de bodem van de tank. Pomp die diesel weg in een aparte jerrycan. Giet opnieuw een 20 liter diesel in de tank en herhaal deze handeling zo vaak tot er geen prut meer loskomt. De vervuilde diesel kan meermaals opnieuw gebruikt worden. Laat de diesel in die jerrycan bezinken en hergebruik het bovenste gedeelte om te spoelen. Schrik niet, er komen echt grote brokken vuil vrij die een filter onmiddellijk laten verstoppem.

Na afloop blaas je best het aanzuigkraantje die richting brandstoffilter loopt door om zeker te zijn dat er geen brokjes vuil blijven voorzitten. Tank propere diesel. Vervang eventueel je brandstoffilter, ontluicht de leidingen en vertrek op reis met een gerust gemoed.

Blijft er echter na herhaaldelijk spoelen vuil meekomen, dan zit er niets anders op dan de grote middelen in te schakelen en gaan we een mangat maken.

2. Mangat uitzagen

Een mangat uitzagen is op zich niet zo moeilijk. Het grootste probleem is de bereikbaarheid van de tank. We beschrijven twee mogelijkheden om een opening te maken in de tank, een kleine opening van bovenaf en een echt mangat.

OPTIE 1: Een kleine opening maken.

Stel; uw tank is onbereikbaar en zit onder de vloer weggewerkt.

Dan kan je met een grote klokboor, vb diameter 100 mm, een gat boren in de vloer. Vervolgens neem je een klokboor voor staal diameter 50mm en boor je door de tankwand. Nu heb je een relatief kleine opening waarlangs je desalniettemin reeds redelijk comfortabel kan werken om de tank van bovenuit proper te maken. Het boorstof wordt samen met de drab uit de tank opgekuist.

Achteraf kan je het gat dichtmaken met een dekseltje, een rubber dichting en schroeven.



OPTIE 2: Een echt mangat inbouwen

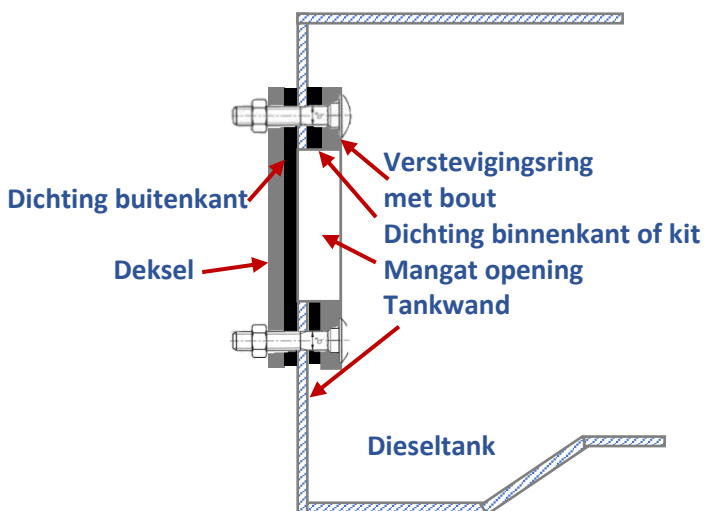
Vanzelfsprekend veruit de beste oplossing maar het vraagt wel wat werk en handigheid. Indien de bereikbaarheid dit toelaat wordt een mangat best in het bovenvlak van de tank ingebouwd. Kwestie op minder kans voor lekkage, en het steeds kunnen openen, ongeacht of de tank leeg of vol is. Maar in de meeste gevallen is de zijkant beter bereikbaar. Dat hoeft op zich geen probleem te zijn. In ons voorbeeld is het de bedoeling om zonder te moeten lassen een degelijke constructie te maken, haalbaar voor een doe-het-zelver.

Wat heb je nodig aan accessoires: Een deksel, afdichting, verstevigingsring met gaten en bouten. Die kan je zelf maken maar ze zijn ook als standaardpakket te koop.



Tracht vooraf wel uit te maken of je het deksel toevallig niet ter hoogte van een slingerschot uitzaagt. Soms kan je dat zien door zichtbare lasstrippen, of hoor je het met op de tank te tikken met een hamertje.

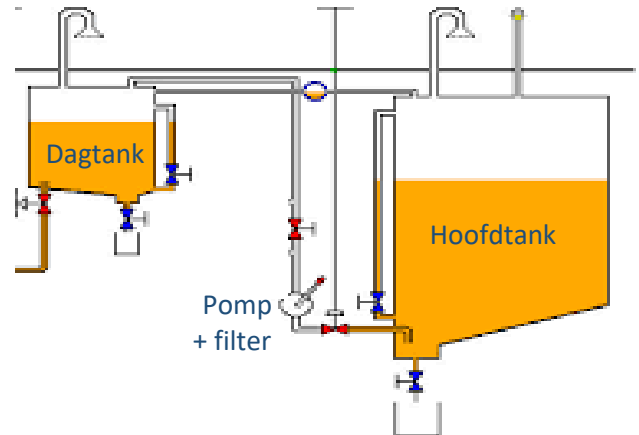
Na aftekenen van het ovaal zagen we dat uit met bv. een wipzaagmachine, slijpen zou ook kunnen maar lijkt mij gevaarlijk voor brandgevaar. Vervolgens boren we de gaten. Het deksel doet hier dienst als boorkaliber. Vervolgens bramen wegvijlen en klaar is kees.



Eens ingebouwd kan de tank, zoals op vorig blad beschreven, zeer eenvoudig gereinigd worden.

OPTIE 3: plaats een dagtank

Lukt het echt niet om de tank goed proper te krijgen, of vaar je regelmatig op ruw water, dan is een dagtank zonder meer een heel goede oplossing. Die is klein, kan je op elke plaats kwijt en zal door zijn afmetingen weinig last hebben van schommeling. En die kan gemaakt worden uit inox met een deksel voor gemakkelijk onderhoud. Bijkomend voordeel hierbij is dat zowel aanzuigleiding maar vooral ook de warme retour terugloopt in die dagtank waardoor de hoofdtank minder warm wordt wat algengroei afgeremd.



Zijn er nadelen?

Uiteraard, je hebt weer een extra systeem, met pomp, leidingen, ontluchting, niveaubewaking...

Wat je meer en meer aantreft op nieuwe jachten die regelmatig op groot water varen is een tweewegfilter met driewegkraan. Is filter 1 verstopt, dan kan in een handomdraai filter 2 ingezet worden. Heel goed en simpel. Maar als uw tank echt vervuild is zal die het ook niet lang uitzingen, dus creëer je een vals veiligheidsgevoel.

3. Noodoplossing

Heb je onderweg, ondanks alle voorzorgen die je hebt genomen, toch problemen met een motor die uitvalt wegens een vervuild dieselsysteem en er is geen mogelijke hulp in de buurt, dan kan je misschien als volgt werken:

Zorg dat je ten allen tijde een bidon van 30 liter reservebrandstof mee hebt. Bij problemen draai je de hoofdkraan van de dieseltank dicht. Koppel doodeenvoudig de aanzuig en retourleiding los na de groffilter en stop die in de vulhals van de bidon. Pomp de motor op en starten maar. Met wat geluk slaat uw dieseltje aan en kan je met die 30 liter een veilige haven bereiken.

- *Wanneer je de filters vervangt als gevolg van een vervuilingprobleem, maar verder niets te gronde doet, dan is het een kwestie van tijd voordat het probleem zich herhaalt.*
- *Let er bij het tanken op dat je dat doet bij een station waar er redelijk wat wordt getankt.*
- *Tank liever niet als het regent, zeker indien je vuldop in het gangboord verwerkt zit, er komt onvermijdelijk wat water binnen en elke druppel is er een teveel.*
- *Weet als schipper hoe je de motor moet ontluichten, bij elk motortype is dat wel een beetje anders.*