



Den glömda bomben

Inlåst är gasolen och du bästa vänner. Men lössläppt blir den ditt livs värsta ovän.

FÖRSTA AKTEN

Det var på semestern 2001. Vi låg i natthamn tillsammans med goda vänner i två andra båtar. Vi var mycket goda vänner och låg endast med fenderavstånd. Ombord på den ena båten stod en liten 2 kilos Primustub för gasen. Tuben hade följt med när de nuvarande ägarna köpte båten begagnad 17 år tidigare och stod fast monterad i en hink i akterbänken. I hinken stod tuben stadigt. Men värre var att hinken i sin tur saknade all form av dränering utanför bordläggningen. Detta var i sig mycket märkligt eftersom det var självaste marknadschefen på båtvarvet som hade låtit bygga båten åt sig själv 1979.

Kvällen innan hade hustrun lagat mat med full värme på lågorna. Men denna morgon vägrade spisen att tända. Lite nervöst frågade hustrun skepparen om inte tuben borde vara nästan full eftersom han bytte tub för några dagar sedan. Och visst luktar det gas i båten, fortsatte hon.

Vid inspektionen visade det sig att tuben var tom. Det visade sig också, efter det att en ny tub installerats, att reduceringsventilen »tickade» som den gör när gas förbrukas. Alltså läckte det någonstans mellan reduceringsventilen och läckindikatorn för där bubblade det inte vid kontroll. Huvudkranen stängdes mycket snabbt, därmed upphörde »tickandet».

Läckaget kom från självaste reduceringsventilen. Systemet var 23 år gammalt och någon ny reduceringsventil fanns inte ombord. Samtidigt förkunnade husmor att nu stinker det gasol inne i båten, och klev därefter i land tätt följd av oss övriga. Båten saknade som tidigare nämnts också dränering från den hink som förvarade gasoltuben. Vilket självklart innebar att gasen ovillkorligen hamnat i kölsvinet eftersom den

är tyngre än luft.

En kaffekopp med förgasad bensin utblandad med rätt syreblandning motsvarar sprängkraften av en trotylstav. Ett kilo flytande gas utgör i gasform 540 liter – teoretiskt kunde det alltså finnas över 1000 liter gas i båten. Avgörande för hur mycket var när läckan uppstått efter det att tuben blev utbytt, hur mycket som var förbrukat på matlagning och hur mycket som vädrats ut på naturlig väg.

Men det var närmast en akademisk fråga. Den gas som fanns i båten räckte garanterat mer än väl för en rejäl flygtur långt ut på Kanholmsfjärden. Det var en överklig känsla, förmodligen densamma

»Visst hade gasolen tagit slut en svart, iskall och mycket regnig natt, men den mest frusne av dem hade då krupit ur kojen och bytt till reservtuben.«

som om man står mitt i ett minfält. En minsta gnista från en strömbrytare eller startmotor och sen en fruktansvärd smäll. Därefter skulle resterna av de tre båtarna brinna som en vårdkase.

ANDRA AKTEN

Under en vecka i augusti lånade två bekanta vår båt. De båda herrarna var som jag uppfattat det väl förtrogna med båtlivet. Så jag tänkte inte närmare på saken när de över telefon berättade om lite ruggigt väder, men att gasolpannan tillsammans med sina sex värmeelement hade gjort ett utmärkt bra jobb. Visst hade gasolen tagit slut en svart, iskall och mycket regnig natt, men den mest frusne av dem hade då krupit ur kojen och bytt till reservtuben.

En vecka senare när jag pysslar i bå-

ten och ska bränna änden på en tamp då verkar gasolen återigen vara slut. Vilket stämmer när jag besiktigar båtens sexkilostub. Vidare finner jag att reduceringsventilen sitter så löst att ett femårigt barn med bara fingrarna kan snurra på anslutningen till gasolflaskan. Lätt frusturerad kunde jag konstatera att 6 kilo flytande gasol hade omvandlats till 3240 liter gas och tagit den avsedda vägen genom gasolkärlets dräneringsslang och ut på havets yta.

Personligen drar jag alltid anslutningens vingmutter med polygriptång för att vara säker på att det blir tätt. Skälet till läckaget och dito ansvaret var faktiskt ändå mitt. Den koniska gummipackningen var några år för gammal och hade börjat hårdna och då räcker det inte med att dra åt anslutningen med fingrarna.



Foto Ronald Rybbe



FASTKNUTEN. JAVISST.
Men långt ifrån dränerad.

Nåväl. Ombord fanns en full reservtub som kunde installeras. Jag öppnade dock inte kranen för fullt utan bara några varv. För jag skulle ju bara bränna en tamp och sen stänga kranen igen. Men då hör jag något som pyser. Jag kör ner hela huvudet i akterbänken och hör tydligt hur det både fräser och luktar gasol. Jag stänger kranen snabbt och börjar leta efter en skada på slangen, men kan inte upptäcka något. Jag öppnar kranen igen. Jodå, efter ett kranvarv fräser den som en katt. Det är kranen som är boven.

Jag fortsätter att vrida på kranen så att den blir fullt öppen, och då upphör läckaget. Mycket konstigt. Totalt är det drygt tre varv från stängt till fullt öppet. När jag öppnat ett varv läcker kranen. Men när jag öppnar ytterligare två varv blir den tät igen. Det visar sig vara ventilens spindelaxel, som är förbunden med själva kranringen, som helt enkelt är så

sliten på mitten av axeln att packboxen inte förmår att tätas just där.

DET NATURLIGA URVALET, SOM DARWIN SKULLE UTTRYCKT SAKEN.

Vilken otrolig slump. Först den gamla läckande regulatorventilen. Sedan den hårda packningen och därefter en nyfylld tub som läcker i kranen! Sannolikheten att drabbas av detta under en och samma säsong efter ett när nog 40 år långt fritidsbåtliv borde rimligen vara noll procent. Jag säger det igen. Gasol är en utomordentligt bra och tekniskt säker energikälla – faktiskt så bra så att vi slutar att bry oss. Men man får för den skull inte åsidosätta normalt underhåll, vilket både jag och mina goda vänner hade gjort. ■

Ronald Rybbe är auktoriserad besiktningsman BBR och frilansskribent. Du når honom på: ronald.rybbe@marinkontroll.se