

PANTAENIUS MAGASIN

2025





KJÆRE LESER

Du sitter med Pantaenius Magasin 2025 og kalenderen viser fortsatt vinter. Men lyset har begynt å komme tilbake, og tanken på en sesong på vannet begynner å spire. Vi håper på en lang, tørr og varm sesong med mange timer på vannet.

Vi har en kort artikkel om kontoret i Skive som har 30 års jubileum i år. Lik vår nye Facebook side PantaeniusDK/NO og følg med på konkurransene gjennom året.

I år har vi en artikkel som setter søkelyset på båtbyggerutdanningen, et nødvendig håndverk vi alle er avhengige av når båtene våre har behov for større reparasjoner eller vedlikehold. Vi har en artikkel om trygg seilas på Grønland og vedlikehold av seil og lignende. Så fokuserer vi på DSRS i Danmark som gjør en kjempeinnsats for oss alle på vannet. Vi skriver videre om sikkerhet ombord, denne gangen med søkelys på kvaliteten av de reservedelene vi monterer på båtene våre. Så skriver vi i to artikler om hvordan vi kan finne eventyrlige opplevelser rett utenfor vår egen havn. Til slutt har vi en artikkel om grunnstøting og hvordan det håndteres.

Igjen vil jeg gjerne oppfordre alle våre kunder til å opprette en innlogging på hjemmesiden vår og samtidig gi tillatelse til at all kommunikasjon foregår via e-post. Begge deler kan lett ordnes ved å sende en e-post til vår adresse info@pantaenius.no og be om at det blir gjort.

Så rett og slett litt reklame for at vi fortsatt gjerne reiser og besøker klubber, foreninger og havner for å gi en presentasjon om forsikring av deres båter.

Jeg håper du får en god opplevelse når du leser vårt magasin, og har du kritikk eller kommentarer til innholdet, er du alltid velkommen til å kontakte oss om dette.

God leselyst..
Gert Toft, Managing Director

JUBILEUM

I 2024 kunne Pantaenius konsernet feire 125 års jubileum, og i 2025 vil (eller kan) kontoret i Danmark feire 30 års jubileum.

I 1995 åpnet Pantaenius sitt kontor i Danmark. Kontoret fikk adresse i Skive, da det var her den daværende administrerende direktør bodde. Kontoret startet med en bemanning på tre, men den vokste raskt til seks på grunn av en fantastisk suksess på det danske markedet. Medarbeiderne opplevde en hektisk tid med kø på telefoner og messestandene i Frederica og København. I år 2000 blir det et generasjonsskifte, og Gert Toft tiltrer som ny adm.dir. Fremgangen fortsetter, og kontoret betjener kunder fra hele Skandinavia samt Færøyene, Island og Grønland. Vi deltar nå på messer i Stockholm, Orust og Oslo. I 2007 etablerer vi så kontoret i Sverige i Malmö og skiller ut de svenske og finske kundene til dette kontoret. De første årene drives kontoret sammen med kontoret i Skive, men fra 2010 har kontoret operert selvstendig. I 2015 etablerer vi salgskontoret i Norge i Oslo for å kunne betjene de norske kundene enda bedre. Dette har vært en stor suksess. Vi deltar fortsatt på messer og andre arrangement i Norge og Danmark. Bemanningen har i dag vokst til 21 personer.

Vi gleder oss til et fortsatt godt samarbeid med våre kunder, og vil markere 30 års jubileet løpende med konkurranser på vår Facebook side Pantaenius DK/NO gjennom hele 2025.

Så trykk «like» på våre sider og bli med i konkurransene.



facebook.com/Pantaenius DK/NO







HVA ER EN BÅTBYGGER?

Som båtbygger og seiler har jeg en lidenskap for fritidsbåter, noe mange utenforstående ikke helt forstår. Når jeg kommer forbi en havn, er det vanskelig ikke å snu hodet eller stoppe opp for å se om det ligger noe spennende der.

Av Mikkel Askman Jensen

Det er mange forskjellige fagområder i båtbransjen. Noen selger nye og brukte båter, andre selger båtutstyr eller jobber med båtforsikringer. I den håndverksmessige avdelingen finnes det mekanikere, seilmakere, riggere og båtbyggere.

Felles for dem er at de oftest har en spesiell kjærlighet og lidenskap for seilsport og livet på vannet. Det er ikke mange fagområder hvor man kan kombinere en fritidsinteresse eller hobby med et arbeidsliv.

Dette har forståelig nok medført en smule misunnelse nå og da fra vanlige mennesker (altså de som ikke seiler). Jeg var selv eier av et båtverft en gang. Der opplevde jeg en kunde som sa: «jeg kan simpelthen ikke forstå at det er så dyrt, når det er hobbyen din du jobber med.» Jo, jo, men selv om det er hobbyen vår, skal det fortsatt betales regninger.

Båtbyggeren

Får vi en skade på båten som krever profesjonell hjelp, kontakter vi et båtverft eller en mekaniker. Det er som regel en båtbygger som tar imot oss.

Ordet «båtbygger» smaker litt av gammeldags romantikk blandet med eksotiske tresorter, høyglanslakk og saltvann. Men også en hel del nerding og lidenskap for skip, båter og båtliv.

Båtbyggere er det ikke mange av i Danmark. Det kan hende det skyldes at utdannelsen er relativt ukjent. Mange vet kanskje rett og slett ikke at den finnes. Det er egentlig synd. For i Danmark har vi, som et av de eneste landene i verden, en korrekt sammensatt og fullstendig båtbyggerutdanning. Det skal vi være stolte av.

I våre naboland finnes det også maritime håndverks-

utdannelse, men de er bygget opp på en annen måte. I noen land kan ulike moduler til- og fravelges. Her kan man velge en modul i eksempelvis glassfiber og komposittmaterialer. Har eleven gjennomført dette kurset, kan han med disse ferdighetene ansettes i en maritim virksomhet.

I Norge har de egne utdannelse innen de ulike maritime fagområdene. Her er båtbyggerutdanningen en av linjene. Utdannelsen er oppdelt i enten tre- eller komposittlinje. Elevene utdannes derfor kun i den retningen de velger.

En skole for hele Danmark

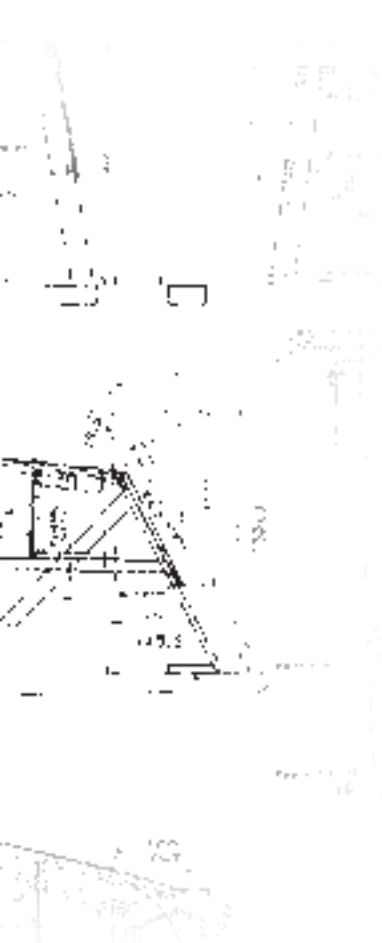
I Danmark finnes det kun én båtbygger-skole og den fungerer samtidig som skole for seilmakerutdanningen. Skolen ligger meget passende i den gamle sjøfartsbyen Helsingør.

Jeg besøkte skolen en grå høstdag. Straks jeg kom inn i den store foajeen, ble jeg møtt av en spesiell maritim stemning. Det var ingen tvil om at jeg hadde gått riktig.

På veggene henger det et utall halvmodeller som tidligere elever har laget. En nedskalert fiskekutter bygd opp med kjøll og spanter er utstilt som en imponerende to meter høy skulptur.

Gamle svennestykker står tett plassert langs veggene. En ny seiljolle i mahogni, bygget av tidligere elever, er satt opp mot veggen fordi det ikke var plass til den andre steder.

I de omkringliggende klasserommene blir det undervist i matematikk, strektegning og design, men også i samfunnsfag og faglig kommunikasjon, som



skal være med på å forberede elevene til et fremtidig arbeidsliv.

Et eldorado av kreativitet

Går man videre til verkstedene, blir man møtt av rader med høvelbenker der elevenes oppgaver tar form.

En av oppgavene er en trebent skammel, der setet kan justeres opp og ned ved hjelp av en spindel. Bena er samlet med tapper og sinker. Ingen lett oppgave, må jeg tilstå.

Det finnes også et stort glassfiberverksted. Her blir det fremstilt halvmodeller i glassfiber, reparert gelcoat og eksperimentert med forskjellige komposittmaterialer. Det eksperimenteres blant annet med å benytte lin duk i stedet for den tradisjonelle glassfiberduken. Det er et forsøk på å oppnå en mer bærekraftig produksjon. Man er ikke helt forhøyd med resultatet ennå, men det jobbes videre med nye forsøk.

I et annet lokale prøver de seg med fremstilling av karbonmaster til jollene elevene bygger. Man har laget en lang form hvor mastene blir støpt i ett stykke. En innvendig ballong blåses opp og presser kullfiberlaminatet ut i formen. Resultatet er ikke helt bra enda. Det skal gjøres noen endringer i formen før det blir tilfredstillende kvalitet. Seil til jollene blir forøvrig sydd av seilmaker elevene.

Et annet sted står en kano som er støpt i en form ved hjelp av infusjon. Glassfibermatter legges ned

i formen, og deretter tilsettes epoxy ved hjelp av vakuum. Oppgaven har gått galt, da epoxyen ikke ville herde helt opp. Nå må de starte forfra igjen.

Opp langs en vegg står en plugg til et to meter langt kjølskaft, og ved siden av står støpeformen. Noen elever holder på å utvikle en svingkjøl i karbonfiber, men uten innvendig forsterkning i stål. Det er ikke sikkert at de lykkes, men det skal utprøves.

I de tilstøtende lokalene er det innredet et maskin- og smieverksted. Som et ledd i utdannelsen lærer elevene grunnleggende ferdigheter innen sveising i forskjellige materialer. Det er aktuelt, siden mindre arbeidsbåter ofte er bygget i aluminium. I tillegg har de fleste fritidsbåter beslag montert i rustfritt stål. Moduler der elevene blir undervist i motorinstallasjon, riggarbeid, CNC fresing, installering av baugpropeller og instrumenter er også en del av utdannelsen. Utover dette utgjør strektegning, matematikk og beregninger en stor del av den teoretiske undervisningen. Under skoleløpet besøker elevene ulike virksomheter, blant annet JEFA, som leverer ror og styresystemer til båter overalt i verden. Det blir også turer til havnen hvor man lærer om trimming av mast, rigging og avrigging.

Elevene velger selv oppgaver

Under mitt besøk ble jeg ledet ut til en låve ved siden av skolebygningen. Inne i låven stod det lassevis av halvferdige mindre joller lagret. Det er elevenes prosjekter.



Halvmodeller laget av tidligere elever



En flott Merlin Rocket jolle er stilt ut i foajeen



Danmarks største fiskekutter i tre nedskallert til en tre meter lang modell bygget med køl og spanter

Skoleløpet er bygget opp med en hel del faste fag og oppgaver som må gjennomføres. Men utover det velger elevene selv et prosjekt som de skal arbeide med gjennom hele utdanningsløpet.

Tre-fire elever går sammen om et felles prosjekt, oftest en liten seiljolle, enten klinkbygget eller i kryssfiner. Når hvert enkelt kurs er ferdig, blir prosjektet satt ut i låven der det oppbevares til eleven kommer tilbake til skolen neste gang.

Jeg går videre inn i et snekkerverksted der jeg møter fire elever fra 3. skoletrinn. De står og diskuterer rundt en halvferdig klassisk åpen sportsbåt. De har vært sammen om å bygge den siden 1. klasse. Det er snakk om en Hacker Marybelle 14, som til forveksling ligner en liten Chris-Craft eller Boesch.

De har bygd skroget i kryssfiner og støpt dekket i en sandwichkonstruksjon med glassfiber og divinycell skum. De er nå kommet til den delen av oppgaven der skroget skal kles med mahognifinér og dekket med mahognilister med striper i koto (et lyst treslag).

De blir ikke enige om hvordan de skal gå frem for å legge dekket. Båten er tilsynelatende ikke helt lik i begge ender (hvilket nå er veldig normalt). Derfor har utdanningskoordinatoren trådt til og kommer med innspill og forslag. De blir enige om å justere unøyaktigheten i det brede dollbordet. Det vil ingen se når båten er ferdig. Bortsett fra innspill fra lærerne

er prosjektene elevenes fulle og hele ansvar. Lærerne bistår kun med råd og veiledning.

De danske båtbyggerne er noen av de dyktigste

Den danske båtbyggerutdanningen har alltid vært meget anerkjent over hele verden. Derfor har det gjennom tidene også vært elever fra utlandet som har valgt å ta utdannelsen i Danmark.

Siden båtbyggerkolen i Helsingør er den eneste i kongeriket, er den samtidig skole for elever fra andre deler av Danmark, samt Grønland og Færøyene.

Elever som kommer langveis fra, bor på et internat som er tilknyttet skolen. Det sier seg selv at det skaper et unikt fellesskap blant elevene.

Skolen har ellers «åpent verksted» noen kvelder i uken. Det er et tilbud spesielt internatelevne benytter seg av. Disse kveldene har man mulighet til å bruke verkstedene og sysle med sine egne prosjekter. Under mitt besøk var en elev i gang med å bygge en banjo i tre.

Elevene får også tilbud om å ta kompetansebevis i navigasjon og seiling. Tilbudet arrangeres av Helsingør Seilklubb. Her har de også mulighet til å seile med klubbens båter.

Utdannelsen tiltrekker seg flere eldre elever. Mange er over 25 år og noen enda eldre når de starter. I de tilfellene har de ofte en annen utdanning eller arbeidserfaring med seg i ryggsekken. Det betyr at



*Utdanningskoordinator
Michael Ewald gir gode
råd og veiledning*

de fleste elevene er meget seriøse og entusiastiske. De har vurdert avgjørelsen før de velger utdannelsen som båtbygger.

Det begynner ca. 50 elever på seilmaker- og båtbyggerutdannelsen årlig. De er fordelt på et sommersemester og et vintersemester. Det er dog bare omtrent halvparten som gjennomfører hele utdannelsen. Det er særlig de yngre elevene som faller fra.

Siden båtbyggere er dyktige håndverkere, kan de mange steder bli ansatt som tømrer eller snekker, ene og alene på bakgrunn av utdannelsen. Det er også populært å bli ansatt i teater- eller filmbransjen, der de bygger kulisser. En del velger også å studere videre.

Utdanningsløpet

Utdanningen varer i fire år. Det tar imidlertid et halvt år ekstra dersom man kommer direkte fra grunnskolen. Elevene starter med å gjennomføre et halvårlig grunnkurs på skolen. Både seilmakere og båtbyggere gjennomgår det samme grunnkurset. Dermed lærer båtbyggerne elementære ferdigheter i seilmakerfaget, og seilmakerne lærer det samme i båtbyggerfaget. Det er faktisk et gjennomtenkt oppsett.

På grunnkurset snuser man overfladisk på de forskjellige fagene den egentlige utdannelsen tar for seg.

Fagene omhandler primært maskin- og verktøyhåndtering, trebearbeiding og oppgaver i glassfiber. Det inngår også en del teori.

Etter grunnkurset skal elevene ut i praksis på et verft de selv har valgt. Utdannelsen er heretter bygget opp med en blanding av henholdsvis skoleundervisning og praksis.

Utover grunnkurset gjennomgår elevene i alt tre fagfelt på båtbygger skolen. Det siste semesteret avsluttes med eksamen, og samtidig skal elevene levere sitt svennestykke.

Elevene kan velge mellom to oppgaver som svennestykke; en moderne hvilestol eller en kommode/innredningsseksjon med skuffer. I begge oppgavene inngår det sveising i rustfritt stål, kompositt støpning og en større oppgave i tre.

Elevene starter på svennestykket allerede under første semester, der blant annet beslag i rustfritt stål blir fremstilt. Deretter legges oppgaven bort til neste gang de kommer på skolen. Ved avslutningen av det tredje semesteret skal oppgaven ferdigstilles og evalueres.

Båtbyggerfaget er i dag en blanding av mange forskjellige fagområder og materialer innenfor samme felt. Noen verft sysselsetter seg utelukkende med fiskekuttere eller store gamle trebåter. Andre med fritidsbåter i edle treslag og stor grad av finish. Og så er det verft som stort sett kun arbeider med glassfiber og komposittmaterialer i moderne fritidsbåter.

Derfor vil praksisstedet i stor grad prege den enkelte

elevs ferdigheter. En elev fra et trebåtverft vil naturlig nok primært lære å arbeide i tre. Kommer eleven fra et moderne glassfiberverft, vil hans kunnskap være preget av komposittmaterialer.

Av samme årsak har båtbygger skolen også vært nødt til å tilpasse seg utviklingen, for det tilkommer hele tiden nye materialer og byggemetoder. Dette har til gjengjeld gjort utdannelsen meget allsidig og spennende. På den måten blir alle elever involvert i de ulike former for båtbygging i undervisningen.

Siden praksisstedene er så vidt forskjellige velger noen elever derfor å gjennomføre praksisdelen på ulike verft. Dermed oppnår de kompetanse på flere fagområder. En del elever velger til og med en praksisperiode i Norge der det er mange trebåtverft.

Båtbygger skolen flytter

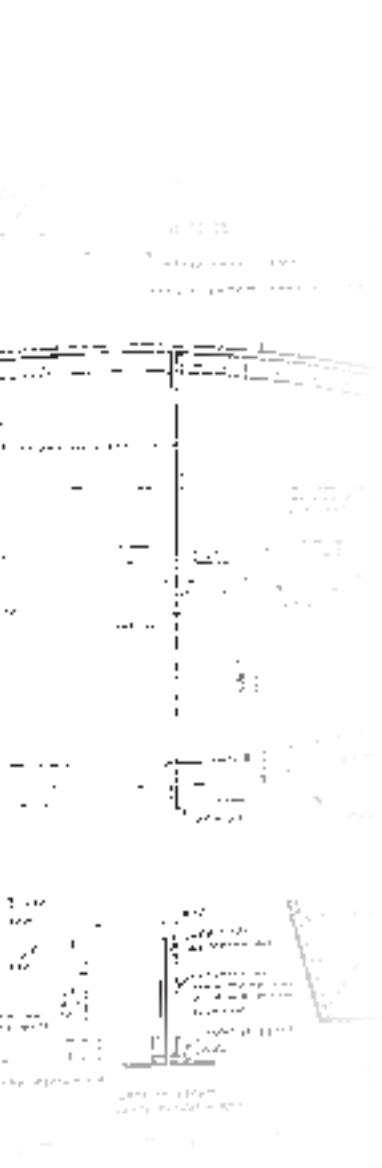
Båtbygger skolens dager er talte, men absolutt ikke på en negativ måte. I samarbeid med Helsingør Kommune har man valgt å flytte skolen til nye lokaler i det gamle Helsingør Skibsverft, som nå kalles Kulturhavnen Kronborg.

Bygningene som ligger ut mot havnen i sentrum av byen er nemlig bevart. En del av dem er i dag innredet som kulturhus med café, bibliotek og konsertlokale. Den gamle tørrdokken er bygget om til et meget fint sjøfartsmuseum. I tillegg er en av de gamle hallene, som kalles «Hal 16» innredet til et lokale der man reparerer gamle trebåter.



I Danmark har vi, som et av de eneste landene i verden, en korrekt sammensatt og fullstendig båtbygger utdanning.

Et av svennestykkene er en hvilestol som omfatter oppgaver i tre, glassfiber og rustfritt stål.



Flere av de gamle bygningene står som de ble forlatt da verftet ble nedlagt. Det er de som for tiden blir satt i stand til å huse båtbygger- og seilmakerutdannelsen. Byggeprosjektet, som er støttet av flere fond, blant annet AP Møller Fonden og Lauritzen Fonden, forventes å stå ferdig i slutten av 2025 da elevene flytter inn.

Opp og nedturer i båtbransjen

Danmark har alltid hatt en stolt båtbyggertradisjon innenfor fritidsbåtsegmentet. De danske båtene var kjent mange steder i verden da de var meget sjødyktige og bygget med høy kvalitet. I perioden 1950-1970 ble det dessuten eksportert mange flotte trebåter, blant annet en hel del til Amerika.

Glassfiberen inntok båtbransjen i 1960-årene. Det nye spennende materialet ga uante muligheter, og det ble igangsatt en stor produksjon av danske fritidsbåter. De kunne nå bygges så rimelig at vanlige dansker også hadde råd.

I 1980-årene var eventyret dog slutt. Oljekriser og den danske «kartoffelkuren» kunne merkes på danskenes husholdninger, og det skulle spares. Verft som bygde nye båter ble tvunget til å legge om produksjonen og mange måtte legge ned driften.

De siste 25 år har billige båter fra blant annet Frankrike og Tyskland presset seg markant inn på det danske markedet. I de senere år har flere av dem også flyttet produksjonen til Polen og andre østlige land for å kunne produsere enda rimeligere.

Det er ikke lenger snakk om stolt båtbyggerhåndverk, for det er neppe snakk om håndverk, men derimot om en industri. Før i tiden hadde de enkelte båttypen sitt særlige kjennetegn. Man kunne se på lang avstand hvilken båt som kom seilende. I dag er mange båter bygget med fokus på komfort og romslighet i cockpit. Det er ikke tenkt særlig mye over estetikk og vakre linjer. Derfor ligner de fleste båtene også på hverandre, og man kan nærmest kun gjenkjenne båttypen på logoen i seilet.

Det er fortsatt noen få produserende verft igjen i Danmark. De kan ikke konkurrere med de lave prisene fra utlandet, men fremhever seg i stedet ved vakker design og høy kvalitet. På den måten holdes en del av den danske båtbyggertradisjonen i live med de samme kjennetegn som tidligere.

På tross av opp- og nedturer gjennom tiden lever båtbransjen fortsatt i Danmark. Den kjemper seg gjennom finanskriser og rentestigninger som rammer ubarmhjertig og hardt. Som alt annet har



Grunnutdanningens treverksted

tidene endret seg, og båtene ser annerledes ut enn for 40 år siden. Heldigvis vil danskene fortsatt ut og seile. De rimelige serieproduserte båtene fra utlandet har kommet for å bli. Produsentene finner hele tiden nye metoder så båtene skal kunne bygges effektivt og billig. Denne tendensen fører til gjengjeld til at det ikke lenger er en uoverskuelig drøm for vanlige folk å kjøpe båt. På den måten gagnar dette også båtbransjen i Danmark. Det tilkommer nemlig flere og flere fritidsbåter, på samme måte som det hele tiden blir bygget nye og større fritidsbåthavner. Mange båtverft sysselsetter seg i dag hovedsakelig

med reparasjoner, oppgraderinger og vedlikehold. De fleste steder har man heldigvis mye å gjøre. Så selv om det har skjedd store forandringer og tidene ofte har vært ugunstige, er det heldigvis fortsatt behov for dyktige danske båtbyggere.

Derfor vifter jeg med flagget for den danske båtbyggerutdanningen og håper at den består i mange år fremover.

For å lese mer om utdanningsløpet i Norge innen båtbransjen, kan du scanne QR koden til høyre.

Jobbe i båtbransjen?



Valdemar 27 år.

Har avsluttet videregående. Seilte deretter på skoleskipet Danmark der interessen for å seile oppstod. På bakgrunn av dette, valgte han å begynne på båtbyggerutdannelsen.

«Da jeg holdt på med skolens grunnkurs, var jeg med i regattaen Limfjorden Rundt. Det var en seilas for gamle trebåter. Her møtte jeg en nordmann som hadde et båtbyggerverksted i Fredrikstad, Norge. De sysselsatte seg primært med å sette i stand bevaringsverdige trebåter. Jeg ble tilbudt lærlingplass og bodde deretter i Norge i forbindelse med praksisperiodene. Når jeg er på båtbygger skolen i Danmark bor jeg på skolens internat. Jeg tenkte det kunne være morsomt å ta utdannelsen som båtbygger både i Norge og Danmark, så det gjør jeg. Jeg har faktisk nettopp avlagt svenneprøven i Norge, og har bestått.»



Bjarke 29 år.

Har avsluttet HHX. Avtjent verneplikt i den danske livgarden. Studert musikkvitenskap i et år i Aarhus. Arbeidet to år på Egmont Høyskolen.

«Jeg begynte å seile i forbindelse med arbeidet mitt på Egmont Høyskolen. Senere kjøpte jeg en båt sammen med kjæresten og ble bitt av basillen. Jeg gjennomførte båtbygger skolen grunnkurs, og er nå i lære hos Walstedts Bådeværft. Etter stormfloen i 2023 kjøpte jeg en skadet X-372 av Pantaenius som jeg holder på å sette i stand. Jeg synes utdanningen er veldig spennende og allsidig. Det er mange utfordringer, og man skal hele tiden tenke seg om og finne løsninger. Jeg vil fortsette å jobbe som båtbygger noen år til så jeg får bygget opp erfaring. Kanskje jeg senere får lyst til å prøve noe annet innenfor bransjen.»



Du kan lese mer om båtbygger utdanningen på skolens hjemmeside <https://unord.dk/uddannelser/baadebygger>

A scenic landscape of a fjord filled with icebergs. In the foreground, a red boat is visible among the icebergs. The water is a deep blue, and the icebergs are white and blue. In the background, there are large, rugged mountains with patches of snow under a clear blue sky.

**BÅTEN HAR GÅTT
PÅ ET SKJÆR
HVA GJØR JEG NÅ?**

Det finnes to typer skippere på Grønland: De som har gått på et skjær og de som ikke vil innrømme det!

Av Søren Hald Møller, mangeårig båtfører på Grønland og kunde hos Pantaenius.

Det er selvfølgelig ikke helt sant. Men Pantaenius og vår grønlandske samarbeidspartner Illit Forsikring kan bekrefte at vi hvert år får mange henvendelser fra kunder om skader etter grunnstøting på Grønland.

Vi har også spurt Politiet på Grønland om gode råd for å unngå ulykker til sjøs og hva man kan gjøre når skaden har skjedd. Grønlands politi er ansvarlig for mindre SAR-operasjoner i kystnært farvann.

En deilig sommerdag i juli 2022. Jeg var på vei sørover i min nye Targa 27.2, utstyrt med en Volvo Penta D6 motor med drev. Turen skulle gå fra min hjemby Nuuk til nærmeste bygd sørover; Qeqertarsuatsiaat, en tur på ca. 100 nautiske mil.

Jeg kjenner leden ganske godt, og har seilt i området i mer enn 30 år. Jeg betrakter også meg selv som en erfaren skipper med alt det innebærer av lokalkunnskap, kjennskap til navigasjon og planlegging av seilingsrute, samt kjennskap til båten og utstyret ombord. Så jeg var naturligvis godt forberedt og kunne huke av alle punktene på sjekklisten. Har du sjekket værutsiktene? Har du fortalt hvor du skal seile? Har du drivstoff og vann til turen? Fungerer motor, navigasjons- og sikkerhetsutstyr som det skal?

Jeg skulle ikke være fremme i Qeqertarsuatsiaat før to dager senere, så jeg ville velge en ankerplass omtrent halvveis for natten og den påfølgende dag. Det er mange gode ankerplasser i området og valget falt på en liten fjordarm som heter Sanilerlia.

Det skal sies at det er en del år siden jeg var i Sanilerlia sist, men jeg kunne huske at det er et nydelig sted med en bra ørret elv å fiske i. Jeg kunne også huske at man skal kjøre forsiktig frem mot ankerplassen, da jeg tidligere hadde observert noen umerkede skjær som dukket opp ved lavvann.



Derfor kjørte jeg for sikkerhets skyld sakte og fulgte en gammel los led som var avmerket på sjøkartet, og som også kunne sees på kartplotteren. Men plutselig sa det bom, krasj, bang og hele båten ristet og krenget inntil den etter noen meter lå stille med motorstopp. Jeg hadde gått på et undervannsskjær bare 300 meter fra ankerplassen! Båten stod på skjæret på det nederste drevbenet.

Hva gjør man da, når man plutselig ligger der, grunnstøtt, alene og langt fra allfarvei? Ja, det nytter i alle fall ikke med alskens eder og forbannelser, som jeg ellers kunne mange av.

Det var i stedet tid for å samle tankene og få overblikk over situasjonen.

Først sjekket jeg om jeg kunne starte motoren og få båten fri fra skjæret. Det kunne jeg heldigvis. Jeg heiste opp drevet, kom fri av skjæret og smøg meg frem til ankerplassen og kastet anker.

Deretter undersøkte jeg omfanget av skadene på båt, drev og propeller. Den ene propellen hadde fått noen stygge skader på alle bladene, men ellers var det ikke noe å se på drevet. Motoren gikk fint, uten ulyder. Det var ingen vannintrengning verken i bunnen av båten eller i motorrommet.

Det neste var å ta stilling til om jeg skulle tilkalle hjelp, eller om jeg skulle prøve å seile hjem på egenhånd. Det er tross alt en lang tur på ca. 60 nautiske mil, men jeg hadde det ikke travelt og værvarslet lovet stille vær i flere dager fremover. Så jeg bestemte meg for å få noen timers søvn og så prøve å kjøre hjemover for egen maskin når det ble lyst.

Skulle det bli nødvendig, ville det være enklere å komme i kontakt med andre om jeg kom til den merkede innaskjærs leden langs kysten. Der er det både mobildekning og god VHF-kontakt, og det kommer jevnlig andre båter forbi. Dessuten har jeg alltid en nødpeilesender og en Garmin inReach med ombord så jeg kan komme i kontakt med andre og tilkalle hjelp dersom det ikke er mobil- eller VHF kontakt.

Jeg visste også at det er mange velegnede steder på hjemturen for å søke nødhavn om det skulle bli

nødvendig. Dessuten har jeg alltid med en liten påhengsmotor som kan settes på badeplattformen og styre båten hvis motoren skulle svikte.

Jeg kastet loss kl. 04 om morgenen og holdt turtallet under 1000 rpm hele veien for ikke å presse motor og drev unødig. Etter få timers kjøring var jeg ute på innaskjærs leden der jeg kunne ringe til Illit Forsikring i Nuuk og informere om situasjonen og min plan om å kjøre hjem for egen maskin.

Beskjeden fra Illit Forsikring var kort og klar: «Det er bra det ikke har skjedd mer, og du kan kjøre hjem for egen maskin. Men gi beskjed hvis du trenger assistanse med slep, så skal vi nok klare det. Ellers god tur hjemover og husk å gi oss beskjed når du har kommet hjem til Nuuk.»

Som avtalt fortsatte jeg turen og kom hjem til Nuuk etter 11 timers seilas.

Herfra gikk forsikringsaken slag i slag. Båten kom på land, skadene ble besiktiget og det ble avtalt hva som skulle repareres henholdsvis hos mekanikeren og hos glassfiberverkstedet. Det endte med et nytt undervannshus til drevet, et nytt sett propeller og reparasjon av en del skrammer på skroget under vannlinjen.

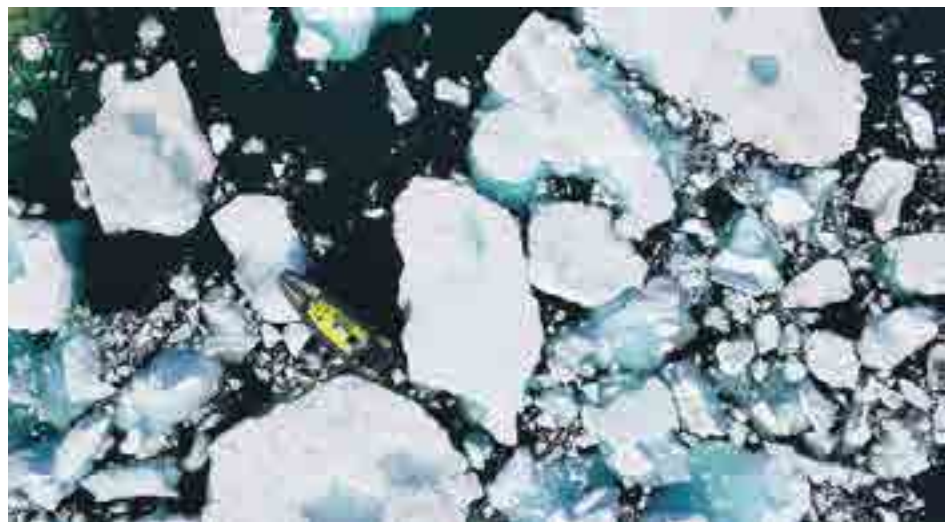
Jeg fikk en god og profesjonell behandling hos Pantaenius og Illit Forsikring hele veien, både med hensyn til service og forsikringsdekning. Etter tre uker var båten på vannet igjen, uten andre varige skader enn ripene i min stolthet.

Alle ulykker til sjøs viser viktigheten av å følge gode råd om sikker seilas. Gode råd om sikkerhet til sjøs handler ikke bare om å forebygge ulykker, men også om hva man gjør når skaden har skjedd.

Søsportens Sikkerhetsråd skriver: «De fleste ulykker til sjøs skjer ofte på grunn av små feil – og overraskende ofte i bra vær». Det var også tilfellet for meg. Et umerket skjær i en gammel los led, – mere skulle det ikke til!

Med tanke på seilas langs Grønlandskysten vil jeg føye mine egne erfaringer til de «offisielle» råd om en sikker seilas:

- **Man skal alltid ha en plan B hvis plan A svikter.** Her hjelper det mye med lokalkunnskap. Derfor: Søk råd og veiledning hos andre hvis du skal ferdes med båt i et område du selv ikke kjenner på forhånd. Dyktige sjøfolk deler gjerne sin viten med andre!



- **Man må ikke spare på utstyr til sikker navigasjon.** Spar heller på biffene og de dyre rødvinene. Man bør i alle fall ha en nødpeilesender eller en Garmin inReach og en ekstra GPS ombord.
- **Husk sjøkart i papirformat!** Nå for tiden rydder mange båtfolk bort papirkartene fordi de har en moderne kartplotter. Men det er en svært dårlig idé. Papirkart fungerer alltid, også når kartplotteren svikter. Papirkart gir et mye bedre overblikk enn det man kan få på en kartplotter. På papirkart kan man se hvor godt et område er målt opp og i hvilken grad man kan stole på opplysningene i kartet. Den slags informasjon finnes ikke i elektroniske sjøkart.
- **Merkingen av farvannet rundt Grønland er ganske sparsommelig.** Men det eksisterer en innaskjærs led langs hele vestkysten som er oppmålt og merket med varder og som de langt fleste benytter når de skal seile langs kysten. Det er viktig å sette seg godt inn i leden og tilhørende farvannsmerking når man planlegger turen: Hvor er det fyr og varder, hvilken informasjon gir de og hvordan skal man forflytte seg fra varde til varde?



- **Oppmålingen av farvannet rundt Grønland er også ganske sparsommelig.** Det meste av Grønlandskysten er fortsatt dekket av gamle sjøkart fra før GPSens tid som er mangelfulle og unøyaktige. Dessuten er det i alle grønlandske sjøkart store «blanke» områder som forteller at det aktuelle området ikke er målt opp. Dessverre er det også slik at selv i de best oppmålte områdene finnes det umerkede skjær som ikke finnes i sjøkartene. I min kartplotter har jeg f.eks. registrert over 300 skjær på Grønlands vestkyst som ikke er markert i sjøkartene.
- **Elektroniske sjøkart blir aldri bedre enn de papirkartene de er laget ut fra.** Derfor stemmer ikke nødvendigvis andres ruter og waypoints med det man har i sin egen kartplotter. Posisjoner i elektroniske sjøkart som er basert på opplysninger fra før 2010 avviker merkbart fra tilsvarende posisjoner i nyere sjøkart. Derfor må man sjekke data man får fra andre før man bruker dem til navigasjon i egen båt!
- **Hvis man ser eller treffer et umerket skjær, bør man melde det til Geodatastyrelsen.** I mitt tilfelle kjørte jeg på et umerket skjær i Sanilerlia, hvilket jeg meldte inn til Geodatastyrelsen. Skjæret er nå registrert i Geodatastyrelsens sjøkartrettelser og det blir ført inn i sjøkartet.

Som en avslutning vil jeg si: På samme måte som man aldri skal nøle med å kontakte redningsselskapet, skal man ikke nøle med å kontakte forsikringsselskapet hvis man har fått en skade på båten. Pantaenius og Illit Forsikring kunne veilede og hjelpe med å treffe de riktige beslutningene så båt og mannskap kan komme trygt og sikkert hjem.

Grønlandspolitiets råd for en sikker seilas:

- Gi beskjed om at du reiser og hvor du skal
- Sjekk værmeldingen
- Sjekk at vannstandsalarmer og at lenseutstyret virker
- Ta med både VHF-radio og satelittkommunikasjonsutstyr så du i en nødsituasjon kan slå alarm
- Ta med ekstra drivstoff
- Ta med redningsvester og evt. flyte- og overlevelsesdrakter til alle ombord. Ta med varme klær.
- Ikke kombiner alkohol med båtkjøring.



VEDLIKEHOLD AV SEIL, SPRAYHOOD OG KALESJER

Når du seiler blir seil, sprayhood og kalesjer utsatt for naturens krefter. Det betyr en potensiell opphopning av salt, alger og mugg. Saltkrystaller er spesielt skadelige da de sliter på fibrene og tiltrekker seg fukt. Dette kan igjen føre til problemer med at delene kan få jordslag og det kan oppstå algevekst. Dette påvirker ikke bare de utsatte delenes utseende, men også deres funksjon.

Så når du tar en gjennomgang av båten ved sesongstart og –slutt, bør du med fordel også gå gjennom seilene, sprayhoods og kalesjer. Du kan enten vedlikeholde de ulike delene selv, eller du kan få profesjonell hjelp.

Vi har spurt Seilmakeren i Egå om hvordan du kan vedlikeholde seil, sprayhood og kalesjer selv:

Det er viktig at du får rensket godt, noe du best gjør ombord i båten rett før du demonterer delene. Bruk vannslangen og spyl grundig gjennom alt. Etter demonteringen skal du gå grundig gjennom alle deler for å avdekke eventuell slitasje, skader eller hull i vinduene. Finner du skader du ikke kan reparere selv, må du kontakte en seilmaker. Rengjøring av seil, sprayhood og kalesjer kan være en hard påkjenning for sømmene, så vent med å gå til seilmakeren med reparasjoner til du er helt sikker på at du har overblikk over alle skadene.

Er det forekomster av grønne alger, kan du legge delene i bløt i rodalon. Husk å benytte det anbefalte blandingsforholdet og vask delene forsiktig til slutt. Er det forekomster av mugg eller jordslag, kan du bruke "Jordslag fjerner" som du får kjøpt hos en seilmaker eller ved Matas. Legg delene i bløt og vask forsiktig til slutt.

Når du har utført overnevnte, er det viktig at alle deler blir skikkelig tørre. Det kan man for eksempel gjøre ved å legge alt ut på et stort gulv, gjerne med gulvvarme, eller du kan henge dem til tørk i et lunt rom.

Vil du være ekstra snill med sprayhood eller kalesje, setter du dem inn med impregnering på den samme siden den er impregnert fra før (ofte innvendig side). Du kan kjøpe impregnering på sprayboks, men det kan være vanskelig å oppnå et vellykket resultat med denne metoden.

Seilmakeren anbefaler at du maler på impregnering med en vanlig male pensel. Impregneringen skal gjennomføres først etter at eventuelle reparasjoner er utført.

Du kan også velge å sette bort jobben til profesjonelle, under har vi beskrevet hvordan det blir utført og kontaktinformasjon til aktør som kan tilby disse tjenestene.

Båtkalesjer:

Kalesjene vaskes skånsomt og individuelt. For de fleste kalesjer vil mesteparten av mugg, muggflekker og alger forsvinne i vasken. Deretter blir kalesjene "badet" i impregnering så de blir tette. Til sist pusses eventuelle vinduer og kalesjen pakkes så det er klart til avhenting/levering. Doxa Interiør: doxainterior@hotmail.com



Er det forekomster av grønne alger, kan du legge delene i bløt i rodalon.

Seil:

Seil flatvaskes forsiktig og individuelt på gulvet. Ved vasken fjernes de skadelige saltkrystallene som tiltrekker fukt og som med tiden sliter på fibrene i seilet. Også for de fleste seil vil mesteparten av mugg og alger forsvinne i vasken. Når seilet er tørt pakkes det så det er klart til avhenting/levering.

Gran Seil: henning@granseil.no





NÅR NØDEN ER STØRST...

Dansk Sjøredningsselskap ble opprettet av en gruppe frivillige i 2004, og har siden da vokst til 1400 medlemmer og en stor gruppe profesjonelle reddere.

Hvem frykter ikke at motoren skal streike midt utpå havet en stormfull dag? Eller at riggen plutselig kollapser en dag hele familien er ombord og man er ute av stand til å komme i havn igjen? Den situasjonen er dessverre ikke uvanlig. Over tusen ganger i året rykker båtene fra Dansk Sjøredningsselskap ut til slike oppgaver. Siden 2004 har Dansk Sjøredningsselskap vært klar til å rykke ut og hjelpe når det har oppstått nødsituasjoner på sjøen. De over 400 frivillige på 14 stasjoner er klare for å rykke ut hele døgnet, hele året og i (nesten) all slags vær, - uten å få en krone for det.

«Frivillighet er sentralt i DSRS» sier formannen i DSRS, Steen Wintlev-Jensen. «Man blir frivillig i DSRS fordi man kjenner livet på sjøen og brenner for å hjelpe andre som er i nød. Vi hjelper alle, også de som ikke er medlemmer, men de fleste ikke-medlemmer vil hjelpe melder seg inn rimelig raskt!»

DSRS visjon er å hjelpe dem som gjennom fritidsaktiviteter på sjøen, har kommet i en situasjon de ikke selv kan løse, og i tillegg stille frivillige og materiell til rådighet for den offentlige beredskapen til sjøs. 20-30% av alle oppdrag kommer via JRCC; den statlige enheten som koordinerer redningsoppdrag til sjøs.

Fra «glade amatører» til profesjonelle redningsmenn
Dansk Sjøredningsselskap har gjennom flere år hatt et obligatorisk utdanningsprogram for alle frivillige redningsmenn. Men i tillegg til den formelle utdanningen, har opplæringen på stasjonene også vært et meget viktig element for å sikre at det er kompetente redningsmenn i besetningen.

«I takt med at DSRS får flere stasjoner og flere frivillige, har man i organisasjonen satt ytterligere



fokus på opplæring og trening. Styret besluttet derfor i 2023 at man ønsket obligatorisk opplæring og trening for alle frivillige mannskap», sier Steen Wintlev Jensen.

Målet med den obligatoriske opplæringen er å sikre at mannskapene er i stand til å løse alle DSRS oppgaver effektivt, kompetent og forsvarlig, uten å gå på kompromiss med egen eller andres sikkerhet. Arbeidet med å tilrettelegge et felles opplæringsprogram for hele DSRS er gitt til en gruppe utdanningsansvarlige som alle har lang erfaring.

«Takket være støtte fra D/S NORDEN/Orient's Fond ble det i 2024 mulig å starte opp obligatorisk opplæring allerede høsten 2024. Med dette fokuset på opplæring er det vårt ønske at DSRS utvikler den frivillige besetningen og beveger seg i retning av en semi-profesjonell redningsorganisasjon», sier Steen Wintlev-Jensen.

Behov for støtte til oppgradering av materiell og redningsstasjoner

Den store utfordringen nå er å modernisere flåten av redningsskøyter og å utvide antall redningsstasjoner. DSRS har idag over 18 båter til rådighet, men ingen er helt like, noe som er kostbart med tanke på vedlikehold og drivstoff. De fleste båtene går dessuten mot slutten av sin levetid.

«Først nylig har vi fått en økonomi som gjør det mulig å anskaffe nye båter og flåten har behov for

en enorm oppgradering for å kunne sikre at vi kan utvikle oss fremover. Derfor har vi behov for en større økonomisk innsprøyting de kommende årene for å kunne standardisere flåten. Tatt i betraktning at vi løser en viktig oppgave for staten uten å ha fått en krone i støtte hittil, mener vi det vil være rimelig at det offentlige bidrar til å modernisere flåten», avslutter Steen Wintlev-Jensen.

DSRS har utviklet seg til å bli en viktig og uunnværlig operatør på sjøen og har idag ca. 14 000 medlemmer. Det er selvsagt mange, men om vi ser på hvor mange som benytter farvannet til fritidsaktiviteter, mangler det et stort antall medlemmer. Vi anbefaler derfor på det sterkeste at du melder deg inn i DSRS så vi kan styrke sikkerheten til sjøs ytterligere.



- Allmennyttig forening
- 14 stasjoner i dansk innenlands farvann
- Mer enn 400 frivillige
- Ca. 14 000 medlemmer
- 2024: 1028 redningsoppdrag og assistanser
- 2024: 9612 personer hjulpet i havn

SIKKERHETEN

Sikkerheten ombord kan komme til å avhenge av de beslutningene som ble tatt da det ble skiftet utstyr eller båten ble vedlikeholdt.

Det sier seg selv at sikkerhetsutstyret ombord skal være i orden, men det er også flere andre ting som fort kan vise seg å utgjøre en sikkerhetsrisiko. Mange av delene som blir skiftet har ofte en viktig funksjon, og ved svakhet eller brudd i noen av disse, kan det utgjøre en sikkerhetsrisiko.

Det er mange aktører i båtbransjen som gjerne vil bidra til at vi holder båten i god stand. Flesteparten av distributører og butikker leverer solide og trygge løsninger på deler og utstyr.

Men, det er dessverre også leverandører, ofte gjennom utenlandske hjemmesider, som lover deg full pakke til halv pris eller enda rimeligere. Det er derfor viktig å være påpasselig og tenke på at det kan bli dyrt å spare de siste kronene ved å velge slike produkter.

Vi kan ikke understreke viktigheten av å bruke godkjente komponenter til båten godt nok. Vi ser mange eksempler på at det motsatte er tilfelle, eksempelvis at det blir brukt slanger, T-stykker og ventiler under vannlinjen som egentlig er produsert til håndvasken på badet. Det kan plutselig gi alvorlige overraskelser. Skal du skifte slanger og ventiler, bør du ta kontakt med din lokale båtutstyersforhandler. Her finner du ekspertene på båtutstyr og komponenter. I et byggevarehus er det sjelden noen som kan svare på om komponentene deres er godkjent for bruk i båt.

Når det gjelder riggen, er det også mange komponenter som ligner på noe som kan brukes. Men også her er båtens sikkerhet avhengig av at du velger deler som er konstruert til formålet og som har gjennomgått en viss kvalitetskontroll i produksjonen. En rustfri sjakkel er ikke bare en rustfri sjakkel, og det er en grunn til at en WICHARD sjakkel koster en del mer enn de gjør hos byggevarehusene. Igjen anbefaler vi at du spør folk med fagkompetanse når det skal kjøpes nytt. Det viktigste er å unngå å kompromiss

for å spare litt penger, - det kan bli både farlig og dyrt i lengden. Blir du f.eks. fanget på sjøen i en skybygge med sterk vind, er det som regel her et billig genoa fall, kjøpt på en kinesisk hjemmeside, ryker. Husk at det ikke er andre enn deg selv til å redde rullegenoan når den lander på fordekket i en slik situasjon.

Generelt kan vi ikke anbefale at du på egenhånd begir deg ut på å skifte elektriske komponenter, med mindre du har erfaring med å jobbe med strøm. Men skulle du likevel finne på å gjøre det, er det viktig at de komponentene, ledningene og kontaktene du bruker ikke kommer fra det lokale byggevarehusets 220 volts sortiment eller en utenlandsk hjemmeside du fant etter en tur innom Ebay.

Det kreves litt ekstra av kontakter og annet elektrisk utstyr for å håndtere den mengden strøm som eksempelvis en baugpropell bruker, selv om det bare er snakk om 12 eller 24 volt. Ikke kjøp det i et byggevarehus selv om det er billig, da dette er produsert i store kvanta til bygningsstrøm. Dette utstyret er absolutt ikke egnet til det fuktige maritime miljøet, eller til å håndtere den mengde strøm som skal til. Det kan bli farlig, og har du mistanke om at noe av utstyret i båten er av en slik kvalitet, bør du rådføre deg med en profesjonell før båten ender opp som en brannfelle.

Dette gjelder for all elektronikk til båten. Det er mange smarte gadgets som kan virke uunnværlige, men også her vil vi anbefale at du kjøper utstyr av høy kvalitet og som egner seg til maritim bruk. Ikke la deg friste av lave priser og gratis frakt fra Østen.

Vær alltid påpasselig og forsikre deg om at du velger ut fra kvalitet og sikkerhet når du monterer en komponent i båten. Mange av disse komponentene bidrar samlet sett til at båten er sjødyktig. Du må ikke sette ditt eget eller familiens liv og sikkerhet på spill. På en rekke områder kan det ikke rettferdiggjøres å velge rimelige deler, gitt at du skal skape en sikker båt, - en båt du alltid kan ha tillit til. Det gir ro i sinnet å vite at det ikke er inngått kompromisser på bekostning av sikkerheten, og vi er jo på båttur fordi det gir oss glede.

OMBORD

Bruk alltid rigg bolt med splitt som sikres med tape når du rigger båten. En gjenget bolt fra verktøykassen er ikke det riktige valget og vil utgjøre en sikkerhetsrisiko.



EVENTYRET FINNES RETT UTENFOR DØREN



Til tross for mange seileventyr rundt omkring i verden, ligger min første seiltur uten voksne i det syd fynske øyriket som et kjært minne i skipssekken.

En god venn og jeg dro fra Svendborg en lørdag morgen i flott vær med kurs for Ærøskøbing. Vår lille Liljebåt var lastet med gå-på-mot, forventning og med yndlingsmusikken strømmende ut av den enkle høyttaleren. På den knapt 15 nautisk mil lange reisen var vi nære på å gå på grunn opptil flere ganger. Men vannet var heldigvis så klart at vi kunne skifte kurs mot dypere vann når vi så krabbene dukke for kjølen som kom susende. Vi var heller ikke spesielt nervøse for å gå på grunn, for vi kunne alltid hoppe uti til livet og dytte oss fri igjen.

Vel fremme i Ærøskøbing fikk vi fantastisk hjelp av andre seilere under tilleggingen, og vi følte at vi var en del av fellesskapet. Det viste seg at vi kom til å bli veldig godt kjent med dette fellesskapet, for dagen etter blåste det opp, og i flere dager tok vi ikke sjansen på å forlate havnen.

Her lå vi fortøyd og gikk sakte men sikkert tom for penger og måtte gjemme oss for havnesjefen når han var på innkrevingsrunden. Samtidig ga andre seilere oss gode råd om hvordan vi skulle komme oss videre. Det kom til og med en enbent mann som ville seile med oss mot Dresjø hvis han hadde hatt begge sine ben. Dagen etter møtet med den enbente avtok vinden noe, og vi samlet mot til å stikke til sjøs. Vi så at vindretningen kunne ta oss til Rudkøbing, så det ble planen.

Men vi hadde ikke komme langt ut på Mørkedybet før vinden økte og dreide, så kraftig at vi ikke kunne holde samme kurs. Vi forsøkte å ta en snarvei på innsiden av Strynø, men siden vi ikke var helt sikre på dybden, la vi roret i borde og slapp ut seilene.

Den nye kursen tok oss i full fart tilbake gjennom Mørkedybet og rett inn i den gamle havnen i Drejø for fulle seil. Vi svingte båten opp mot vinden, tok ned seilene og gled stille inn på en ledig gjesteplass. Dagen hadde vinden løyet betraktelig og vi kunne drive for en lett aktenfor tvers retur gjennom Svendborgsund og hjem til et skikkelig måltid, tørre



klær og skipssekken fylt med et reelt eventyr fra bakgården.

De fleste av oss elsker et spennende eventyr og vanligvis gir store som små av slike opplevelser blod på tann for å utforske flere horisonter.

Noe av følelsen av eventyr ligger i å begi seg ut på noe hvor beslutningene må tas der og da, man er en aktiv brikke i spillet om hvordan eventyret skal utspilles og man ikke er sikker på hva som skjuler seg bak neste odde.

I Danmark er vi beriket med en skjærgård av øyer som danner rammen rundt et unikt beskyttet farvann. Farvannet innaskjærs er som havets lekegrind, skreddersydd for at våre unge, kommende seilere allerede i ung alder kan skape sine egne eventyr på vannet. Det kan virke overveldende når man som forelder sender barna ut i båt for første gang, og bekymringene står i kø. Men barn kan langt mer enn vi tror, og de vokser med ansvaret.

For å sikre at barna våre skal få de beste opplevelsene og at vi som foreldre kan være rolige, er det viktig at vi forbereder dem best mulig. De må læres opp så de kan ta veloverveide beslutninger og føle at de behersker de utfordringene de møter på den dagen de drar av gårde ut av lekegrinden.

Vi må huske på å involvere barna i alle aspektene av livet ombord i en båt. Gi dem roret og lær dem å føre båten på en trygg måte, også når været viser muskler. Lær dem å slakke ut på seilene når det kommer vindkast, og redusere motorens gasspådrag i bølger. Involver dem i betydningen av sunn fornuft og godt sjømannskap.

Selv om de ikke har VHF sertifikat, lær dem hvordan den brukes, spesielt i en potensiell nødsituasjon. Sørg forøvrig for at alt utstyr ombord er funksjonelt. Det betyr ingen ting om opplevelsen skjer for seil eller motor så lenge de unge får lyst til å utforske hva som er bak neste odde.



NATTSEILAS

Gå ikke glipp av de fine opplevelsene som venter. Legg ut på en nattseilas og mål krefter med en annen form for navigering.

Det senker seg en annen ro rundt båten. Horisonten forsvinner gradvis for til slutt å være helt, eller nesten helt borte, - det avhenger av været. Er det klar himmel, er det fortsatt en anelse lys igjen, men er det overskyet, blir det helt mørkt. Det er en spesiell opplevelse å seile inn i natten. Navigasjonen blir med ett litt mer viktig, siden du ikke lenger kan styre på landkjenning, men må holde mer øye med kompasskursen. Vi har jo i de fleste båter nå om dagen en kartplotter å forholde oss til, men du må også være forberedt på å kunne seile båten kun ved hjelp av sjøkart.

Plutselig blir opplæringen man fikk da man gikk på kurs viktig. Du bør som minimum med 30 minutter eller en times mellomrom notere deg posisjon og klokkeslett, i tillegg til kurs og hastighet. Skulle det elektroniske utstyret i båten svikte, kan den sist kjente posisjonen, kurs og fart raskt gi deg en idé om hvor du er. Du skal nå i gang med å finne posisjonen din ved å peile de fyrene som er synlige.

Du bør forsikre deg om at båten er klar for en nattlig seiltur. Det sier seg selv at man skal funksjonsteste lys og lanterner så man ikke drar av gårde med feil på en av lanterne, som dermed ville kunne føre til en farlig situasjon.


Visse farvann og ruter er bedre merket for nattseilas enn andre. Det finnes steder der ledefyr direkte kan sikre deg at du følger den leden du bør følge. Andre steder er det svært få lys og fyr som er synlig etter mørkets frembrudd.

Når du har kontroll på navigeringen, er det tid for å tenke over om det er andre på vannet du skal unngå å kolliderer med. Mindre lystbåter kan ofte vike for hverandre med for kort avstand når det blir klart om du skal gå foran, eller om du har vikeplikt og skal gå bakom. Her er lanterneføringen viktig, da en seilbåt har retten til veien, mens en motorbåt skal vike. Det er altså viktig at du kjenner lanterneføringen på de aktuelle fartøyene, så du vet om du skal vike eller holde kurs og fart.

Ennå viktigere er det hvis du seiler i Øresund, eller et annet trafikkert farvann der nyttetraffikken ikke tar pause om natten. Her er det virkelig viktig at du holder deg til regelen om å krysse de store trafikkerte rutene vinkelrett og å finne et tidspunkt hvor det er så få nyttefartøy som mulig i nærheten. Her må man huske at de har begrenset mulighet til å vike unna og at det raskt kan komme til sammenstøt med fatale følger.

Det med å navigere er selvfølgelig mye enklere når du har en kartplotter som hele tiden viser nøyaktig hvor du er i forhold til eventuelle hindringer. Er det samtidig en kartplotter med AIS, kan du få opplysninger om de andre båtene som deler sin posisjon, fart og kurs med deg via VHF-radioen. Dette gjør turen noe enklere. Men husk at du skal vite hvordan du håndterer situasjonen ved et eventuelt bortfall av kartplotter og/eller AIS. Det er for eksempel ikke helt ukjent at en båt «forsvinner» fra AIS, og det er jo heller ikke alle båter som sender ut AIS signal.





Horisonten forsvinner gradvis for til slutt å være helt, eller nesten helt borte

Vi har spurt Jan B. Hansen fra JBH Sailing om han vil dele litt av sine erfaringer om nattseilas. Jan har erfaring både fra langtur med mannskap og single hand regattaer. Alt basert på mange tusen sjømils seilas i de mørke timer.

Under de rette forholdene og med god planlegging, kan seilas om natten være vakkert, avslappende og godt for sjelen.

Utfordringen er selvsagt at man har begrensede muligheter for å orientere seg når det er mørkt, og noen kan bli påvirket negativt av endringen i døgnrytme.

God planlegging kan gjøre det mye mer overkommelig. Start med å planlegge selve seilasen: Fra hvor og til hvor. Legg inn så mange waypoints at du kan følge kurslinjen på skjermen uten risiko. I mørket kan det være vanskelig å bedømme avstanden til land, så heller et waypoint for mye enn en grunnstøting for mye.

Alle sjømerker burde være synlig på skjermen, avhengig av zoom nivå. Jeg seiler ofte med delt skjerm om natten, en halvdel til oversiktskart og en halvdel med ca. 200 m zoom. Med det oppsettet overser jeg ingen bøyer.

AIS er en fin hjelp, men det er ikke et sannhetsvitne. Radar er i mine øyne mer troverdig, da det er de færreste forunt å kunne skru av sitt radarekko. Med korrekt innstilling kan en god hobbyradar se stort sett alt, helt ned til ringmerkede fugler.

Prøv å planlegge så du ankommer havn i dagslys. Skal du ankomme en fremmed havn om natten, bør du sette deg grundig inn i innseilingsforholdene og kartet over havnen. Pass spesielt på vannnybdene i havnebassenget.

Umerkede fiskebøyer er et problem, særlig i Frankrike/ Spania/Portugal/Middelhavet. Bøyene vil sjelden lage mer enn en liten ripe i lakken, men ved motorseilas kan du være uheldig og få tau i propellen. Jeg unngår i størst mulig grad å gå for motor i de områdene om natten.

Du skal visuelt kontrollere at lanternene lyser korrekt. Topplanterner blander ikke, men er ikke nok for alle båtstørrelser. Jeg har et 200olumen søkelyst fast installert under baugspydet med en tenne/slukke bryter i cockpiten. Under normale forhold lyser den 3-400 meter uten å blende. Det er en fordel i farvann med mange sjømerker og ved havneanløp i mørket. Skal jeg på dekk om natten foretrekker jeg å tenne

dekslyset. Det ødelegger riktig nok nattesynet, men gir et bedre overblikk på fordekket, og nattesynet kommer igjen etter 10-15 minutter.

En kraftig vannfast lommelykt og hodelykt er nødvendig. Sørg for at de er fulladet. Prøv å unngå å kjøpe lykter der du må trykke deg gjennom en hel syklus av funksjoner for å skru lykten av og på. Av og på knapp er tilstrekkelig. De billigste lyktene fra tvilsomme (kinesiske) websider er ofte mindre pålitelige.

Før det blir mørkt skal du sjekke værmeldingen og kritisk tilpasse seilføringen. Det er bedre med for lite enn for mye seil oppe. Sørg for å ha merker på fall og skjøter og at du har øvd inn rutiner for å håndtere reving og seilskift. Tro ikke at du skal fravike rutinene selv om du er sliten, – det går sjelden bra.

Jeg har skrevet ned så og si alle manøvrer i punktform. Jibber, slag, seilskift og reving. Jeg leser dem ikke hver gang, men bare det å ha skrevet dem ned hjelper på hukommelsen.

Sørg for å være godt kledd. Det blir ofte kaldere enn forventet om natten, og temperaturen stiger ikke før soloppgang.

Ha forberedt litt varm mat og drikke på forhånd. Natten er lettere å komme gjennom når du er komfortabel, varm og mett.

Jeg går aldri på dekk uten regningsvest (med innebygget lys) om natten, som regel bruker jeg også sikkerhetsline. Når jeg seiler alene, har jeg alltid en personlig nød-peilesender (PLB) på meg.

Mine deksbånd på dekk er et flatt fluoriserende bånd. De er enkle å se og ruller ikke under føttene.

Er man flere ombord, lag en vaktplan og overhold den i størst mulig grad. Unngå at deler av mannskapet blir utslitte på grunn av mangel på søvn.

SMIDIG SKADE

GRUNNSTØTING OG DREVSKADE

Vi ser dem hvert eneste år, og mange har kanskje også opplevd det. Faktisk har Troels Kløvedal sagt at hvis man påstår at man aldri har grunnstøtt, så er det neppe sant.



BEHANDLING

Vi ser at grunnstøtinger utgjør en stor del av vårt skadebilde og som et utgangspunkt er en grunnstøtingsskade dekket av kaskoforsikringen. Vi kan ikke si at grunnstøtinger inntreffer oftere i en seilbåt eller en motorbåt. Men, det kan være forskjell på skadeomfanget avhengig av om det er den ene eller det andre. En mindre grunnstøting med lav fart i en seilbåt gir ofte ikke så alvorlig skade. Skjer det en stor grunnstøting ved høy fart, er saken ofte en annen. Spesielt når det er snakk om større og nyere båter kan det bli en stor reparasjon.

Når det gjelder motorbåter som grunnstøter kan regningen fort komme opp i betydelige beløp uansett om det er snakk om høy eller lav hastighet. Årsaken er at når en motorbåt grunnstøter, selv ved lav hastighet, er det propell og aksel eller drev som er i faresonen. Det er ikke helt ukjent for Pantaenius at selv den minste berøring av bunnen med et drev koster fort over NOK 100.000. Det avgjørende er ofte prisen på et drev eller de delene som skal til for å reparere et drev.

Når skaden først har skjedd, vil saken ofte bli gitt til en lokal takstmann som vil besiktige skaden sammen med verkstedet som kunden ønsker skal utføre reparasjonen. Hvis skaden ikke er omfattende og en reparasjon er mulig, vil denne muligheten bli undersøkt. En skjev propell og en skjev aksel, samt pakninger og lager. Hvis det koster mindre enn et helt nytt drev, vil erstatningen ende på reparasjonsbeløpet. Vi vil ikke motregne en avskrivning på de skadede delene da forsikringsbetingelsene våre sikrer kunden full erstatning for alle de skadede delene.

Andre ganger er det ikke gjennomførbart å gjøre en fornuftig reparasjon. Hvis eksempelvis huset har sprukket, vil takstmann og verksted gå gjennom skadene og finne frem til hvilken løsning som er mest fornuftig. Er det nødvendig eller kostnadsbesparende å skifte drevet, vil erstatningen heller ikke i dette tilfellet bli motregnet en aldersavskrivning. Vi erstatter gammelt drev med et nytt drev uten avskrivninger.

En av Pantaenius kunder var uheldig på en båttur i august. Han ville kjøre en tur fra Faxe Ladeplads til Rødvig Havn i sin Regal 2520. Omtrent 0,6 nautisk mil fra Rødvig Havn treffer båten steinbunn ca. 400 meter fra kysten. Det medfører 3-4 støt fra propellen mot bunnen. Kunden kjører hjem til havn i Faxe Ladeplads igjen og får båten opp på en tilhenger. Her konstaterer han at propellene er ødelagt og han kjører båten til det verkstedet han pleier å bruke til reparasjon og service. Propellene kan ikke rettes opp og finnen på drevet må repareres. Mekanikeren konstaterer samtidig at det er en ulyd fra selve drevet.

Pantaenius beslutter at skaden bør besiktiges av en takstmann i fellesskap med verkstedet. Ved besiktigelsen vurderer takstmannen at det i tillegg til skadene relatert til grunnstøtingen, er skader på gir hjulet. Disse skadene skyldes ikke grunnstøtingen, da dette er sliteskader som ofte sees på eldre drev. I denne situasjonen søker takstmannen å finne den løsningen som best ivaretar kundens interesse. I stedet for å reparere skadene etter grunnstøtingen, som ville etterlatt kunden med den samme slitasjen i giret, tilbyr takstmannen at vi skifter hele drevet,

mot at kunden selv dekker utgiftene til utskifting av propellene. Prisen på propellene tilsvarer nesten eksakt den ekstraavgiften Pantaenius har fra reparasjonsprisen til prisen på et helt nytt drev. Takstmannen avtaler med kunden at forsikringen dekker innkjøp av nytt gir, mot at kunden selv betaler skaden på propellene. Dermed oppnår kunden en forbedring av båten og får løst en slitasjeskade på drevet, uten å stå igjen med en stor reparasjon for egen regning.

Eieren av denne Regal motorbåten sitter igjen med en båt som fremstår i bedre stand etter reparasjonen enn det den gjorde før skaden inntraff. Den eneste ekstraavgiften var faktisk prisforskjellen på en reparasjon og et helt nytt drev. Denne avgjørelsen har økt bruktpåverken på båten betraktelig, siden drevet

nå er helt nytt, og eierens egen betaling var rimelig sett i lys av det samlede resultatet.

Når Pantaenius sender ut en takstmann for å vurdere en skade, er det både for å sikre at skadens fulle omfang blir avdekket, og at det ikke glemmer seg en skjult skade. Når takstmannen vurderer en skade, kan han samtidig bidra til å finne den beste løsningen for båtieren innenfor de rammene skadens omfang tillater. I mange tilfelle er det gunstig at man som båtier deltar i prosessen, og det kan være at relativt små tilleggskjøp bidrar til at båtieren sitter igjen med en bedre båt etter reparasjonen. Pantaenius som forsikringsformidler, samt de takstmenn vi benytter til å vurdere skadene, søker gjennom dialog å oppnå det beste resultatet for kunden. Innenfor rammene av dekningen, vil gode løsninger via dialog alltid være hovedmålet ved enhver skadebehandling.



MESSER OG ARRANGEMENT I 2025

Pantaenius vil være representert på følgende messer og events, og vi gleder oss til å møte kunder og samarbeidspartnere i 2025.

Håper vi ses!

NORGE:

Messer:

Båtmessen, Sotra, Bergen	6/2 – 9/2
Sjøen for Alle, Kadettangen, Sandvika	8/5 – 11/5
Båter i Sjøen, Aker Brygge, Oslo	28/8 – 31/8

Arrangement:

Færdern	13/6 – 14/6
---------	-------------

DANMARK

Messer:

Maritime Dage, Boat Show Denmark, Fredericia	21/2 – 23/2
	28/2 – 2/3
Copenhagen Boat Show	28/8 – 31/8

Events:

Nordfyns Bank, Fyn Cup, Bogense	22/5 – 25/5
Classic Fyn Rundt, Kerteminde	30/5 – 1/6
AFI Two Star, Århus	14/6 – 15/6
DM Fladfisk, Onsevig	30/8 – 31/8



KLUBBKVELD MED PANTAENIUS?

Pantaenius besøker gjerne motorbåt- og seilforeninger eller havner, for eksempel til en klubbkveld, der vi kan holde et foredrag om våre betingelser og dekning ved skader m.m.

Har dere spesielle temaer dere ønsker belyst, vil vi tilstrebe å tilpasse deretter.

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

Trond Vika Furu 405 50553 – info@pantaenius.no



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





Ofte stilte spørsmål: FAQ

Vi gir deg her svar på mange av de spørsmålene vi ofte blir stilt.

Er det riktig at Pantaenius kaskoforsikring dekker alt, bortsett fra det som er direkte unntatt i betingelsene?

Ja, Pantaenius kaskoforsikring er en "all risk" forsikring som dekker alle ukjente og uforutsigbare hendelser som båten kommer ut for, bortsett fra de skader som er direkte unntatt dekning i betingelsene.

Kan jeg la båten ligge i vannet om vinteren?

Ja.

Kan båten min stå på land med masten på?

Ja, det kan den godt. Vær dog oppmerksom på at det øker vindpåvirkningen båten utsettes for og stiller større krav til stativet. Følg stativfabrikantenes anvisninger.

Skal mitt stativ godkjennes av Pantaenius hvis båten står på land med masten på?

Nei, men sørg for at stativet passer til båten. Ofte skal stativet være større og/eller oppgraderes med ekstra støtteben når båten står med masten på. Følg stativfabrikantens anvisninger.

I Pantanenius betingelser står det at forsikringen ikke dekker skader som skyldes vanlig og ikke plutselige værpåvirkninger (vind, regn, sol, snø, frost).. Hva er vanlige og ikke-plutselige værpåvirkninger?

Hvis det er normalt vær for årstiden, er det vanlig vær. Sterk vind og storm som er vanlig om høsten, er derfor vanlig vær om høsten. Siden sterk vind er vanlig vær om høsten dekker forsikringen normalt ikke et rulleseil som blåser ut om høsten. Hvis været har vært varslet, er det ikke en plutselig værpåvirkning.

Jeg har en 10 fots jolle som jeg bruker sammen med min 40 fots fritidsbåt. Skal jeg tegne egen forsikring av jollen?

Nei, jollen er automatisk omfattet av båtenes forsikringer, den skal kun spesifiseres med serienr på båt og motor.

Hvilken egenandel har jeg ved skader på båtenes jolle? Er det den samme som ved skader på båten?

Nei, ved skader på jollen har du kun en egenandel på NOK 2700.

Jeg har en båt med seildrev. Hvor ofte krever Pantaenius at belgen skiftes?

Pantaenius har ikke noe krav til når belgen skal skiftes, men vi anbefaler at man følger fabrikantens anvisninger.

Jeg har kun ansvarsforsikring på min båt som brenner fordi nabobåten brenner.

Kan jeg kreve erstatning av nabobåtenes eier?

Du kan kun kreve erstatning hvis du kan bevise at brannen i nabobåten skyldes en feil som eieren burde ha unngått. Dette er ofte veldig vanskelig.

Behøver man kaskoforsikring på båten ved landtransport når du har ansvarsforsikring på bilens tilhenger?

Ja, bilens ansvarsforsikring dekker kun skader på andres ting. Så hvis du vil ha dekket båten under landtransport, skal du kaskoforsikre båten.

Har jeg lov til å sette på en større motor enn det båten er godkjent for?

Nei.

Krever Pantaenius at båten er CE-merket?

Ja. Pantaenius forsikrer kun CE-merkede båter, medmindre båten er så gammel (før juni 1998) at den ikke skal CE-merkes, eller det er en one off, som heller ikke skal CE-merkes.

Er båten forsikret hvis den ligger i utlandet?

Hvis "utlandet" er innenfor det seilingsområde som står i polisen, er båten forsikret. Hvis båten ligger utenfor seilingsområdet skal du ha endret seilingsområdet for at båten er forsikret.

Er seiljoller forsikret når de transporteres på bilens tak?

Ja, seiljoller er medforsikret når jollen er lastet og sikret forsvarlig.

Er det forbehold om dekning hvis båten ligger for svai?

Nei, det er ingen forbehold. Men du bør ordne med regelmessig tilsyn av båten.

Er det egenandel ved tyveri av fastmonterte instrumenter?

Hvis instrumentene er i et lukket rom hvor det er nødvendig med verktøy for å bryte seg inn, er det ingen egenandel. Ellers er det valgt egenandel.

Hva menes med en passende tyverisikringsanordning?

Med passende menes det som er vanlig å bruke i båtbransjen. F.eks. for påhengsmotorer brukes normalt skinnelås på mindre motorer. På større påhengsmotorer brukes bolter som krever spesialverktøy.

Kan jeg slepe en annen båt? ("Har jeg lov" - eller "Er jeg forpliktet til"?)

Myndighetene informerer om at du, etter evne, skal forsøke å hjelpe andre som er i nød. Det kan være slep til havn av en annen båt som har motorstopp. Men dersom du krever bergingslønn, er skader på din båt ikke dekket av kaskoforsikringen. Vær forsiktig med å slepe en båt som ikke er i nød. F.eks. slep fra en havn til en annen der det er mulighet for reparasjon. Her dekkes ikke skader på din egen båt av alle kaskoforsikringer.

KONTAKT

NORGE

Pantaenius NUF
c/o Spaces
Fjordalléen 16
0250 Oslo
Tlf. : +47 22 83 41 11 - info@pantaenius.no

DANMARK

Pantaenius A/S
Østerbro 11, Postboks 110, DK-7800 Skive
Tlf.: +45 97 51 33 88 - info@pantaenius.dk

INTERNATIONAL

Tyskland
Hamborg · Tlf.: +49 40 37 09 12 34
yacht@pantaenius.com

Østerrike
Wien · Tlf.: +43 17 10 92 22
info@pantaenius.at

Storbritannia
Plymouth · Tlf.: +44 17 52 22 36 56
info@pantaenius.co.uk

Monaco
Monaco · Tlf.: +377 97 70 12 00
monaco@pantaenius.com

Spania
Palma de Mallorca · Tlf.: + 34 971 70 86 70
info@pantaenius.es

Sverige
Marstrand · Tlf.: +46 303 44 50 00
info@pantaenius.se

Australia
Sydney · Tlf.: +61 (02) 99 36 16 70
info@pantaenius.com.au

Polen
Gdansk · Tlf.: +48 58 35 06 131
info@pantaenius.pl

Hellas
Alimos · Tlf.: +30 21 09881046
info@pantaenius.gr

KONTAKT

Mandag - Torsdag 9:00 - 16:00
Fredag 9:00 - 15:00
+47 2283 4111
info@pantaenius.no

AKUTTE SKADER HOTLINE

Døgnåpent alle dager
+45 9614 7 9 13
skader@pantaenius.dk



PANTAENIUS
Specialist på båtforsikring



Tryksag
5041 0200

