

– Miljøvennlig diesel fører til flere motorhavarier til sjøs

Kontroll ved et utvalg marinaer viser elendig kvalitet. Båtfolket fortviler. Ryktebørsen styrer hvor folk fyller diesel. Nå skal kvaliteten på norske marinaer kartlegges og brukerne skal vite hvor det er trygt å fylle.

AV VETLE BØRRESEN





SIKKERHET TIL SJØS. *Rendiesel.no* skal ha fokus på å kartlegge og forbedre dieselkvaliteten ved norske marinaer. Stig Hvide Smith (KNBF), Espen Zubi (Fuel-service) og Hasse Lindmo (Redningsselskapet) har som målsetning å redusere motorhavari til sjøs som skyldes uren diesel.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) kartla i 2019 fritidsbåtulykker. Fremdriftshavari og grunnstøting er ulykkestypene som var registrert hyppigst for fritidsbåtulykker i Norge, og utgjør til sammen cirka 70 % av ulykkene.

HØYEST PÅ 137 ÅR

Redningsselskapet hadde i 2018 sitt høyeste antall utrykninger i løpet av 137 år. 20.000 mennesker ble assistert. – Fremdriftshavari er vanlig, og vi opplever stadig at urene tanker og diesel er problemet. Kondens og vann i dieselen er en type problem som går igjen, andre har urene tanker og diesel som skaper problemer for filteret. Vårt råd er å påse at tankene er rene og fulle, kontrollere filtre og tappe av vann der filteret har mulighet for det, sier Hasse Lindmo, direktør kommunikasjon og bærekraft i Redningsselskapet.

NEDSLÅENDE RESULTATER

Av Norges vel én million fritidsbåter har rundt 140 000 innenbords dieselmotor. Internasjonal forskning viser at 70-80 % av alle dieselmotorhavari skyldes uren diesel. I løpet av det siste året har dieselrensefirmaet Fuel-service AS undersøkt og renset flere hundre dieselbåter langs norskekysten. Fellesnevneren var at de alle hadde fått motorproblemer som følge av uren diesel.

– Det er tre hovedgrupper kontaminasjon - vann, dieselmikrober og partikler. Vann er den



TRIVES TIL SJØS. *Dieseldyr elsker båtlivet. En dieselmikrobe kan formere seg på 20 minutter.*

største trusselen for moderne motorer som har commonrail systemer. Her kan det holde med svært små mengder før en kan oppleve et injektorhavari. Vannet er også årsaken til at dieselmikrober (dieseldyr, red. anm.) får lov til å utvikle seg ytterligere. Sist, men ikke minst stiller moderne commonrail injektorer et langt høyere krav til partikkelmengden nå enn tidligere, forteller daglig leder i Fuel-service,

Espen Zubi, og fortsetter:

– Vi har sett en sterk økning av henvendelser de siste årene. Båtfolket fortviler. Hvor kommer disse dieseldyrene fra, spør de oss. Svaret er at dieselmikrobene blir tilført tanken, i all hovedsak gjennom påfylling. Dette ledet oss igjen til spørsmålet: Hvordan er dieselkvaliteten ved norske marinaer. I fjor sommer utførte vi en rekke



Det er vanskelig for båtfolket å kontrollere kvaliteten på dieselen de fyller, så vi ønsker alle tiltak som kan sørge for god kvalitet velkommen

dieselpøver ved marinaer langs kysten fra Oslo til Stavanger. Resultatene var nedslående lesning. De aller fleste hadde store mengder vann, partikler og dieseldyr. Med den svært varierende kvaliteten, leder dette naturligvis til flere problemer for båteierne, påpeker Zubi.

FLERE TUSEN BÅTER

Ifølge Båtlivsundersøkelsen fra 2018 oppleves grunnstøting som den største risikoen ved båtlivet (46,7 %), deretter kommer motorhavari (42,1 % - opp fra 26% i 2011). En sterk økning i frykten for motorhavari. Ut fra rapporten fra Havarikommisjonen og tall fra Redningsselskapet og Båtlivsundersøkelsen tyder det på at flere tusen båter årlig

får motorstopp på grunn av dårlig diesel. Risikoen for materielle skader på båt og personskader er store om en motor stopper til sjøs.

TIL KAMP MOT DIESELDYRENE

I samarbeid med Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF), Redningsselskapet og Båtens Verden vil Fuel-service lansere kampanjen rendiesel.no i løpet av våren. Rendiesel.no er et tiltak som skal få ned antall motorhavari til sjøs gjennom økt fokus på kontaminert diesel, en av hovedårsakene for dieselmotorhavari.

– Dieselkvaliteten på marinaer langs kysten skal kartlegges og båtfolket skal få oversikten over hvor de kan fylle ren diesel. Dette vil gi

økt sikkerhet til sjøs, sier Espen Zubi.

Han får følge av Redningsselskapet:

– Det er vanskelig for båtfolket å kontrollere kvaliteten på dieselen de fyller, så vi ønsker alle tiltak som kan sørge for god kvalitet velkommen, sier Lindmo fra Redningsselskapet. Også Båtforbundet (KNBF) vil slå et slag for sjøsikkerheten: – Som representant for 47 000 medlemmer av KNBF er det viktig at vi jobber for å få det sikrest mulig til sjøs for våre medlemmer, og da bør det være en selvfølge at det ikke selges diesel som har «gått ut på dato», sier Stig Hvide Smith, organisasjonsrådgiver i KNBF.

vetle@batensverden.com



UREN DIESEL: Utvalgte prøver tatt ved Marinaer fra Oslofjorden til Stavanger sommeren 2019. Her er det mye vann og dieseldyr som selges som diesel.

PRØVE 1: Ikke godkjent. 70% vann, masse dieseldyr og noe diesel.

PRØVE 2: Ikke godkjent. Masse dieseldyr, emulgert vann og partikler

PRØVE 3: Godkjent. Slik skal ren diesel se ut.

PRØVE 4: Ikke godkjent. Masse dieseldyr, emulgert vann og partikler

PRØVE 5: Ikke godkjent. Mer vann enn diesel.

PRØVE 6: Ikke godkjent: 90% vann og en dæsj diesel på toppen.

Ekspertens råd til båteiere

Båten er pakket og det er klart for ferieuke og dere legger på vei. Vel utaskjærs begynner bølgene å gyngje båten og motoreffekten avtar gradvis... Deretter ser du mer avgassrøyk enn vanlig, du gir mer gass, effekten avtar ytterligere, så stopper motoren.



DIESELDYR PÅ MENYEN. Dette er diesel hentet fra filteret på en motorbåt.

Heldigvis er det en båt i nærheten som bistår dere med å komme i havn. Men hva skjedde? I dette tilfelle kan det finnes flere gode svar, men statistikken tilsier at det som oftest er snakk om forurenset diesel, som er synderen.

Det selges drivstoff ved norske marinaer for 1,5 mrd. årlig. Mye av den er langt unna den kvaliteten den skal være. Kunne uhellet vært unngått eller hva kan du som eier av dieselmotor gjøre for å begrense sjansen for motorproblemer.

HER ER TIPS FRA DIESELRENSFIRMAET FUEL-SERVICE:

1) Først og fremst bør en sjekke forfilter / forfiltrene for urenheter som en vane før hver tur, på lik linje med sjekk av alle andre væsker.

2) Vannutskiller / forfilterglassene danner et godt bilde av hvordan tilstanden i tanken/er. De fleste båteiere bytter forfiltre og dieselfiltre på motoren hver vår, noen kan til og med se at det er både partikler, trådalger, og slim fra dieselbakterier, men reflekterer ikke særlig over dette. Her bør du være mer årvåken. Dieselen skal være grønn og klar, og ikke grumsete eller melkeaktig. Er filteret svart i tillegg – så har en sannsynligvis et tilfelle av dieselmikrobevekst.

3) Tapp av fra filterhusene. Finner du vann eller svart/brunt slim, eller en hvit celluloseaktig konsistens, er det stor fare for at du har forurenset drivstoff. På en moderne

CE godkjent båt er det ingen mulighet for å tappe av fra bunn av tankene, så her må du da tilkalle hjelp. Fuel-service kan analysere dette. Prøver kan sendes inn, eller vi kan befare om båten ligger innenfor våre dekningsområder.

4) Unngå «Petter Smart»-løsninger. Mange av dem er ikke så smarte. Vi skal nevne noen her:

- 2-takts olje på en commonrail motor for å forhindre bakterier? Svar: Det vil gjøre mikrobeveksten kraftigere – og gir ingen «smøring» kun mer sotdannelse og det vil i stedet kunne skade injektorene grunnet askeholdige produkter i 2t-oljen. I en eldre motor vil du kun oppleve mer røyk, og mer bakterier.

- Rødsprit på tanken: Svar: Sprit er en emulgator som vil trekke eventuelt fritt vann inn i dieselen, du får da en diesel som kan forårsake alvorlig skade på dyser, injektorer og dieselpumper.

- En dæsj bensin; Svar: Ikke bare er det brannfarlig, men vil også vaske vekk smørefilmen på vitale deler i dieselsystemet, og kan resultere i totalhavari.

- Dieseldyrdreper; Svar: Noen av disse produktene er svært effektive, mens andre vil gjøre det samme som sprit, fungerer som en emulgator for vannet. De gode produktene vil drepe og løse opp dieselmikrobene, men de vil da blande seg med vannet i bunnen av tanken og skape et større problem om en forsøker å kjøre med dette. Dette må da ut, dieselen må renses før en kan friskmelde tanken.



«Dieseldyr»: Hva er Dieselmikrober?

- Dieselmikrober kalles på folkemunne «dieseldyr» og er selvstendige livsformer som lever i og på vannflaten i en dieseltank, og livnærer seg av hydrokarboner fra dieselen.
- Dette er først og fremst en og fåcellede mikro-organismer som bakterier, men også smittestoffer som virus.
- Formeringen skjer ved celledeling. DNA kopieres til neste generasjon. En ny generasjon dieselmikrober kan oppstå etter kun 20 minutter.
- Det finnes 84 forskjellige mikrobearter som lever av diesel, anaerobe. De er små, kun 2,3 – 2,6 mikron i størrelse, og en del vil fint kunne passere alt av filtre på en moderne dieselmotor.
- Dieselmikrober etterlater seg en seig masse som også tetter filtre og skader tank, rør og motorsystem.
- Mindre mengder av dieselmikrober danner belegg i tank, rør og motorsystem som reduserer effekten av motoren.
- Dieselmikrober – «dieseldyr» oppstår ikke i tanken, de har kommet inn ved en tilfeldig påfylling, slikt skjer helt plutselig.

Dieselmikrober kan føre til:

- Redusert motoreffekt, og/eller mer røyk fra avgass, som igjen vil føre til:
- Full stans av motoren pga. tette filtre og tette oppsugningsrør (pick up) i tanken.
- Havari av høytrykkspumpe og/eller injektorer pga. mangelfull smøring, korrosjon i systemet.
- Metallspion i drivstoffsystemet fra havarete komponenter – dette betyr at det er nødvendig med fulloverhaling/utskifting av hele drivstoffsystemet.