

PANTAENIUS

NEWS 2019



Advarsel, brandfare | Forebyggelse af brand ved vinteropbevaring og klargøring.

Side 3

Sejlads med plotter | Fare- og faldgruber ved brug af elektronisk navigation.

Side 8

Dieselpest | Tag dig i agt for dieselpest - gode råd til forebyggelse.

Side 10



PANTAENIUS
Agentur for Lystfartøjsforsikringer

KÆRE LÆSERE

I dette nummer af Pantaenius News har vi valgt at fokusere på: brandfarene omkring og i båden, dieselpest, udfordringerne ved eldrevne både, navigationens udfordringer, og hvad der egentlig sker, når du anmelder en skade. Jeg håber, at du vil få udbytte af disse artikler, og skulle du have spørgsmål eller kommentarer til indholdet, er du velkommen til at skrive til vores e-mail info@pantaenius.dk.

Vi har valgt disse emner, fordi det er her, vi finder de største udfordringer for vore kunder. Vi kan jo konstatere, at brandfaren ombord i vores både bliver større efterhånden, som vi installerer mere og mere elektronik i dem. I artiklen om dette emne kommer vi rundt om de problematikker, som du kan opleve som bådejer og giver nogle idéer til at mindske risikoen for at støde på dem.

Udfordringerne med navigationen af vore både rundt i diverse danske, norske, svenske og andre farvande har altid været problematiske, og de er bestemt ikke blevet mindre i forbindelse med indførelsen af de elektroniske kort i flere og flere både. Det er bestemt blevet nemmere at opbevare kortene, men det er stadig en stor opgave at holde dem opdaterede. Læs derfor denne artikel og bliv lidt mere opmærksom på de udfordringer, der følger ved elektronisk navigation.

Dieselpest er som udgangspunkt ikke en forsikringsbegivenhed, men det kan følgevirkningerne være med motorstop og lignende til følge. Vi har derfor valgt at



fortælle om dette emne, selvom det som sagt ikke er en direkte forsikringsbegivenhed. Læs derfor artiklen og blive klogere på, hvordan du mindsker risikoen for dieselpest.

For at være på forkant med udviklingen har vi bedt Erik Sejersten fra Johs Thornam skrive en artikel om eldrevne både. Artiklen beskriver de udfordringer, der er med batteribanken til disse både, men kan også læses som en generel vejledning i vedligeholdelse af din båds batteribank, og hvad du kan gøre for at holde batterierne i topform.

Som det sidste vil jeg anbefale at læse artiklen om, hvad du gør, når uheldet er ude, og du skal anmelde en skade. Vores erfaring er, at mange heldigvis ikke har den største kendskab til dette, men det er nu til stor hjælp for alle parter, hvis vi modtager de rigtige informationer første gang.

Så vil jeg benytte chancen for at reklamere for vores nye hjemmeside, som gik live i september www.pantaenius.dk eller www.pantaenius.no. Her finder du også mange nyttige forslag til at forhindre skader samt mange nye funktioner. Her hører vi også gerne ris og ros.

Jeg håber ovenstående har skærpet din appetit på at læse vores blad, og jeg ønsker dig god fornøjelse med læsningen.

*God fornøjelse.
Gert Toft Managing Director*



Pantaenius' besætning

ADVARSEL, BRANDFARE!

Om det gælder acetone, nitrofortynder eller tokomponent produkter: Bådejere er nødt til at anvende brandbare materialer ved vedligehold og klargøring. Vi fortæller her lidt om, hvordan vi som bådejere håndterer følsomme stoffer ansvarligt, og hvordan disse opbevares sikkert.

Billeder af nedbrændte vinteropbevaringshaller og smeltede skrog, får det til at løbe koldt ned ad ryggen på enhver bådejer, når disse billeder vises igen og igen. For det er ikke kun den finansielle værdi, som går op i flammer, men også de følelsesmæssige værdier, og disse kan ikke erstattes med penge.

Det siger sig selv, at man skal gøre alt for at undgå brande ved vinteropbevaring og især prøve at forhindre disse i at sprede sig, hvis de alligevel skulle opstå. Desværre ser det ofte anderledes ud i praksis. Potentielle brandacceleratorer som f.eks. gasflasker eller alkohol bliver ikke fjernet om vinteren, og når det kommer til



vinterarbejde, så har mange bådejere en tendens til at være skodesløse med brandfarlige rengøringsmidler, fortyndere, spartelmasse og maling. Rengøringsmidler og maling er ikke nødvendigvis årsag til brand, men de er en farlig brandaccelerator, når ilden er brudt ud.

Vær opmærksom på drivmiddelgassen

Arbejde med brandfarlige rengøringsmidler og maling kan også være farligt. En bådejer var i færd med at rense sin olieholdige og beskidte motor med bremsrens på sin sejlbåd, da en stikflamme pludselig stod ud mod ham. Drivmiddelgassen (butan/propan) anvendes ofte i spraydåser, som er forklaringen på den pludselige stikflamme. Selvom det er miljøvenlige midler, er de desværre meget brandfarlige. Når de bruges inde i båden, kan flydende gas samle sig og danne en eksplosiv luftart – og så er det kun nogle få sprøjt og en lille gnist, som kan udløse brand eller eksplosion.

Farekilder – lakering, spartle- og rengøringsmidler

Alle der har prøvet at blande to-komponent spartelmasse ved, at denne forbindelse kan udvikle en betydelig mængde varme. Hvis blandingsforholdet er forkert, kan materialet blive så varmt, at der opstår varmeskader på skroget. Derfor gælder følgende: Kontrollér blandingsforholdet omhyggeligt og følg det nøjagtigt! Også efter at arbejdet er afsluttet, må spartelmasser ikke befinde sig ombord på båden, da de udgør en potentiel brandfare. Især rester af to-komponent maling og spartelmasser kan selvantænde og blive kilde til brand. Det samme gælder for malings- og fortynderrester: Acetone er et produkt, som næsten alle bådejere bruger om vinteren. Opløsningsmidlet fordampner hurtigt og danner også hurtigt lette brandbare dampe. Hvis rengøringsklude, der er gennemblødte af acetone smides i en lukket beholder, så kan disse dampe ikke slippe ud, og en lille gnist er tilstrækkelig til at udløse en brand. Derfor skal stofklude mv., som indeholder acetone eller andre opløsningsmidler, altid være godt ventilerede, før de smides væk.

Sådan opbevares brandbare materialer korrekt

Brandbare væsker – også kendt som brandacceleratorer, må ikke opbevares i båden eller andre steder i bådhallen. Dette gælder f.eks. petroleum og benzin til udenbordsmotorer samt spiritus og andre væsker. Men hvordan opbevarer man disse væsker og nødvendige materialer til vinterarbejde korrekt? Svaret er: Koldt, tørt og godt ventileret, beskyttet mod sollys og uautoriseret adgang. En godt ventileret garage er ideel. Vi kan anbefale, at bådejere evt. kan gå sammen og hjælpe hinanden her. I foreningsdrevne opbevaringshaller kan bådejerne f.eks. bygge et rum, som opfylder disse krav. Så har alle et centralt værksted, og de beskytter samtidigt deres både og joller mod brandskader.

TIPS TIL FOREBYGGELSE AF BRAND I VINTERPERIODEN

Vær opmærksom på, ved valg af vinteropbevaring, at stedet har en ansvarlig person, som sikrer at arbejdet udføres sikkert i hallen, og at der ikke bliver opbevaret brandbare materialer i hallen.

Når du køber de nødvendige materialer, kan du planlægge og spørge dig selv: Hvor meget har jeg egentlig brug for? Findes det i størrelser, som kan bruges helt op og derved undgå brandfaren ved at opbevare resterne?

Brug så vidt muligt spraydåser, som drives af flydende gas, udendørs. Bruges de i bådhallen, skal du sikre dig tilstrækkelig ventilation i hallen.

Brug ikke strømafbrydere eller elektriske forbindelser under – eller umiddelbart efter brug af midlerne. Eliminér tændkilder og undgå gnister.

Brug evt. produkter med miljøvenligt og ikke brandbart CO₂ som drivmiddel, som alternativ til de flydende spraydåse produkter. Bortskaf rester af maling og klæbestoffer, når arbejdet er afsluttet, eller tag dem med til et egnede opbevaringssted. Kontrollér, at du ikke har tabt/glemt rester eller klude i båden eller i bådhallen, hvor du har brugt det.



JEG HAR ANMELDT EN SKADE PÅ MIN BÅD, HVORDAN BEHANDLER PANTAENIUS DEN?

Vi giver her et overblik over, hvordan Pantaenius typisk behandler din skade.

Howdan anmelder jeg en skade?

Når du skal anmelde en skade kan det gøres på flere måder. Du kan via vores hjemmeside, www.pantaenius.dk finde en skadeanmeldelse og vejledning til, hvordan du skal forholde dig ved en skade. Du kan også bruge vores Pantaenius skade App, som kan downloades via Google Play eller App Store. Inden for almindelig kontortid kan du ringe til os på +45 9751 3388 og anmelde en skade.

Hvornår skal jeg anmelde?

Har du en skade, skal du anmelde den, så snart det er muligt for dig. Ved akutte skader, der kan udvikle sig, hvis ikke skaden begrænses, kan du kontakte os døgnet rundt på nødtelefonen +45 9614 79 13.

Uanset hvordan du anmelder din skade, bliver den behandlet af en erfaren skademedarbejder. Når vi har modtaget din anmeldelse, vurderer vi, om vi har brug for flere oplysninger, og om der skal gøres noget straks for at forhindre, at skaden bliver forværret.

Er det en ukompliceret skade f.eks. en mindre

glasfiberskade fordi man har sejlet på broen, kan vi ofte give dig accept til at sætte reparationen i gang med det samme, såfremt dokumentationen er i orden med fotos af skaden, og du har vedlagt et tilbud fra en reparatør, som vi kan acceptere.

Er tilbud på reparation ikke vedlagt skadeanmeldelsen, vil vi bede dig indhente et tilbud på reparationen. Er det en større skade, vil vi få en taksator til at vurdere skaden sammen med en reparatør. Når skaden skal vurderes af en taksator, vil det så vidt muligt ske sammen med dig.

Begrænsning af skaden.

Når du har en skade, som kan udvikle sig, skal du forsøge at begrænse skaden. Vores skadeafdeling kan rådgive dig herom. Der er skader som kræver akut indsats. Hvis båden eksempelvis har været ved at synke, skal du så vidt muligt forsøge at begrænse skaden og har motoren stået helt eller delvist under vand, skal du hurtigst muligt sørge for, at den bliver konserveret. Det omfatter bl.a., at du tømmer den for vand, skifter olie og filtre, afvasker træværk mm. Kaskoforsikringen dækker de udgifter, som

du har haft, og som du med rimelighed kunne anse nødvendige for at begrænse skaden. Vi anbefaler dig altid at handle, som om du ikke er forsikret.

Det kan være svært at vurdere omfanget af en grundstødningsskade. Er der bare lidt afskrab på kølen/bunden, eller er der sket større skade i skrogets struktur? Uanset hvor grundstødningsskaden sker, skal den undersøges tilstrækkeligt. Hvis rør og skrue ikke er påvirket, og der ikke er indvendige revner og krakeleringer i bunden, vil det ofte være forsvarligt at sejle videre. Kontakt os hvis du er i tvivl. Er der behov for et inspektionsløft, så dækker kaskoforsikringen inspektionen uden selvrisko.

Hvis du ikke selv har kontakt til reparatører i området, hvis du f.eks. er grundstødt i udlandet, kan vi som regel selv, eller via vores netværk, henvise til et sted, hvor der kan foretages et inspektionsløft. Når skaden er vurderet, besluttet det, om det er forsvarligt at sejle videre, eller om skaden skal repareres på stedet.

Taksering

Hvis det er en større skade, vil en taksator som udgangspunkt altid besigtige båden, så reparationen sker til alles tilfredshed, og udgifterne kommer til at stemme med de skader, som han har konstateret på båden. Efter besigtigelsen udfærdiger taksator en taksatorrapport, som beskriver skaden grundigt, fotodokumenterer de områder, der er omfattet af skaden, og estimerer en pris på reparationen. Taksator og reparatør kommer herefter frem til prisen i fællesskab.

Når rapporten er klar, sender vi den til dig som ejer af båden, så du selv kan se, hvilke skader der er konstateret på båden, og vi sender den også til den reparatør, som båden står hos. Denne rapport danner rammen om den reparation, der skal foregå. Vi giver dig besked om, at du kan sætte reparationen i gang, som den er

beskrevet i rapporten.

Ved de større reparationer er der næsten altid en dialog mellem reparatør og taksator, eller reparatør og skadeafdelingen hos Pantaenius for at sikre at tingene skrider frem som planlagt. Det kan ske, at reparatøren under arbejdet støder på nye og ikke tidligere opdagede skader, som ikke er beskrevet i taksatorrapporten. Her plejer taksator eller Pantaenius at lave en kort besigtigelse, eventuelt med hjælp fra billedmateriale, og er der sammenhæng med den oprindelige skade, accepteres disse også og den ekstra udgift bliver dækket.

Dækning af hjemrejse eller ophold

Hvis I er på en længere tur, og Pantaenius har udpeget en taksator, der vurderer, at båden ikke kan sejle videre, og det ikke er muligt at bo i båden, mens den bliver repareret, kan Pantaenius kaskoforsikring enten dække udgifter til hjemrejse eller ophold på et hotel i op til 7 dage.

Når båden er repareret

Når arbejdet med skaden er afsluttet, modtager du regningen, og du skal have båden tilbage. Vi anbefaler, at du gennemgår reparationen sammen med reparatøren, så I er enige om, at skaderne på båden er udbedret tilfredsstillende. Du sender herefter en kopi af regningen til den skademedarbejder, der behandler sagen hos os, med din bekræftelse på, at reparationen er udført. Vi betaler så reparatøren. Har du selvrisko på skaden, betaler du selv selvriskoen til reparatøren.

Nu skulle båden gerne fremstå i samme stand, som inden skaden skete. Det er sjældent svært at skulle igennem denne proces, men vores mål er, at du som bådejer med en kaskoforsikring hos Pantaenius føler, at du bliver hjulpet godt igennem en uheldig situation.

Download vores Pantaenius skade App, som kan downloades via Google Play eller App Store.



STRØMMEN ER KOMMET FOR AT BLIVE

De fleste sejlere kender det – alt det arbejde der følger med en diesel-drevet motor. En tur forbi tankanlægget i tide og utide, tjekke kølvandet, service med oliefilter, vandpumper og div. remme efterses, for ikke at tale om vinterkonserveringen. Arbejdet med motoren om bord kan til tider være ganske krævende og de sorte fingre uundgåelige.

Alt det arbejde kan nye effektive løsninger på at lade og lagre strømmen til el-motorer forhindre. Der er tale om nye muligheder, som samtidig frigør dig fra behovet for at ligge i en havn med en ledning i land for at være i stand til at sejle på strøm.

I samarbejde med Erik Sejersten fra Johs Thornam, som bl.a. er leverandør af komponenterne til elektrisk drevne både, vil vi prøve at ruste nuværende og nye ejere af elektrisk drevne både i forhold til, hvilke tanker man bør gøre sig med hensyn til drift og brug af både med el-motor.

Systemets opbygning

Hvis man vil sejle på el, skal man have en installation med en motor, der er dimensioneret efter størrelsen på båden, et batteri som normalt er på 48 volt, og hvor også batteriets størrelse i Ampere-timer er vigtigt i forhold til bådens størrelse og forventningen til aktionsradius. Men samtidig skal der også være installeret flere forskellige typer af 'leverandører' af strøm til systemet. Man har som udgangspunkt stadig mulighed for at lade sine batterier med 220 volt, men også med strøm fra solceller, vindmølle og vandgenerator.

Batterierne kan regenereres når båden sejler for sejl. Systemet er typisk også monteret med en dieselgenerator, som skal levere strøm til systemet. Dette giver dig mulighed for at sejle mere eller mindre kontinuerligt alene på maskindrift. Det giver også frihed til at ligge på den ene ankerplads efter den anden, men så er man ikke fri for at tanke brændstof en gang i mellem.

Vedligehold og service

Tager du det grønne spring og skifter til en elmotor, så er der naturligvis nogle af de før nævnte serviceopgaver, som falder bort. De sorte fingre hører fortiden til, men du undgår ikke servicetjekkelt helt. De batterier, der sidder i de moderne anlæg, er af typen Li-ion, og

de er så tilpas dyre, at det kan svare sig at passe rigtig godt på dem.

Man bør hele tiden være klar over, hvilken lade-stand batterierne er i og om det anlæg, der skal lade og vedligeholde batterierne, er i fuld funktion. Er der et komponent i systemet, der falder fra, kan andre træde til, men ved opståen af visse fejltyper, kan komponenterne skade hinanden. Det er som nævnt kostbare komponenter, og det at holde øje med systemet lønner sig i længden.

Hvis man beslutter sig for at montere et elektrisk fremdriftssystem i sin båd, hvilken service og vedligehold skal man som ejer regne med at få i stedet for den sædvanlige 'motorservice'?

Erik Sejersten: Som udgangspunkt kan man sige, at systemet passer sig selv - og så alligevel ikke helt. Man skal gå sit elsystem igennem hvert år for løse forbindelser, selvom man synes, at det er spændt og ser ud som om det stadig er, så skal man regne med at alle de små slag og vibrationer, som en båd udsættes for, kan skabe løse forbindelser. Konsekvens - den dårlige forbindelse afsætter varme i kablerne, og det vil betyde at kobberkabler

vil irre og blive stive, og dermed vil der kunne opstå fare for, at der kan blive en overophedning, som i værste fald kan antænde installationen. Dårligelløse forbindelser og salttåger, som der jo er omkring havmiljø, vil forstærke nedbrydningen af disse kabler. Så derfor skal al elinstallation ombord på en båd efterses mindst en gang årligt.

Bruges der almindelige syre-bly-batterier skal de efterses for væskestand og efterfyldes med demineraliseret vand. Sådanne batterier skal dog tilses om ikke dagligt så mindst én gang om måneden, både for væskestand og for dårligelløse forbindelser. Lukkede syre-bly-batterier, AGM, GEL og Litium batterier er

det ikke muligt at efterfylde med væske, så her ses der også efter for dårligelløse forbindelser. Gældende for alle batteriinstallationer er at efterse, at der ikke ligger noget, som kan forårsage en kortslutning eller andre ting, som kan forårsage en mekanisk beskadigelse.

Teknologi, muligheder og farerne

Én af forudsætningerne for overhovedet at kunne sejle for strøm, er at man skal kunne lagre strømmen, så den kan anvendes, når behovet opstår. I den gamle bly-syre-

teknologi man kender fra traditionelle batterier, er den tæthed energien kan lagres med ikke stor nok til, at man kan forvente en ordentlig aktionsradius. Med den nye Li-ion teknologi kan man gemme mere strøm i batterier, der har samme fysiske størrelse som de gamle, fordi man kan 'pakke' energien tættere. At man arbejder med en større energitæthed, giver muligheden for at lagre en større mængde strøm og deraf større aktionsradius. Udfordringen er, at store mængder strøm kan skabe stor varme, og varmen i batterierne kan forårsage skader på batterierne og deres omgivelser.

Hvis man sejler med Li-ion batterier, hvad skal man som bruger holde øje med, og hvad gøre man for at undgå skader?

Erik Sejersten: Man bør altid have et sikkerhedssystem, som giver en varsel ved 70% forbrug og et reelt cut-out ved 80% forbrug. Langt de fleste Li-ion batterier har en indbygget Batteri-Management-System (BMS, red.) - BMS'en sørger for, at batteriet ikke bliver overladet, og at lade strømmen bliver fordelt rigtig mellem cellerne indbyrdes i batteriet. Nogle batterifabrikater kræver ud over BMS også et magnetisk cut-out relæ, som beskytter batteriet mod overlast, underspænding/overspænding eller dybdeafledning/overladning. Dette relæ kræver et system, som eksternt overvåger batteriet. Mastervolt leverer f.eks. Li-ion batterier, og der indgår i deres system et overvågningssystem gennem deres MasterBus. Med dette system kan man overvåge inverter, statiske lader, lade generatoren og også hvis man i sit batterisystem, lader ud på andre batterier til f.eks. bovtruster. Sidst men ikke mindst, husk altid at forsikre dine kabler, så det er sikringen, der brænder over og ikke kablerne, der brænder! Alt for mange bådejere overser tit dette. Der er en tommelfingerregel, der siger, at kabler bærer 3Amp pr. kvadrat dvs. at 10 kvadrat må belastes med 30Amp, når den samlede længde af plus- og minusledningen er 6 meter eller derunder. Kommer man over denne længde og max op til dobbelt længde, skal man mindst ét tværsnit op dvs. 10 kvadrat bliver til 16 kvadrat, og forsikringen skal være afstemt hermed.

Er der situationer, der kræver særlig opmærksomhed? Vil et batteri kunne blive for varm under drift, eller er det lade processen der skaber størst varme.

Erik Sejersten: Her bliver det en smule teknisk. Når man installerer en Li-ion batteribank, enten det er til fremdrift som typisk er på 48Volt, eller et til forbrug på 12V eller 24V, skal man altid sørge for en god overvågning, som også indebærer, at man overvåger varmeafgivelsen på batteribanken. Dette gøres bedst med en indbygget temperatursensor, eller med en sensor, som kan tilsluttes det BMS system, som der altid skal være til overvågningen. Batteribanken kan blive varm, hvis der trækkes en stor strøm over en længere tid eller ved en særlig hurtig opladning.

Ellers vil batterierne ikke blive varme. De skal dog, hvis flere batterier placeres ved siden af hinanden, have en afstand på min. 10 mm, for at der kan cirkulere en luftstrøm omkring dem. Li-ion batteriers bedste temperaturområde er +20 grader, og bør ikke bruges ved en temperatur under -25 grader. Ved 0 grader har batteriet ca. 85% af kapaciteten, ved lavere temperatur er kapaciteten under 80%. Temperaturen kan kontrolleres ved at bruge et IR termometer i det aktuelle installationsmiljø.

Fremtidens teknologier

Erik Sejersten fra Johs Thornam har været med igennem udviklingen i de seneste 15 år inden for elektrisk drevne lystbåde. Man kan sige, at man i løbet af disse 15 år har flyttet sig teknologisk fra, at en elmotor var noget, man kunne sejle ud og ind af havnen med, og som typisk blev monteret i mindre både. Nu om dage er det muligt i turbåde op til 40-42 fod. Det er den teknologiske udvikling for at lagre større mængder strøm på batterierne og at lade med både sol, vind, landstrøm og generator, der har skabt de nye muligheder.

Hvilken forventning skal vi have til fremtiden? Er vi nået så langt vi kan eller er der mere nyt på vej?

Erik Sejersten: Udviklingen går i den rigtige retning og den gamle udfordring med kun at få lade strøm, når båden ligger i havn, bliver mindre og mindre. Strøm fra vind, sol og regenerering, når der sejles for sejl, og sidst men ikke mindst muligheden for at installere et generatoranlæg, som sammen med den statiske lader kan oplade batteribanken, udvikles hele tiden. Tages der hensyn til hurtig opladning f.eks. 1C vil man kunne oplade sin batteribank på 24v 5000W på 1-2 timer fra et helt afladet batteri til et helt opladet, altså en cyklus. Et generatoranlæg på 4 kW, bruger ca. 1 liter diesel pr drift time.

Hvis vi tænker lidt ud i fremtiden, kunne det være brændselsceller, som vil være energikilden til el om bord, og dermed være den enhed som også lader vores batterier eller som direkte energikilde.

På forkant af udviklingen

Som forsikringsformidler, kan vi ikke sætte os til rette og se på, at verden udvikler sig. Vi må og skal følge med denne udvikling. Vi skal f.eks. anskue definitionen 'bådens maskineri' på en helt anden måde, end vi tidligere har gjort. Vi har lært meget om diesel-maskiner i vores efterhånden mange år i branchen, men den nye teknologi kræver, at vi som forsikringsformidler følger med i, hvad der rører sig ude i bådverdenen og lærer noget om de produkter, som vore kunder forsikrer hos os. Hvis vi skal kunne yde vore kunder den service og vejledning, som er en vigtig del af vores måde at arbejde på, så må vi ikke nøjes med bare at følge udviklingen - vi skal også være på forkant af den.

Erik Sejersten udtaler:

Ladespændingen ved opladning med en områdetemperatur på 20 grader er ved 12 Volt 14,25-14,6 og ved 24V 28,5-29,6, og her kan der lades med 1C (red. når f.eks. et 100 Ah batteri lades med en 100 Ah lader).

Ved statisk lader og 0,5C altså 50% (red. når en 100Ah batteri lades med en 50Ah lader) ved ladning fra lade generator. Der er altså mulighed for ret hurtigt at lade disse batterier op med ny teknologi.

SEJLADS MED PLOTTER.

"VI SEJLEDE EFTER KORTPLOTTEREN MEN GRUNDSTØDTE ALLIGEVEL"

Vi sejlede efter kortplotteren. Den viste ingenting, men vi grundstødte alligevel. Det er indholdet i mange skadeanmeldelser.

Alle os som bevæger os ud på vandet, bruger gerne adskillige tusinde kroner til kortplottere og anden elektronik. Det gør navigationen nem, men ikke nødvendigvis mere sikker, da kortplotterens søkort ofte er baseret på gamle opmålinger. Når man så kombinerer dette med GPS'ens nøjagtighed, får vi en grim cocktail med grundstødninger til følge, hvis vi er uforsigtige.

Positionsbestemmelsen ved brug af den GPS, som er i plotteren, sker ofte med en nøjagtighed på mindre end 10 meter. Men ingen plotter er bedre end de kort, som er installeret i plotteren. Mange af disse søkort er baseret på opmålinger af ældre dato. Det gælder både elektroniske søkort og søkort på papir. Nogle sejlløb og forhindringer, som banker, kan have flyttet sig siden opmålingen, og der kan være kommet nye hindringer, f.eks. vindmøleparker eller havbrug. Af rapporten "Bag om søkortet", der udgives af Geodatastyrelsen og kan ses på www.gst.dk, fremgår det, at store dele af Limfjorden ikke er opmålt siden 1892. Farvandet ved Bornholm er opmålt i 1892 og farvandet ved Fyn er opmålt i perioden 1889 til 1892. De ældre opmålinger er baseret på blylod og sekstant og er ikke nær så præcise som nyere opmålinger, der er baseret på flerstråleekolod og moderne udstyr. En anbefaling i "Bag om søkortet" er: *Det tilrådes navigatøren at udvise stor forsigtighed ved sejladstæt på grunde, idet navigatøren må regne med en vis tolerance for det i kortet viste lodskud afhængigt af*

farvandsområde og opmålingsår. Derfor er det vigtigt, at du holder både dine papirsøkort og elektroniske søkort opdaterede!

Farvandet øst for Vendsyssels østkyst er opmålingerne nyere og er foretaget efter 1953. Her kan banker og sandrev også have flyttet sig siden opmålingen. Det viser den beretning, som vi fik fra Uffe Hansen i Risskov. I 2015, da Uffe Hansen sejlede sin båd hjem fra værft i Sverige, efter at båden var blevet repareret for en grundstødning i skærgården tidligere på sommeren, havde han denne oplevelse:

"Da vi var på vej hjem fra Sæby mod Øster Hurup, havde jeg fået vores Garmin kortplotter til via autoguide at beregne en rute, men på grund af sikker dybde var slutpunktet ændret lidt. Omkring Asaa er der en sandtange, som vores plotter ikke umiddelbart havde taget højde for, måske fordi tangen ændrer sig alt efter vind og vejr. Da vi kom tæt på, kunne jeg se, at overfladen på vandet ændrede sig, og vi måtte lidt længere mod øst for at holde fri af tangen. Bag os kom en svensk Najad 360, pudsigt nok bygget på det værft, som havde repareret vores båd. Han var også på vej mod tangen. Vi forsøgte at anræbe ham, men nåede ikke at stoppe ham, og han gik hårdt på grund. Heldigvis var det kun sandbund, men han kunne ikke komme fri ved egen hjælp. Vi fik kastet et tov over til ham og efter en halv times

Planlægningen af turen er en vigtig opgave og en god mulighed for at samle hele besætningen, på tværs af generationer. Her er papirkortet genialt at samles om

arbejde trukket ham fri. Han fortalte, at hans GPS også havde vist, at han kunne gå over tangen."

"Heraf kan vi lære, at selvom vi har alle tekniske hjælpemidler til at beregne en rute, så skal vi alligevel selv holde udvig og vurdere, hvad der ligger forude" slutter Uffe Hansen.

En anden Pantaenius kunde var sammen med tre andre både i 2018 på sommertur i den svenske skærgård. Den ene af bådene havde planlagt dagens rute og sejlede forrest, mens de tre andre fulgte efter. Søkort og plottere viste ingen forhindringer på den planlagte rute ved indsejlingen til havnen, som var dagens mål.

Men kort før indsejlingen til havnen gik det galt for én af bådene, som ramte et skær. Et senere tjek i havnelodsen viste, at havnelodsen ikke anbefalede den rute, som de havde valgt til havnen pga. et uafmærket skær, som de lokale i havnen var fuldt ud bekendt med. Så det er en rigtig god ide, at du tjekker med havnelodsen, når du planlægger din rute.

GODE RÅD

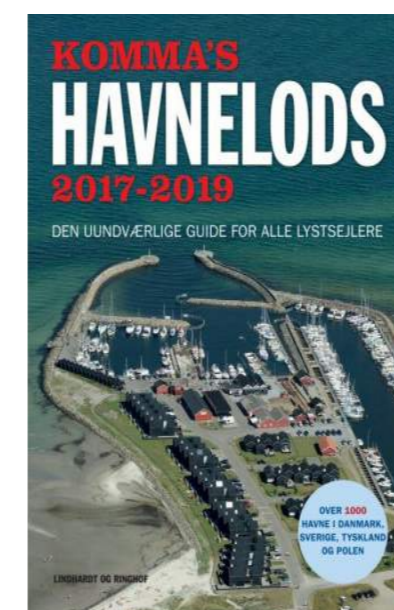
- Sørg for at sejle med en god sikkerhedsafstand til forhindringer under vandet og god afstand til lavvandede områder

- Husk at opdatere søkort, både elektroniske- og papirsøkort

- Hold godt udvig, ændrer bølgerne sig? Er der tegn på lavvandet område?

- Suppler gerne søkortets oplysninger fra havnelodsen

- En anden fejlmulighed ved brug af kortplotter er, at der ikke er zoomet nok ind på kortet og derfor kan man ikke se alle forhindringerne. Dette sker også for erfarne navigatører.



DIESELPEST

Hvis motoren pludselig bryder sammen eller overhovedet ikke kan starte efter en lang stillestående periode, ved mange ejere ofte ikke, hvad de har med at gøre. Det kan skyldes mikroorganismer, som trives godt i bådtanken – først ubemærket og så senere med fatale konsekvenser. Vi forklarer her lidt om, hvordan du med en lille indsats kan løse problemet med dieselpest.

Selvom udtrykket dieselpest fremkalder kedelige associationer, så er lidt vand i tanken normalt nok til at sætte processen i gang. Dette kan skyldes kondens, forurenede diesel eller uopsigtighed ved tankning. Hvis dette vand lægger sig i bunden af tanken, begynder mikroorganismene at formere sig i grænselaget mellem vand og diesel. Især i varme klimaer eller i sommer månederne giver disse klimatiske forhold i tanken gode forudsætninger for spredning af disse blinde passagerer. Følgende gælder: Jo længere tid der går, desto større udbredelse af dieselpesten.

Problemet er imidlertid ikke nødvendigvis selve bakterierne, men deres metaboliske produkter, som spredes i form af flydende mørkt slam i tanken og kan tilstoppe brændselsfiltre, brændstofdør og indsprøjtningsdyser. Derudover fremmer de metaboliske produkter korrosion i tanken og i motorkomponenter som f.eks. indsprøjtningsdyser og kan således medføre langvarig skade. Hvis tanken allerede er fyldt med dette slam, vil det gøre, at motoren vil tabe omdrejninger efter et stykke tid på vandet og til sidst gå i stå. Dette skyldes at dieselpesten på bunden af tanken nu bliver hvirvlet op ved søgang og bliver suget ind i brændstofsyste-

For at reducere CO₂ udslip er diesel tilsat 7 % biodiesel. Men biodiesel er imidlertid mere udsat for dieselpest. Derfor er marinediesel ikke tilsat biodiesel. På www.havneguide.dk kan du se i hvilke havne, det er muligt at tanke marinediesel.

Der har i vandsportens verden længe været etableret en metode til at hæmme væksten af bakterier, svampe

og gær eller endda helt fjerne dem fra diesel, nemlig ved at tilsætte såkaldte additiver til konventionel diesel. Afhængigt af koncentrationen, kan selv en lille mængde af disse tilsætningsstoffer være tilstrækkelige til at styre mikroorganismene og forhindre biokorrosion, med den gennemsnitlige levetid og klimatiske forhold taget i betragtning. Når dieselpesten først er opstået, er der grund til en omfattende rensning af tanken, da dieselpesten ikke kan opløses uden, at der vil være rester tilbage. Nogle firmaer tilbyder rensning af tanken. Er der tale om store tanke på over 100 L, kan det ofte betale sig at rense og genanvende diesel. Det gør f. eks. firmaet www.stopdieselpest.dk og på firmaets hjemmeside kan du se priseksempler.

Testrapporter og test af forskellige produkter kan findes relativt hurtigt på markedet og i medierne. Og selvfølgelig kan din motor reparatør også være i stand til at give dig oplysninger om de tilgængelige metoder.

For at sikre permanent beskyttelse, anbefaler vi en regelmæssig kontrol af tankens indhold og brug af marinediesel eller brændstof additiv. Vinterperioden, som mange bådejere lige nu er ved at forberede, er også en god anledning til at udskifte brændstoffiltre og filterindsatser.

Opdatering:

Ifølge vandsportsportalen www.SAIL24.com vil salget af dieseladditiver indeholdende formaldehyd-separat MBO til private forbrugere, ikke længere være tilladt pr. 01.12.2018. Årsagen hertil er, at denne komponent af brændstofadditiv er klassificeret som kræftfremkaldende.

Dieselpest er en bakterievækst. Væksten kan kun fremkomme, hvis der er frit vand til stede i diesel.



KLUBAFTEN MED PANTAENIUS?

Pantaenius tilbyder igen i år at besøge båd- og sejlkubber samt havne – evt. til en klub aften, hvor vi kan holde et foredrag om vores betingelser og dækninger ved skader m.m.

Har I bestemte emner, som I ønsker belyst, vil vi forsøge at tilpasse vores oplæg herefter.

Foredraget er gratis og har en varighed på 1½-2 timer med plads til spørgsmål og debat. Så er din klub eller havn interesseret i en uformel aften med gode råd om bådforsikringer og sejlsads, så kan du kontakte os her:

Gert Toft +45 96703383 - gtoft@pantaenius.com - John Bislev +45 96703386 - jbislev@pantaenius.com



Foredraget er gratis og har en varighed på 1½-2 timer med plads til spørgsmål og diskussion.

HUSK
at opdatere din mailadresse hos os, så du altid kan få tilsendt dine forsikringsdokumenter eller regninger m.m. pr. e-mail.

Du kan kontakte os på telefon +45 9751 3388 eller sende os en mail på info@pantaenius.dk

Mød Pantaenius på følgende bådudstillinger i 2019:

DANMARK	NORGE		
Boatshow, Fredericia	22.-24. februar	Dra til Sjøen, Bergen	31. januar – 3. februar
	28. februar – 3. marts	Sjøen for Alle, Oslo	20.-24. marts
Ishøj Boatshow	30. august – 1. september	Båter i Sjøen, Oslo	5.-8. september



HUSK
at bestille "Det blå kort" i god tid, hvis du skal på langtur.

KONTAKT

BÅDFORSIKRING

AKUTTE SKADER HOTLINE

Døgnåbent alle ugens dage
+45 9614 79 13

Danmark
Pantaenius A/S
Østerbro 11, Postboks 110, 7800 Skive
Tlf. +45 97 51 33 88. Fax +45 97 51 33 89
info@pantaenius.dk

Norge
Pantaenius NUF
Filipstad Brygge 1 (besøksadresse),
Postboks 1433 Vika, 0115 Oslo
Tlf. +47 22 83 41 11 - info@pantaenius.no

ANDRE AFDELINGER FOR BÅDFORSIKRING

Tyskland
Hamburg · yacht@pantaenius.com
München · eperabo-sachs@pantaenius.com

Østrig
Wien · info@pantaenius.at

Storbritannien
Plymouth · info@pantaenius.co.uk

Monaco
Monaco · monaco@pantaenius.com

Spanien
Palma de Mallorca · info@pantaenius.es

Sverige
Marstrand · info@pantaenius.se

USA
New York / Newport / Annapolis
inquiries@pantaenius.com

Australien
Sydney · info@pantaenius.com.au

Polen
Gdansk · info@pantaenius.pl



Download Pantaenius App
fra App store eller Google Play store