

# Skagenresa med problem

Måndag den 7/5 2012 skulle jag segla till Skagen för att studera på Skagen Skipperskole, försöka ta ett GOC (General Operators Certificate). Det blåste frisk SW- WSW vind 10-12 m/s. Med ett rev i storen och några varv på rullfocken seglade Monsunen hyfsat, kunde dock inte hålla upp mot Skagen. Flera timmars fin segling, lite gropigt kanske, men för övrigt helt ok.

Jag skulle hämta något nere i båten. Jag trampar då ner i några centimeter vatten på durken. Snabbt smakprov konstaterar då SALTVATTEN!!!

Efter lite felsökning konstaterar jag att det kommer in bakvägen genom läns-pumpen. När sen läns-pumpen jobbar visar det sig att det finns ett stort hål i slangen. Hålet beror troligen på ålder-dom, trots att slangen inte är äldre än ca 10 år.



Trots detta är det ingen ko på isen, pumpen gör sitt jobb och jag planerar att gå för motor när jag passerat Ost-kardinalmärket syd om Skagens Rev. Så blir det, men efter ca en halvtimme var-var motorn ner några sekunder för att efter ytterligare 15-30 sekunder stoppa helt! Nya startförsök ger inget resultat. Kollar bränslemätaren som dock visar halv tank. Vid kontroll av vattenavskil-jaren och förfiltret (Racor) syns inget vatten men det går överhuvudtaget inte att se någonting i den helt igensatta filterbehållaren!

Filterbyte samt uppsugning av allt bränsle och smuts i behållaren gör att bränslesystemet och motorn måste

luftas innan start. Det blev ett grann-laga arbete i meterhög sjögång men ef-ter ett par timmar startade motorn igen. Under tiden som jag jobbade med detta skulle man hålla utkik, få båten att lig-ga bi eller segla för bara revad genua. Det medförde att jag drev/seglade ner till Hertas Flak ca 8-9M SO om Skagen.



Motorn gick ytterligare ca en halv tim-me för att stanna på nytt! Denna gång räckte det med att enkelt byta filter och starta igen utan luftningsproceduren. Nu kunde jag ta mig till Skagen Sail-clubs hamn där jag fått ett avtal att lig-ga i två veckor under utbildningstiden. Längsta överseglingen hittills: Hättan – Skagen ca. 11,5 timmar!

Nästa dag kunde jag pumpa upp bräns-let och konstatera att det såg ut som kaffe till färgen. När det stått och sedi-menterat ca en vecka åter fick det näs-tan normal dieselfärg och sedimentet ser ut som mycket finmalet kaffe!!



Det är alltså inte det slemmet som man kan se i botten på dieseltankar om man fått vatten och "die-

seldjur" ombord. Jag hade tankat full tank i mitten på oktober inför vintern (RME-fri diesel). Och troligen var cister-nen full av skit som hamnat i min tank!!

Monsunen har en liten läns-pump som man kan pumpa upp bottensatsen med. Detta har jag gjort regelbundet varje år sedan 1984 (ca 5 liter varje år). Det har tidigare aldrig varit något problem med varken bränsle eller igensatta filter. Jag har även bytt filterelement årligen och de har aldrig tidigare varit missfärgade.

Konsekvensen av detta lilla äventyr blir att sätta dit ytterligare ett förfilter så man kan skifta filter under gång! Allt gick ju bra tack vare att jag var på "öppet" vatten och inte behövde oroa mig för land eller andra farligheter.

Väl hemkommen har jag bytt och dra-git om hela slangsystemet för läns-pump och däckdräneringar. Återigen bytt racorfilterinsatsen och motorns finfil-ter (som för övrigt såg ok ut) det mesta tycks ha fastnat i racorfiltret!

Dessutom länsat bränsletanken och fyllt på 50 friska liter med RME-fri die-sel. Jag har också köpt på mig ytterliga-re insatsfilter för ev. kommande stopp.

*PS. Resan hem gick problemfritt, och jag klarade mitt GOC. DS.*

*Hälsningar Stig Eriksson*

Särtryck ur Västpricken nr 3, 2012  
Forts. ->

# Uppföljning ”Skagenresa med problem”

I Västpricken nr. 3 - 2012 skrev jag en artikel om mitt äventyr när jag skulle segla till Skagen ( sid 23 ”Skagenresa med problem”)



En tankeställare jag då fick var att sätta dit ett extra bränslefilter så att man kan byta filter under motorgång. Det går att köpa dubbelfilter till ganska hög kostnad, men jag hade ju redan det ena filtret så det fick bli en egen konstruktion med ett par kulventiler och lite slang plus det extra filtret. Efter lite funderande gick det enkelt att lösa med två kulventiler med L-KULA.

Allt monterades på en träplatta som sedan kunde monteras i motorrummet på SB-sida i Monsunen. Filtren är ganska stora så yttermättet mellan filtren



blev hela 55 cm för att få plats med ventilerna mellan filtren. Filtren kan ju placeras på olika ställen men det går då åt mycket mera bränsleslang. På plattan monterades även en matarpump som suger upp dieseln genom filtren från den djupt liggande tanken.

Bilderna visar även en liten omkopplare som jag använder för att tvångsstyra matarpumpen för att lufta finfiltret som sitter på motorn. Detta filter byter jag bara vartannat år eftersom Racorfiltret renar så bra! (se föregående artikel)

Funktionsbeskrivning: Med den övre ventilen väljer man till vilket filter bränslet från tanken skall gå. Den undre av de två ventilerna väljer sedan vilket filter matarpumpen suger från.

In och utgång från det filter som inte används är samtidigt stängda så det är enkelt att byta insatsfilter utan att behöva lufta systemet. Efter filterbytet behöver man bara fylla på en skvätt diesel innan locket sätts på plats. Ingen luftning krävs och byte av det igensatta filtret kan göras medan motorn fortsätter att gå.

*Text och foto:  
Stig Eriksson, SIRONA III*

Särtryck ur  
Västpricken nr 2, 2013