

PANTAENIUS

NEWS 2019



Advarsel, brannfare | Forebygging av brann ved vinteropplag og klargjøring.

Side 3

Seiling med plotter | Risiko og fallgruver ved bruk av elektronisk navigasjon.

Side 8

Dieseldyr - kontaminert diesel | Se opp for dieseldyr - gode råd til forebygging

Side 10



PANTAENIUS
Spesialist på båtforsikring



KJÆRE LESER

I dette nummer av Pantaenius News har vi valgt å fokusere på emnene: brannfare i og rundt båten, dieseldyr, utfordringene med eldre båter, navigasjonens utfordringer, og hva skjer egentlig når du melder en skade. Jeg håper at du vil få utbytte av disse artiklene og skulle du ha spørsmål eller kommentarer til innholdet er du velkommen til å skrive til vår e-post info@pantaenius.no.

Vi har valgt disse emnene fordi det er her vi finner de største utfordringene for våre kunder. Vi kan jo konstatere at brannfaren ombord i våre båter blir større og større, etter hvert som vi installerer mer og mer elektronikk. I artikkelen om dette emne kommer vi rundt de utfordringene som du kan oppleve som båteier, og gir noen idéer for å minimere risikoen for å støte på dem.

Utfordringene med navigasjonen av våre båter rundt i ulike danske, norske, svenske og andre farvann har alltid vært problematiske, og de er ganske sikkert ikke blitt mindre i forbindelse med innføringen av elektroniske kart i flere og flere båter. Det er utvilsomt blitt lettere å oppbevare kartene men det er fortsatt en stor oppgave å holde de oppdaterte. Les derfor denne artikkelen og bli litt mer bevisst på de utfordringene som følger med elektronisk navigasjon.

Dieseldyr er som utgangspunkt ikke et forsikringstilfelle, men det kan følgevirkningene være med motorstopp og lignende til følge. Vi har derfor valgt å fortelle om dette emne, selv om det som sagt ikke er et direkte

forsikringstilfelle. Les derfor artikkelen og bli klokere rundt hvordan du kan minimere risikoen for dieseldyr.

For å være litt i forkant med utviklingen har vi bedt Erik Sejersten fra Johs Thornam skrive en artikkel om eldre båter. Artikkelen beskriver de utfordringene som følger med batteribanken til disse båtene men kan også leses som en generell veiledning i vedlikehold av båtens batteribank, og hva du kan gjøre for å holde batteriene i toppform.

Til slutt vil jeg anbefale deg å lese artikkelen om hva du gjør når uhellet er ute, og du skal melde en skade. Vår erfaring er at mange heldigvis ikke har den største kjennskapen til dette, men det er nå til stor hjelp for alle parter hvis vi mottar de riktige opplysningene første gang.

Så vil jeg benytte sjansen for å reklamere for vår nye hjemmeside som gikk live i september www.pantaenius.dk eller www.pantaenius.no. Her finner du også mange nyttige forslag til å forhindre skader samt mange nye funksjoner. Her hører vi også gjerne ris og ros.

Jeg håper ovenstående har skjerpet din appetitt på å lese vårt blad, og jeg ønsker deg god fornøyelse med lesingen.

God fornøyelse
Gert Toft Managing Director



Mannskapet i Pantaenius

ADVARSEL, BRANNFARE!

Om det gjelder aceton, nitrofortynner eller tokomponent produkter: Båteiere er nødt til å benytte brennbare materialer ved vedlikehold og klargjøring. Vi forteller her litt om hvordan vi som båteiere håndterer følsomme stoffer ansvarlig, og hvordan disse oppbevares sikkert.

Bilder av nedbrente vinteropplagshaller og smeltede skrog får det til å løpe kaldt nedover ryggen på enhver båteier, når disse bildene vises igjen og igjen. For det er ikke kun den finansielle verdien som går opp i flammene, men også de følelsesmessige verdiene, og disse kan ikke erstattes med penger.

Det sier seg selv at man skal gjøre alt for å unngå brann i vinteropplaget og spesielt prøve å forhindre disse i å spre seg, hvis de allikevel skulle oppstå. Dessverre ser det ofte annerledes ut i praksis. Potensielle brannakseleratorer som f.eks. gassflasker eller alkohol blir ikke fjernet om vinteren og når det kommer til vinterprosjekter, så



har mange båteiere en tendens til å være uforsvarlige med brannfarlige rengjøringsmidler, fortynnere, sparkelmasse og maling. Rengjøringsmidler og maling er ikke nødvendigvis årsak til brann, men de er en farlig brannakselerator når flammene bryter ut.

Vær oppmerksom, på drivgassen

Arbeid med brannfarlige rengjøringsmidler og maling kan også være farlig. En båteier var iferd med å rense sin oljefylte og skitne motor med bremsrens på sin seilbåt, da en stikkflamme plutselig stod ut mot han. Drivgassen (butan/propan) anvendes ofte i spraybokser, som er forklaringen på den plutselige stikkflammen. Selv om det er miljøvennlige midler, er de dessverre meget brannfarlige. Når de brukes inne i båten kan flytende gass samle seg og danne en eksplosiv gass – og så er det kun noen få sprøyt eller en liten gnist som kan utløse brann eller eksplosjon.

Farekilder – lakkering, sparkel- og rengjøringsmidler

Alle som har prøvd å blande to-komponent sparkelmasse vet at denne forbindelsen kan utvikle en betydelig mengde varme. Hvis blandingsforholdet er feil kan materialet bli så varmt, at det oppstår varmeskader på skroget. Derfor gjelder følgende: Kontrollér blandingsforholdet nøye og følg det nøyaktig! Også etter at arbeidet er ferdig, må rester av sparkelmassen ikke befinne seg ombord i båten, da de utgjør en potensiell brannfare. Spesielt rester av to-komponent maling og sparkelmasse kan selvantenne og bli kilde til brann. Det samme gjelder for maling- og fortynner rester:

Aceton er et produkt som nesten alle båteiere bruker om vinteren. Oppløsningsmidlet fordampner raskt og danner i samme øyeblikk lett brennbare damp. Hvis rengjøringskluter som er gjennombløt av aceton må kastes i en lukket beholder så er man sikker på at slik damp ikke slipper ut, og en liten gnist er tilstrekkelig for å utløse en brann. Derfor skal stoffkluter mv., som inneholder aceton eller andre oppløsningsmidler alltid være godt ventilert før de kastes.

Slik oppbevares brennbart materiale korrekt

Brennbare væsker – også kjent som brannakseleratorer må ikke oppbevares i båten eller andre steder i båt-opplagshallen. Dette gjelder f.eks. drivstoff og bensin til utenbordsmotorer samt sprit og andre væsker. Men hvordan oppbevarer man disse væskene og nødvendig materiale til vinterarbeid korrekt? Svaret er: Kaldt, tørt og godt ventilert, beskyttet mot sollys og uautorisert adgang. En godt ventilert garasje er ideell. Vi kan anbefale at båteiere evt. kan gå sammen og hjelpe hverandre her. I foreningsdrevne opplagshaller kan båteierne f.eks. bygge et rom som oppfyller disse kravene. Så har alle et sentralt verksted og de beskytter samtidig deres båter og joller mot brannskader.

TIPS TIL FOREBYGGING AV BRANN I VINTERPERIODEN

- Vær oppmerksom på, ved valg av vinteropplag, at stedet har en ansvarlig person, som sikrer at arbeid utføres sikkert i hallen, og at det ikke blir oppbevart brennbart materiale i hallen.

- Når du kjøper de nødvendige materialene, kan du planlegge og spørre deg selv: Hvor mye har jeg egentlig bruk for? Finnes det i størrelser som kan brukes helt opp og dermed unngå brannfaren ved å oppbevare rester?

- Bruk så langt det er mulig spraybokser, som drives av flytende gass utendørs. Benyttes de i båt-hallen, skal du forsikre deg om at det er tilstrekkelig ventilasjon i hallen.

- Ikke bruk effektbrytere eller elektriske forbindelser under – eller umiddelbart etter bruk av midlene. Eliminér flammekilder og unngå gnister.

- Bruk evt. produkter med miljøvenlig og ikke brennbart CO₂, som drivmiddel, som alternativ til de flytende gassprayproduktene. Kvitt deg med rester av maling og limstoffer, når arbeidet er avsluttet, eller ta de med til et egnet oppbevaringssted. Kontrollér at du ikke har mistet/glemt rester eller kluter i båten eller i opplagshallen hvor du har benyttet det.



JEG HAR MELDT EN SKADE PÅ MIN BÅT, HVORDAN BEHANDLER PANTAENIUS DEN?

Vi gir her et overblikk over hvordan Pantaenius typisk behandler din skade.

Hvordan melder jeg en skade?

Når du skal melde en skade kan det gjøres på flere måter. Du kan via vår hjemmeside, www.pantaenius.no finne et skademeldingsskjema og veiledning til, hvordan du skal forholde deg ved en skade. Du kan også bruke vår Pantaenius skade App, som kan lastes ned via Google Play eller App Store. Innenfor normal kontortid kan du ringe til oss på +45 9751 3388 og melde en skade.

Når skal jeg melde?

Har du en skade skal du melde den så snart det er mulig for deg. Ved akutte skader, som kan utvikle seg hvis skaden ikke begrenses, kan du kontakte oss døgnet rundt på nødtelefonen +45 9614 7 9 13.

Uansett hvordan du melder din skade, blir den behandlet av en erfaren skadebehandler. Når vi har mottatt din skademelding, vurderer vi om vi behøver ytterligere opplysninger og om det skal gjøres noe strakstiltak for å forhindre at skaden blir forverret.

Er det en ukomplisert skade f.eks. en mindre glassfiber-

skade fordi man har seilt inn i bryggen, kan vi ofte gi deg aksept til å sette reparasjonen i gang med det samme, såfremt dokumentasjonen er i orden med bilder av skadene, og du har vedlagt et tilbud fra en reparatør, som vi kan akseptere.

Er tilbudet på reparasjon ikke vedlagt skademeldingen, vil vi be deg innhente et tilbud på reparasjonen. Er det en større skade vil vi få en takstmann til å vurdere skaden sammen med en reparatør. Når skaden skal vurderes av en takstmann ser vi gjerne at det skjer sammen med deg.

Begrensning av skaden.

Når du har en skade som kan utvikle seg, skal du forsøke å begrense skaden. Vår skadeavdeling kan rådggi deg om dette. Det er noen skader som krever akutt innsats. Hvis båten eksempelvis har holdt på å synke skal du så godt som mulig forsøke å begrense skadene, og har motoren stått helt eller delvis under vann, skal du raskest mulig sørge for at den blir konservert. Det omfatter bl.a., at du tømmer den for vann, skifter olje og filtre, vasker treverk mm. Kaskoforsikringen dekker de utgiftene som

Ved akutte skader, som kan utvikle seg hvis skaden ikke begrenses, kan du kontakte oss døgnet rundt på nødtelefonen +45 9614 7 9 13.

du har hatt og som du med rimelighet kunne anse som nødvendig for å begrense skaden. Vi anbefaler deg alltid å handle som om du ikke er forsikret.

Det kan være vanskelig å vurdere omfanget av en grunnstøtningsskade. Er det bare litt avskrappt bunnstoff på kjølen/bunnen, eller er det skjedd større skade i skrogets struktur? Uansett hvor grunnstøtningsskaden skjer, skal den undersøkes grundig. Hvis ror og propell ikke er påvirket og det ikke er sprekker innvendig i bunnen, vil det ofte være forsvarlig å seile videre. Kontakt oss hvis du er i tvil. Er det behov for et inspeksjonsløft så dekker kaskoforsikringen inspeksjonen uten egenandel.

Hvis du selv ikke har kontakt med en reparatør i området, hvis du f.eks. er grunnstøtt i utlandet, kan vi som regel selv, eller via vårt nettverk, henvise til et sted hvor det kan foretas et inspeksjonsløft. Når skaden er vurdert, besluttes det om det er forsvarlig å seile videre eller om skaden skal repareres på stedet.

Taksering.

Hvis det er en større skade vil en takstmann som utgangspunkt alltid besiktige båten så reparasjonen skjer til alles tilfredshet, og utgiftene kommer til å stemme med de skadene som han har konstatert på båten. Etter besiktigelsen lager takstmannen en takstrapport som beskriver skaden grundig, bildedokumenterer de områdene som er omfattet av skaden, og estimerer en pris på reparasjonen. Takstmannen og reparatør kommer deretter frem til en pris i fellesskap.

Når rapporten er klar sender vi den til deg som er eier av båten, slik at du selv kan se hvilke skader som er konstatert på båten, og vi sender den også til den reparatøren, som båten står hos. Denne rapporten danner rammen rundt den reparasjon som skal foretas.

Vi gir deg beskjed om at du kan sette reparasjonen i gang, som den er beskrevet i rapporten.

Ved de store reparasjonene er det nesten alltid en dialog mellom reparatør og takstmann eller reparatør og skadeavdelingen hos Pantaenius for å sikre at tingene foregår som planlagt. Det kan skje at reparatøren under arbeidet støter på nye og ikke tidligere oppdagede skader, som ikke er beskrevet i takstrapporten. Her pleier takstmannen eller Pantaenius å lage en kort besiktigelse, eventuelt med hjelp fra bildemateriale, og er det sammenheng med den opprinnelige skaden aksepteres disse også og den ekstra utgiften blir dekket.

Dekning av hjemreise eller opphold.

Hvis dere er på en lengre tur og Pantaenius har utpekt en takstmann som vurderer at båten ikke kan seile videre, og det ikke er mulig å bo i båten mens den blir reparert, kan Pantaenius kaskoforsikring enten dekke utgifter til hjemreise eller opphold på et hotell i opptil 7 dager.

Når båten er reparert.

Når arbeidet med skaden er avsluttet mottar du regningen og du skal ha båten tilbake. Vi anbefaler at du gjennomgår reparasjonen sammen med reparatøren slik at dere er enige om at skadene på båten er utbedret tilfredsstillende. Du sender deretter en kopi av regningen til den skadebehandleren som behandler saken hos oss med bekreftelse på at reparasjonen er utført. Vi betaler da reparatøren. Har du egenandel på skaden, betaler du selv egenandelen til reparatøren.

Nå skal båten fremstå som i samme stand som før skaden inntraff. Det er normalt veldig kjedelig å måtte gå gjennom denne prosessen men vårt mål er at du som båteier med kaskoforsikring hos Pantaenius, føler at du blir hjulpet godt gjennom en uheldig situasjon.

Last ned vår Pantaenius skade App, som kan lastes ned via Google Play eller App Store.



STRØMMEN ER KOMMET FOR Å BLI

De fleste seilere kjenner til det – alt arbeidet som følger med en diesel-drevet motor. En tur forbi marinaen for å fylle i tide og utide, sjekke kjølvannet, service med oljefilter, vannpumper og div. reimer som må etterses, for ikke å snakke om vinterkonserveringen. Arbeidet med motoren om bord kan til tider være ganske krevende og de sorte fingrene uunngåelige.

Alt det arbeidet kan nye effektive løsninger på lading og lagring av strømmen til el-motorer forhindre. Det er snakk om nye muligheter, som samtidig frigjør deg fra behovet for å ligge i en havn med en ledning i land for å være i stand til å seile på strøm.

I samarbeid med Erik Sejersten fra Johs Thornam, som bl.a. er leverandør av komponentene til elektrisk drevne båter, vil vi prøve å bidra til å øke kompetansen blant nåværende og nye eiere av elektrisk drevne båter - hvilke tanker man bør gjøre seg med hensyn til drift og bruk av båter med el-motor.

Systemets oppbygning

Hvis man vil seile på el, skal man ha en installasjon med en motor, som er dimensjonert for størrelsen på båten, et batteri som normalt er på 48 volt, og hvor også batteriets størrelse i Ampere-timer er viktig i forhold til båtens størrelse og forventninger til rekkevidde. Men samtidig skal det også være installert flere forskjellige typer 'leverandører' av strøm til systemet. Man har som utgangspunkt også mulighet for å lade sine batterier med 220 volt, men også med strøm fra solceller, vindmølle og vanngenerator.

Batteriene kan regenereres når båten seiler for seil. Systemet er typisk også montert med en dieselgenerator som skal levere strøm til systemet. Dette gir deg mulighet til å seile mer eller mindre kontinuerlig kun på maskindrift. Det gir også frihet til å ligge på den ene ankerplassen etter den andre, forutsatt at man fyller drivstoff innimellom.

Vedlikehold og service

Tar du det grønne steget og skifter til en elmotor, så er det naturligvis noen av de førstnevnte serviceoppgavene

som faller bort. De sorte fingrene hører fortiden til men du unngår ikke servicesjekken helt. De batteriene som sitter i moderne anlegg er av typen Li-ion, og de er såpass dyre at det kan svare seg å passe ekstra godt på dem. Man bør hele tiden være klar over hvilken lade-stand batteriene er i og om det anlegget som skal lade og vedlikeholde batteriene fungerer korrekt. Er det en komponent i systemet som feiler, kan andre trå til, men ved visse feiltyper kan komponentene skade hverandre. Det er som nevnt kostbare komponenter og det å holde øye med systemet lønner seg i lengden.

Hvis man bestemmer seg for å montere et elektrisk fremdriftssystem i båten, hvilken service og vedlikehold kan man som eier forvente med å få i stedet for den ordinære 'motorservice'?

Erik Sejersten: gjennomgang av sitt el-system hvert år for løse koblinger, selv om man mener at det er i orden og ser ut til å være det, så skal man regne med at alle de små slag-vibrasjonene som en båt utsettes for, kan skape løse koblinger. Konsekvens – den dårlige koblingen avgir varme i kablene og det betyr at kobberkabler vil irre og bli stive, følgelig vil det kunne oppstå fare for at det kan

bli en overoppheting, som i verste fall kan antenne installasjonen. Dårlige/løse koblinger og saltholdig luft, som det jo er i et havmiljø, vil forsterke nedbrytningen av disse kablene. Så derfor skal all el-installasjon ombord på en båt kontrolleres minst en gang årlig.

Benyttes det ordinære syre-bly-batterier skal de kontrolleres for væsknivå og etterfylles med demineralisert vann. Slike batterier skal dog sjekkes om ikke daglig så minst én gang i måneden, både for væsknivå og for dårlige/løse koblinger. Lukkede syre-bly-batterier, AGM, GEL og Litium batterier er det ikke mulig å etterfylle med væske, så her kontrollerer man for dårlige/løse koblinger. Gjeldende for

alle batteri-installasjoner er å kontrollere, at det ikke ligger noe som kan forårsake en kortslutning eller andre ting, som kan forårsake en mekanisk skade.

Teknologi, muligheter og farer

Én av forutsetningene for overhodet å kunne seile for strøm, er at man skal kunne lagre strømmen, så den kan



anvendes, når behovet oppstår. I den gamle bly-syre-teknologien man kjenner fra tradisjonelle batterier om bord, er den tettheten energien kan lagres med ikke stor nok til at man kan forvente en ordentlig rekkevidde. Med den nye Li-ion teknologi kan man lagre mer strøm i batteriene som har samme fysiske størrelse som de gamle, fordi man kan 'pakke' energien tettere. At man arbeider med en større energitetthet gir muligheten for å lagre en større mengde strøm og dermed større rekkevidde. Utdfordringen er at store mengder strøm kan skape stor varme, og varmen i batteriene kan forårsake skader på batteriene og deres omgivelser.

Hvis man seiler med Li-ion batterier, hva skal man som bruker holde øye med, og hva bør man gjøre for å unngå skader?

Erik Sejersten: Man bør alltid ha et sikkerhetssystem, som gir en varsling ved 70% forbruk og et reelt cut-out ved 80% forbruk. De fleste Li-ion batterier har en innebygget Batteri-Management-System (BMS, red.) - BMS'en sørger for at batteriet ikke blir overladet, og at ladestrømmen blir fordelt riktig mellom cellene innbyrdes i batteriet. Noen batterifabrikanter krever også utover BMS, et magnetisk cut-out relè, som beskytter batteriet mot overlast, som kan være underspenning/overspenning eller dybdeavlasting/overlading. Dette relèet krever et system som eksternt overvåker batteriet. Mastervolt leverer f.eks. Li-ion batterier og det inngår i deres system et overvåkningssystem gjennom deres MasterBus. Med dette systemet kan man overvåke inverter, statiske ladere, ladegenerator og også hvis man i sitt batterisystem, lader ut på andre batterier til f.eks. baugpropell. Sist men ikke minst, husk alltid å for-sikre dine kabler, så det er sikringen som brenner over og ikke kablene som brenner! Alt for mange båteiere overser dette. Det er en tommelfingerregel som sier at kablene bærer 3Amp pr. kvadrat dvs. at 10 kvadrat må belastes med 30Amp, når den samlede lengden av plus- og minusledningen er 6 meter eller mindre. Kommer man over denne lengden og maks opp til dobbelt lengde, skal man huske at ledningskvadratet minst skal et tversnitt opp dvs. 10 kvadrat blir til 16 kvadrat, og for-sikringen skal være avstemt med dette.

Er det situasjoner som krever spesiell oppmerksomhet? Vil et batteri kunne bli for varmt under drift, eller er det ladeprosessen som skaper størst varme.

Erik Sejersten: Her blir det en smule teknisk. Når man installerer en Li-ion batteribank, enten det er til fremdrift som typisk er på 48Volt, eller en til forbruk på 12V eller 24V, skal man alltid sørge for en god overvåkning, som også innebærer at man overvåker varmespredningen på batteribanken. Dette gjøres best med en innebygget temperatursensor eller med en sensor som kan kobles til det BMS systemet, som det alltid skal være til overvåkingen. Batteribanken kan bli varm hvis det trekkes en stor strøm over en lengre tid eller ved en spesielt hurtig oppladning.

Ellers vil batteriene ikke bli varme. De skal dog, hvis flere batterier plasseres ved siden av hverandre ha en avstand på min. 10 mm, slik at det kan sirkulere en luftstrøm omkring dem. Li-ion batteriers beste temperaturområde er +20 grader, og bør ikke brukes ved en temperatur under -25 grader. Ved 0 grader har batteriet ca. 85% av kapasiteten, ved lavere temperatur er kapasiteten under 80%. Temperaturen kan kontrolleres ved å bruke et IR termometer i det aktuelle installasjonsmiljøet.

Fremtidens teknologier

Erik Sejersten fra Johs Thornam har vært med gjennom utviklingen de seneste 15 år innenfor elektrisk drevne fritidsbåter. Man kan si at man i løpet av disse 15 årene har flyttet seg teknologisk fra at en elmotor var noe man kunne seile ut og inn av havnen med, og som typisk ble montert på mindre dagsseilere og regattaseilbåter. I dag er det mulig i turbåter opptil 40-42 fot. Det er den teknologiske utviklingen for å lagre større mengder strøm på batteriene og lading med både sol, vind, landstrøm og generator, som har skapt de nye mulighetene.

Hvilken forventning skal vi ha til fremtiden? Har vi nådd så langt vi kan eller er det mer nytt på vei?

Erik Sejersten: Utviklingen går i riktige retning og den gamle utfordring med kun å få ladestrøm når båten ligger i havn, blir mindre og mindre. Strøm fra vind, sol og regenerering når det seiles for seil, og sist men ikke minst muligheten for å installere et generatoranlegg som sammen med den statiske laderen kan lade opp batteribanken. Tas det hensyn til hurtiglading f.eks. 1C vil man kunne lade opp sin batteribank på 24 5000W på 1-2 timer fra et helt utladet batteri til et helt oppladet, altså en syklus. Et generatoranlegg på 4 kw bruker ca. 1 liter diesel pr driftstid.

Hvis vi tenker litt inn i fremtiden kunne det være brenselceller som vil være energikilden til el om bord, og dermed være den enheten som også lader våre batterier eller som direkte energikilde.

I forkant av utviklingen

Som forsikringsformidler kan vi ikke sette oss til rette og se på at verden utvikler seg. Vi må og skal følge med denne utviklingen. Vi skal f.eks. se på definisjonen 'båtens maskineri' på en helt annen måte enn vi tidligere har gjort. Vi har lært mye om dieselmaskiner i våre erfaringer etter mange år i bransjen, men den nye teknologien krever at vi som forsikringsformidler følger med på hva som rører seg ute i båtverdenen og lærer noe om de produktene, som våre kunder forsikrer hos oss. Hvis vi skal kunne yte våre kunder den service og veiledning som er en viktig del av vår måte å arbeide på, så må vi ikke nøyes med bare å følge utviklingen – vi skal også være i forkant av den.

Erik Sejersten uttaler:

Ladespenningen ved lading med en områdetemperatur på 20 grader er ved 12 Volt 14,25-14,6 og ved 24V 28,5-29,6, og her kan det 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 lading fra ladegenerator. Det er altså mulig å lade disse batteriene veldig raskt med dagens nye teknologi.

SEILAS MED PLOTTER.

”VI SEILTE ETTER KARTPLOTTEREN MEN GRUNNSTØTTE ALLIKEVEL”

Vi seilte etter kartplotteren. Den viste ingenting, men vi grunnstøtte allikevel. Det er innholdet i mange skademeldinger.

Alle vi som beveger oss ut på vannet, bruker gjerne Adskillige tusen kroner til kartplottere og annen elektronikk. Det gjør navigasjonen enklere men ikke nødvendigvis mer sikker, da kartplotterens sjøkart ofte er basert på gamle oppmålinger. Når man så kombinerer dette med GPS'ens nøyaktighet, får vi en grim cocktail med grunnstøtninger til følge, hvis vi er uforsiktige.

Posisjonsbestemmelsen ved bruk av den GPS'en, som er i plotteren, skjer ofte med en nøyaktighet på mindre enn 10 meter. Men ingen plotter er bedre enn de kartene som er installert på den. Mange av disse sjøkartene er basert på oppmålinger av eldre dato. Det gjelder både elektroniske sjøkart og sjøkart på papir. Noen leder og hindringer, som banker, kan ha flyttet seg siden oppmålingen, og det kan være kommet nye hindringer, f.eks. vindmøleparker eller havbruk. Av rapporten "Bag om søkortet", som utgis av Geodatastyrelsen og kan ses på www.gst.dk, fremgår det at store deler av Limfjorden ikke er oppmålt siden 1892. Farvannet ved Bornholm er oppmålt i 1892 og farvannet ved Fyn er oppmålt i perioden 1889 til 1892. De gamle oppmålingene er basert på blylodd og sekstant og er ikke på langt nær så presise som nyere oppmålinger som er basert på flerstråleekkolodd og moderne utstyr. En anbefaling i "Bag om søkortet" er: *Det tilrådes navigatøren at udvise stor forsigtighed ved sejlads tæt 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 papirsjøkart og elektroniske sjøkart oppdaterte!

Farvannet øst for Vendsyssels østkyst er oppmålingene nyere og er foretatt etter 1953. Her kan banker og sandrev også ha flyttet seg siden oppmålingene. Det viser den beretningen som vi fikk fra Uffe Hansen i Risskov. I 2015, da Uffe Hansen seilte sin båt hjem fra verft i Sverige, etter at båten var blitt reparert for en grunnstøtning i skjærgården tidligere på sommeren, hadde han denne opplevelsen:

"Da vi var på 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 anrøbe 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 arbejde trukket ham fri. Han fortalte, at hans

DERFOR FØLGENDE RÅD

- Sørg for å seile med en god sikkerhetsavstand til skjær og grunner og god avstand til områder med grunnere vann

- Husk å oppdatere sjøkart, både elektroniske- og papirsjøkart

- Hold god utkikk, endrer bølgene seg? Er det tegn på grunnere område?

- Suppler gjerne sjøkartets opplysninger fra havnelosen

- En annen feilkilde ved bruk av kartplotter er at det ikke er zoomet nok inn på kartet og at man derfor ikke kan se alle hindringene. Dette skjer også for erfarne navigatører.



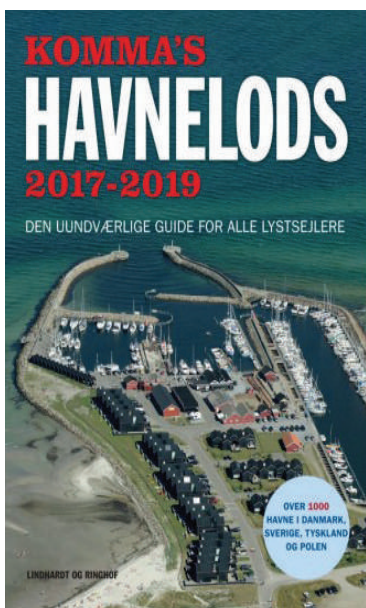
Planleggingen av turen er en viktig oppgave og en god mulighet for å samle hele mannskapet, på tvers av generasjoner. Her er papirkartet enestående som samlingspunkt.

GPS også hadde vist, at han kunne gå over tangen.

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

En annen Pantaenius kunde var sammen med 3 andre båter i 2018 på sommertur i den svenske skjærgården. Den ene av båtene hadde planlagt dagens rute og seilte fremst mens de to andre fulgte etter. Sjøkart og plottere viste ingen hindringer på den planlagte ruten ved innseilingen til havnen som var dagens mål.

Men kort før innseilingen til havnen gikk det galt for én av båtene som traff et skjær. En senere sjekk i havnelosen viste at havnelosen ikke anbefalte den ruten som de hadde valgt til havnen pga. et umerket skjær som de lokale i havnen var godt kjent med. Så det er en veldig god ide å sjekke med havnelosen når du planlegger din rute.



DIESELDYR

Hvis motoren plutselig bryter sammen eller overhodet ikke får start etter en lang stillestående periode, vet mange båteiere ofte ikke hva de har med å gjøre. Det kan skyldes mikroorganismer som trives godt i drivstofftanken – først ubemerket og senere med fatale konsekvenser. Vi forklarer her litt om hvordan du med en ubetydelig innsats kan løse utfordringen med dieseldyr.

Selv om uttrykket dieseldyr fremkaller kjedelige assosiasjoner, så er litt vann i tanken normalt nok til at sette prosessen i gang. Dette kan skyldes kondens, forurenset diesel eller uforsiktighet ved tanking. Hvis dette vannet legger seg i bunnen av tanken, begynner mikroorganismene å formere seg i grenseskille mellom vann og diesel. Spesielt i varmt klima eller i sommer månedene gir de klimatiske forholdene i tanken gode forutsetninger for spredning av disse blindpassasjerene. Følgende gjelder: Jo lenger tid som går, desto større utbredelse av dieseldyr.

Utfordringen er imidlertid ikke nødvendigvis selve bakteriene, men deres metaboliske produkter som sprer seg i form av flytende mørkt slam i tanken og kan tette drivstoffilter, drivstofftilførsel og innsprøytningdyser. Utover dette fremmer de metaboliske produktene korrosjon i tanken og i motorkomponentene som f.eks. innsprøytningdyser og kan dermed medføre langvarig skade. Hvis tanken allerede er fylt med dette slamm, vil det gjøre at motoren vil tape omdreininger etter en stund på vannet og tilslutt stoppe helt. Dette skyldes at dieseldyrene på bunnen av tanken nå blir hvirvlet opp ved sjøgang og blir deretter sugd inn i drivstoffsystemet.

For å redusere CO₂ utslipp er diesel tilsatt 7 % biodiesel. Biodiesel er imidlertid mer utsatt for dieseldyr. Derfor er marinediesel ikke tilsatt biodiesel. På www.havneguide.dk kan du se hvilke havner som det er mulig å tanke marinediesel.

Det har i vannsportens verden lenge vært etablert en metode for å hemme veksten av bakterier, sopp

og gjær eller fullstendig fjerne dem fra diesel, nemlig ved å tilsette såkalte additiver til konvensjonell diesel. Avhengig av konsentrasjonen, kan selv en liten mengde av disse tilsetningsstoffene være tilstrekkelige til å styre mikroorganismene og forhindre biokorrosjon, med den gjennomsnittlige levetiden og klimatiske forhold tatt i betraktning. Når dieseldyr først har oppstått, er det tid for en omfattende rensing av tanken, da dieseldyr ikke kan oppløses uten at det vil være rester igjen. Noen firmaer tilbyr rensing av tanken. Er det snakk om store tanker på over 100 L kan det ofte lønne seg å rense og filtrere dieselen tilbake i tanken. Dette gjør f. eks. firmaet www.stopdieselpest.dk og på firmaets hjemmeside kan du se priseksempler. I Norge kan du f. eks. kontakte www.fuel-service.no.

Test rapporter og test av ulike produkter finner du relativt raskt på markedet og i mediene. Og selvfølgelig kan din betroede reparatør også være i stand til at gi deg opplysninger om de tilgjengelige metodene.

For å sikre permanent beskyttelse, anbefaler vi en regelmessig kontroll av tankens innhold og bruk av marinediesel eller drivstoffadditiv. Vinterperioden som båteiere møter hvert år, er også en god anledning til å skifte drivstoffilter og filterinnsatser.

Oppdatering:

Ifølge vannsportsportalen www.SAIL24.com vil salget av dieseladditiver inneholdende formaldehyd-separat MBO til private forbrukere, ikke lenger være tillatt pr. 01.12.2018. Årsaken til dette er at denne komponenten av drivstoffadditiv er klassifisert som kreftfremkallende.

Dieseldyr er en bakterievekst. Veksten kan kun oppstå der det er vann tilstede i dieselen.



KLUBBKVELD MED PANTAENIUS?

Pantaenius besøker dere gjerne i klubb, forening eller havn med et foredrag om båtforsikring. Vi går da nærmere inn på våre betingelser og dekningsområder ved ulike skader m.m.

Har dere bestemte emner som dere ønsker at vi skal fokusere på, vil vi forsøke å tilpasse vårt opplegg deretter.

Foredraget er gratis og har en varighet på 1½-2 timer med rom for spørsmål og diskusjon. Så skulle din klubb, forening eller havn være interessert i en uformell kveld med gode råd om båtforsikringer og seilas, så kan du kontakte oss her:

Gert Toft +45 96703383 - gtoft@pantaenius.com

John Bislev +45 96703386 - jbislev@pantaenius.com

Trond Vika Furu +47 22834111 - trond@pantaenius.com

Foredraget er gratis og har en varighet på 1½-2 timer med rom for spørsmål og diskusjon.



HUSK

å oppdatere din mailadresse hos oss, da du alltid kan få tilsendt dine forsikringsdokumenter, regninger, m.m.

Du kan kontakte oss på telefon 22 83 41 11 eller sende oss en mail info@pantaenius.dk

Møt Pantaenius på båtmesse i 2019:

DANMARK

Boatshow, Fredericia

22.-24. februar

28. februar – 3. mars

Ishøj Boatshow

30. august – 1. september

NORGE

Dra til Sjøen, Bergen

Sjøen for Alle, Oslo

Båter i Sjøen, Oslo

31. januar – 3. februar

20.-24. mars

5.-8. september



HUSK

å bestille "Blått kort" i god tid, hvis du skal på langtur.

KONTAKT

BÅTFORSIKRING

AKUTTE SKADER HOTLINE

Døgnåpen alle dager
+45 9614 7913

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

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

ANDRE AVDELINGER FOR BÅTFORSIKRING

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

Østerrike
Wien · info@pantaenius.at

Storbritannia
Plymouth · info@pantaenius.co.uk

Monaco
Monaco · monaco@pantaenius.com

Spania
Palma de Mallorca · info@pantaenius.es

Sverige
Marstrand · info@pantaenius.se

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

Australia
Sydney · info@pantaenius.com.au

Polen
Pantaenius GmbH Oddzial w Polsce
(Spolka Z Ograniczona Odpowiedzialnoscia)
ul. Gradowa 11 - 80-802 Gdansk



Last ned Pantaenius App
fra App store eller Google Play butikken