

PANTAENIUS

NEWS 2018



Brand i bådhal | Det var kun bådere med kaskoforsikring, der fik erstattet deres skader.
Side 3

Orkaner i Caribien | Ødelæggelserne efter orkanerne i efteråret var enorme.
Side 6

Transport af både med trailer | Hvordan undgår du de mest almindelige skader.
Side 10



PANTAENIUS
Agentur for Lystfartøjsforsikringer

KÆRE LÆSERE

Vi har i dette nummer af Pantaenius News valgt at fokusere på forebyggelse af brand- og gasskader. Jeg håber, at du vil få udbytte af at læse disse artikler, og har du spørgsmål eller kommentarer til dem, er du velkommen til at skrive til vores e-mail info@pantaenius.dk. Vi fortæller også om sejladsen Færdern og dens historie.

Pantaenius indførte i 2017 ALL RISK betingelser på kaskoforsikringen, som dækker skader ved alle risici mens forsikringen løber; medmindre skaden direkte er undtaget i betingelserne. Det gør det lettere at læse betingelserne. I forbindelse med udsendelsen af de nye betingelser og forsikringspapirer, har vi konstateret, at mange af jer ikke har opdateret jeres oplysninger hos os. Vi vil derfor bede jer huske at fortælle os når du/l ændrer adresse, telefonnummer eller e-mail.

Vi vil også gøre opmærksom på at du nu kan vælge at få al kommunikation med os direkte på e-mail. Du skal bare sende os en e-mail på info@pantaenius.dk og bede om det, så sørger vi for resten.

Hos Pantaenius er vi selv sejlere og kender derfor dine behov som sejler; uanset om du har sejlbad, motorbad eller en sejljolle.

Vore nye ALL RISK betingelser betyder, at du fortsat på kaskoforsikringen har fast sum, nemlig det beløb som er aftalt i forsikringspolisen. Det giver tryghed, hvis båden skal erstattes efter en totalskade. Ved nye både er afskrivningerne store de første år, men det behøver du ikke bekymre dig om, da du får erstattet det beløb, som båden er forsikret for. Har du en ældre båd, som bliver totalskadet, ved du også, hvad du får og skal heller ikke bekymre dig om handelsværdien af den.

Langt de fleste skader er ikke totalskader men delskader, hvor båden kan repareres. Hos Pantaenius erstatter vi delskader uden fradrag på grund af alder og slid. Det gælder også skader på sejl og motor. Skader på mast og rig erstatter vi med de nødvendige reparationsudgifter

op til bådens forsikringssum og er ikke begrænset til en procentdel af bådens forsikringssum.

Har du en jolle eller en motorbåd, hvor bådens hovedmotor er en påhængsmotor, erstatter vi motoren ved totalskade med den forsikringssum, som er aftalt på policen. Eneste fradrag er en eventuel selvrisiko.

I kaskoforsikringen er transport af båden på trailer eller lastbil automatisk dækket i Europa. Derfor kan du sætte jollen, kapsejlsbåden eller trollingbåden på traileren uden at skulle tegne en tillæggsforsikring.

Kaskoforsikringen dækker sejlads hele året, og som standard har du et stort sejladsområde, der dækker de fleste sejleres behov. Men skal du på langtur til Middelhavet, Caribien eller længere, finder vi som regel en løsning, som passer til dig.

Har du brug for akut hjælp, kan du døgnet rundt komme i kontakt med en skademedarbejder på vores hotline. Vi har et bredt netværk af lokale og internationale reparatører. Det gør det lettere for os at servicere dig ved skader, også hvis du tager på langtur.



Vi har forbedret kaskodækningen, så vi kan dække udgifter til indkvartering og hjemrejse med op til DKK 40.000, hvis din båd under en rejse skulle blive udsat for en dækningsberettiget skade og vores taksator vurderer, at båden er ubeboelig.

Har du tegnet ulykkesforsikring for bådens besætning og gæster, kan denne dække hjemtransport af båden med op til DKK 75.000, hvis skipper bliver hospitalsindlagt på grund af en ulykke, og der ikke er en afløser for skipper.

God fornøjelse.
Gert Toft
Managing Director



Pantaenius' besætning



BRAND I BÅDHAL I RUDKØBING OG STORE SKADER PÅ FLERE BÅDE

Bådejerne med kaskoforsikring fik erstattet deres skader, mens bådejere uden kaskoforsikring måtte selv dække skaderne. Branden i Rudkøbing er ikke den eneste, da der inden for et år er brændt flere bådhaler.

Fredag den 20. januar ved 6 tiden om morgenen blev det opdaget, at der var kraftig brand i en hal ved Rudkøbing. Der stod store flammer op igennem taget, og der var kraftig røg.

I hallen stod ca. 15 lystbåde i vinteropbevaring og i løbet af morgenen og formiddagen, samledes nogle af ejerne til bådene på pladsen udenfor hallen. Herfra fulgte de brandvæsenets kamp mod flammerne.

Efter branden var slukket, blev bådene trukket ud af hallen. Nogle var kraftigt skadet af smelteskader på skroget, og andre havde skader på dækket. Alle var beskidte af kraftig røgd udvikling og røglugt i hynder og inventar. Alene rengøring og lugtsanering af nogle af de større både kostede fra DKK 90.000 til 100.000 per båd, og for flere af bådene løb de samlede skader op i flere hundredetusinde kroner.

Ejerne af de kaskoforsikrede både fik erstattet skaderne fra deres forsikringselskab, mens ejerne af de ikke-kaskoforsikrede selv måtte dække tabet.

Der var mistanke om, at branden var opstået ved en ældre motorbåd, som tilsyneladende havde været tilsluttet landstrøm. Politiets brandtekniske undersøgelser viste

dog, at landstrøm ikke var brandårsagen. Undersøgelserne viste, at branden skyldtes en kortslutning ved et 12 volt kabel fra bådens batteri, hvor kablets isolering var skadet ved en gennemføring i apteringen. Man kunne derfor ikke bebrejde ejeren dette, og han kunne ikke gøres erstatningsansvarlig.

Pantaenius vil kraftigt opfordre til, at både ikke er tilsluttet landstrøm til f.eks. opladning af batterier, når der ikke er nogen ved båden, da dette giver en øget risiko for brand.

Branden i Rudkøbing var langt fra den eneste halbrand på det seneste. Året før, i april 2016, brændte en værftsbådhal i den nordtyske by Kappeln. I oktober 2016 udbrændte en stor bådhal på den tyske vadehavsø Norderney, og over 20 både blev ødelagt.

Altså ikke mindre end tre brændte bådhaler i det danske og nordtyske område indenfor et år.

Som bådejer kan man ikke gardere sig imod, at der opstår brand i nabobåden. Det er yderst sjældent, at man kan gøre ejeren af den brændte båd ansvarlig for branden og kræve erstatning, hvis sin egen båd bliver skadet. Det kan man kun sikre sig ved at have kaskoforsikret sin egen båd.



BRANDSIKKERHED OM BORD

På mindre både kan ilden hurtigt brede sig. Derfor er det vigtigt at gøre, hvad du kan, for at komme branden i forkøbet. Her kan du læse om de risici, du skal holde øje med, hvis du vil undgå brand om bord.

af Jan Nørskov, 4Fire



VÆR OPMÆRKSOM PÅ

at motor og motorrum skal holdes rene og fri for olierester. Brændstofforbindelserne skal være tætte.

at el-nettet, dvs. el-tavler, -ledninger, sikringer og samlinger, skal være dimensioneret efter belastningen, når alt er tændt.

at du skal være forsigtig, når du tænder, påfylder og bruger dit komfur. Flaskegas er tungere end luft og synker ned under dørken, hvis dit anlæg er utæt.

aldrig at forlade levende, brændende lys. Stearinlys er hyggelige, men farlige, også fyrfadslys der er placeret direkte på et brandbart materiale, så som en paptallerken.

ikke at ryge, mens du er i køjen. Det er ikke alene en usik, men også livsfarligt, hvis du falder i søvn med en tændt cigaret.

MOTOR

Hold motor og motorrum rent for brændstof- og olierester, og sørg for, at brændstoffaner, -rør og -slinger er tætte. Undgå at tage din påhængsmotor med ned i båden – opbevar den i det fri, fastgjort i beslag. Hvis du alligevel tager motoren med ned i båden, så luk tanken både ved brændstoffanen og ved udluftningen oven på tanken. Opbevar altid ekstra brændstof og andre brændbare væsker i godkendte beholdere i det fri eller nede i kistebænke med udluftning.

KOGEPLADS

I fritidsbåde er det efterhånden almindeligt at have gasanlæg til madlavning. Den store fordel ved gas er, at den ikke soder. Til gengæld er gas meget farlig. Ligesom benzin brænder husholdningsgas ved stuetemperatur, og blandet med ilt kan gas blive eksplosiv. Gas er tungere end luft og vil søge ned i bunden af båden, hvor den ligger som en ventende bombe. Tænder du en lighter eller taber en glød, går dit skib i brand.

Der er alternativer til gas, som du kan bruge til madlavning – du kan fx få moderne sprit- eller petroleumsapparater med både et og flere blus. Apparaterne er sikre, men sprit og petroleum er brandfarlige væsker, som du skal opbevare og behandle forsigtigt.

ELEKTRISKE INSTALLATIONER

Efterhånden som du installerer nyt elektrisk udstyr i din båd, skal du sikre dig, at elnettet kan bære det. Overbelastning, kortslutning og nedsmeltning kan nemt tænde en brand. Selv et 12-volts anlæg kan ved kortslutning eller forkert installation skabe nok varme til at antænde ild.

Sørg for, at dine elledninger har de rigtige dimensioner, og at sikringerne kun tillader den strømstyrke, som skibets kabler er beregnet til. Og oplader du bådens akkumulatører med strøm fra land, så vær forsigtig, da der kan udvikles knaldgas med dårlige ledere, ved manglende udluftning eller overopladning.

I HAVN

Du skal være meget forsigtig med at antænde ild i havnen, da det hurtigt kan få følger for de andre både.

Vil du fylde benzin på din påhængsmotor, må du sikre sig, at der ikke samtidig foregår noget på nabobådene, der har en brand- eller eksplosionsfare. Det er ikke forsvarligt at tænde en grill om bord eller på en træbro – hvis du alligevel gør det, så placer grillen i god afstand fra brændbart materiale, og hav en spand vand stående i nærheden. Husk at slukke grillen, når du er færdig med at bruge den.

I fremmed havn bør du altid orientere dig om de lokale regler og aftaler.

UNDER VINTEROPLÆGNING

Sørg for at vinteroplægge din båd med fyldt dieseltank for at forebygge, at der dannes sig brandfarlige dampe – men benzintankene skal være tomme. Fjern alle gasflasker fra båden. Og undgå el-opvarmning eller opladning fra 230 V-tilslutning, hvis der ikke er nogen til stede imens.

ANDRE ÅRSAGER TIL BRAND

Pas på alle de almindelige årsager til brand – tobaksrygning, stearinlys og åben ild. I en mindre båd er de en større risiko end på land pga. den snævre plads og skibets indimellem voldsomme bevægelser.

PÅ HAVET

Når du sejler, skal du udvise stor omtanke og forsigtighed. Bådens bevægelser i vandet øger risikoen for uheld – og din mulighed for at få hjælp er minimal eller ikke-eksisterende. Derfor gælder det om at bekæmpe branden øjeblikkeligt. Ellers kan den tvinge dig og din besætning fra borde.

Vær ekstra påpasselig, når du hælder brændbare væsker om, når du tænder lamper og kogeapparater. Og sørg for, at brændbart materiale ikke kommer nær åben ild, når båden krænger.

BRANDBEKÆMPELSE

Hvis det brænder om bord, skal du straks advare resten af besætningen og få dem i sikkerhed. Så kan du gå i gang med at bekæmpe branden. Kan du ikke slukke branden, så smid det, der brænder over bord – men pas på de andre både, hvis du ligger i havn! Fjern brændbart materiale i nærheden af branden – det, du ikke kan fjerne, gennemvæder du med vand. Bevar roen og overblikket, for at undgå panik.

LUK ALT

Hvis du ikke kan standse branden så luk alle åbninger og ventiler for at undgå, at der tilføres ilt til branden. Ved motorbrand skal du lukke for brændstofførslen. Ved gasbrand skal du altid sørge for at lukke for gassen, inden du påbegynder slukningen.

UDSTYR TIL BRANDSLUKNING

På søen er der langt til hjælp, hvis dit skib brænder. Så sørg for at have det rigtige slukningsudstyr på skibet, så du selv kan standse ilden.

Brandslukkere bør altid findes om bord

Der bør altid findes en eller flere brandslukkere om bord, afhængig af bådens størrelse.

Vær opmærksom på at Pulverslukker er effektiv men foresager store følgeskader CO2 slukker er effektiv men ikke på faste stoffer

GASREGLER OG GASSIKKERHED

Inden vi går til det "tørre" juridiske, faktuelle stof, lad os starte med at aflive nogle, meget udbredte, myter.

af Anders Kjeller, Kjeller

Ja, alle gaslanger er årstalsmærket og disse årstalsmærker bruges f.eks. ved udendørs installationer. Gasslanger tåler ikke sollys. Der findes INGEN datoregel for, hvor ofte man skal skifte sin gaslange i en båd (som jo er en indvendig installation). De gule mærker, man ofte ser på særlig franske bådes gaslanger, om at slangen skal skiftes inden den og den dato, er kun værftets gode råd eller forsøg på mersalg.

Lovgivningen omkring gaslanger helt kort er, at man mindst én gang årligt skal kontrollere sine slanger ved at bukke dem sammen. Er der revner i det ydre orange/gule gummi, skal slangen skiftes. Revnerne opstår, hvis slangen udsættes for sollys eller er meget hårdt bukket sammen i f.eks. gaskassen. En slange, uden skarpe buk og uden påvirkning af sollys, kan holde i min. 10 måske 20 år eller længere.

Nej, der findes ikke nogen standard for, hvilke endefittings et værft skal bruge ved f.eks. tilslutning mellem lukkehane ved komfur og komfuret (Bortset fra at i både efter juni 1998 skal endefittings være klemte på slangerne, altså ingen spændbånd). Dette vælger værftet selv, så der er et hav af forskellige slanger med forskellige tilslutninger: Ydermere kan værftet ændre mening, der kan komme en ny komfurtilslutning, der kræver en ny endefitting etc. så man kan ikke engang sige, at alle både fra værft A har samme slange mellem komfur og hane fra år til år.

Det sikreste ved slangeskift er at tage nogle billeder af de gamle slanger (alternativt tag den gamle slange med), herunder endefittings, og så få fat i en fagmand. Det er lidt en jungle.

Danmark har en særregel, helt tilbage fra 1989. Alle både skal have en gastester, så man selv kan undersøge om gasanlægget er tæt. Det er skipperens ansvar, at den er der og fungerer. Denne regel gælder OGSÅ for både før 1989. Man indførte dengang, at også ældre både skulle sikkerheds opdatere sine installationer. Hvis en nyere båd er CE-mærket og udstyret med regulator med manometer, sidestilles dette med en gaslækagetester af bobletypen. Myndighederne blander sig ikke i, hvordan den indbyggede lækagetester fungerer, den skal "blot" være indbygget i systemet.

Den nyeste revision af CE-reglerne gør den danske undtagelse til europæisk lov, idet alle nye både i EU pr. 2015 skal være forsynet med enten gaslækagetester af bobletypen eller med regulator med indbygget manometer.

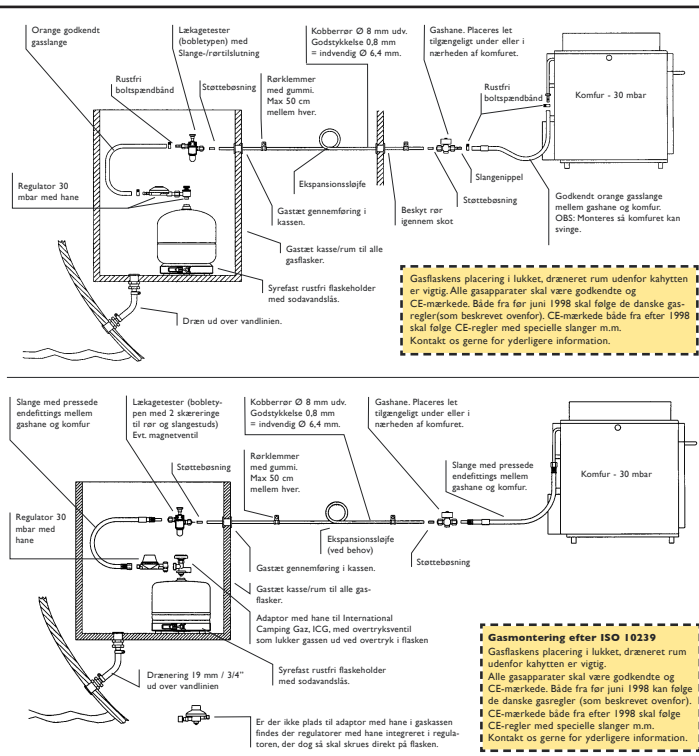
På tegningen nedenfor kan du se de 2 systemer. De danske gasregler gældende i alle både bygget før juni 1998 øverst og CE-reglerne fra juni 1998 og frem. Der er tilsyneladende ikke den store forskel. Det er de mange forskellige klemte endefittings efter 1998, der er udfordringen.

Må man skifte en gammeldavs slange med spændbånd i en båd fra før 1998 til en tilsvarende slange med spændbånd. Ja, det må man gerne. Men man må ikke skifte en slange med klemte endefittings på en båd fra efter juni 1998 til en slange med spændbånd.

Hvis du laver en helt ny installation i en båd fra før 1998, anbefaler vi at du bruger sidste nye CE-regelsæt, så du altid har mest opdaterede sikkerhed.

GASINSTALLATIONER

Gas er nemt og bekvemt, samt faktisk det sikreste at anvende til madlavning om bord. Men det er yderst vigtigt, at installationen er korrekt, og der findes klare og enkle regler for, hvordan en godkendt installation skal være. Her ses to forskellige installationer. Den øverste gælder både fra før juni 1998 og følger de "gamle" danske regler, der stadig gælder for både før denne dato, især ved renovering/repairation. Den nederste viser reglerne efter CE-normen, der gælder for både fra juni 1998 og frem. Vi anbefaler, at ved nymontering/hovedrenovering også i ældre både end 1998 anvender man CE-reglerne.





EN USÆDVANLIG TAKSATOR OPGAVE I VESTINDIEN

Caribien er hårdt ramt af orkaner hvert år. Dog er det ukendt, hvor mange orkaner der er i det tropiske paradys.

Af Bent Elgaard, McS medarbejder.

Fra midten af august til slutningen af september 2017 ramte hele 5 orkaner det sydlige og nordlige Caribien. Den første var Gert 13 - 17 august, nummer 2, Harvey 17 - 25 august. Irma blev født den 30 august omkring 400 sømil vest for Kap Verde og var på sit højeste omkring 5 - 10 september med en vindstyrke på 80 m/s, da den passerede de mange øer i den vestlige del af det Caribiske øhav. Nærmere betegnet British Virgin Islands, som vi skal høre mere om. Efter IRMA kommer både HARVEY, JOSE, KATIA og MARIA. MARIA er stærkest i tiden 16 - 26 september, hvor hun næsten når den samme styrke som IRMA og passerer i samme rute.

Jeg er ansat i det internationale firma Marine claims Service (McS), som er specialister i skader på lystbåde. Da IRMA havde passeret øerne, og det stod klart, hvad hun havde efterladt af tab af menneskeliv og materiel ødelæggelse, sendte Pantaenius 2 medarbejdere fra McS til Caribien. Der blev hurtigt sendt yderligere 3 medarbejdere til Caribien, og da det første McS team var på plads ved British Virgin Island, måtte de praktisk talt flygte fra orkanen MARIA.

Jeg rejser mod British Virgin Islands den 29. september

sammen mine to kollegaer fra McS, Krister Ek fra Stockholm og Juan Roig fra Mallorca. Vi kan dog ikke rejse direkte til British Virgin Islands pga ødelæggelser, så vi lander på den franske ø Guadeloupe, hvor lufthavnen er intakt, og hvor der ligger en katamaran Lagoon 450 og venter på os. Katamaranen fungerer som flydende hovedkvarter, og vi sætter kursen mod Virgin Gorda og Tortola via St. Martin.

Da vi ankommer til St. Martin mere end et døgn senere, møder vi vores McS kollegaer fra Hamborg, som bor ombord på en 67 fods katamaran "Marmot". Vi bytter båd med Hamborg teamet, da de skal fortsætte sydpå, mens vi skal nordpå mod Tortola. Vi går i land om aftenen og besøger den eneste restaurant, som har åbent, da de har deres eget el aggregat. Desværre er vi nødt til at gå tidligt ombord igen pga udgangsforbud i de mørke timer.

Næste dag sejler vi videre i nordvestlig retning. Vi har skipper Vincent og kokken Nelly med ombord. De er begge fra Frankrig, så vi vil ikke komme til at klage på forplejningen ombord de næste par uger. Nelly har ikke den store adgang til råvarer, men hun har en utrolig fantasi. Vi ankommer til "Spanish Town" på Virgin Gorda

og kaster anker i bugten ud for havneindløbet. Næste morgen tager vi vores dinghy i land på Virgin Gorda Yacht Harbor, for at finde de både, som vi vidste skulle findes her.

Ødelæggelserne var enorme. Der lå knuste og væltede både overalt. Mange både havde mistet hele riggen, som så var væltet ned over de omkringstående eller -liggende både. Vi opsøgte havnekontoret, som kunne hjælpe os med at lokalisere Pantaenius bådene på vores liste i marinaen.

Caribien har mange marinaer huller i jorden, hvor man kan sænke sejlbådskehlen ned i, for på den måde at reducere eksponeringen af vind mod skroget. For at båden skal blive stående, skrues man også store sandskruer ned i jorden, hvor man så kan påsætte spændebånd. Skrueerne er meget stærke, og vi så ikke en eneste skrue, som havde løsnet sig, men vi så mange kraftige spænde bånd, som var revet i stykker.

De fleste både står støttet med såkaldte Sea Quip støtter, dvs. støtte på tre ben, som bliver sat ind under båden. De er meget pålidelige, men så skal de stå på fast underlag som f.eks. asfalt eller beton. Men i de fleste marinaer i Caribien står støtterne på græsplæner, med en 25 x 25 cm stor krydsfiner plade under benene, så de ikke skal synke ned i jorden. Desværre går der ikke lang tid før benene har boret sig igennem krydsfineren og dermed ned i jorden. Så er ulykken et faktum.

Én af de både, som ikke var væltet, var en dansk 34 fods sejlbåd, som stod i et rigtigt stativ med fire ben. Båden var spændt fast til stativet med spændebånd. Selv om båden havde en presenning over dækket, var der ikke sket noget med hverken båd eller presenning. De eneste skader båden fik, var fra de væltede nabobåde.

Det mest dramatiske vi så, var en katamaran som lå på land i marinaen. Den 15-20 tons tunge båd, var fløjet hen over tre broer og var landet mod en stenmole ca. 150 meter borte! Lokale øjevidner i Virgin Gorda mente, at inde i orkanerne var der også skypumper, som kunne rive alt med sig. Efter 4-5 dage i Virgin Gorda sejlede vi videre mod Tortola. I Nanny Cays Tortola kunne vi sejle ind i havnen og få en plads helt inde langs kajen.

Vi blev venligt modtaget af havnemesteren, som havde ventet på de "surveyors" som skulle komme og hjælpe Pantaenius kunder. Havnemesteren fortalte med et smil, hvilke faciliteter der fandtes i havnen, bl.a. var der internet adgang, og adgangs koden var "Fuck Irma". Desværre var det kun sjældent vi kunne få kontakt til internettet.

Det var ikke bare bådene, som havde lidt overlast, det var også husene og bilerne, som var meget skadet. Både el- og vand forsyningerne var skadet, så det virkede ikke hele tiden. De lokale hentede vand i plastik dunke nede ved havnen, og strømmen blev ofte leveret af private el aggregater.

Efter 3 uger i det katastroferamte Caribien rejste jeg hjem. Denne gang fra Beef Island Tortola, som nu atter var åben for flytrafik. Strømmen virkede ikke, så skiltene, som viste, hvor vi skulle boarde, virkede ikke. Derfor samlede personalet i lufthavnen os i grupper og fulgte os ud til flyene.

Mine kollegaer Juan og Krister blev en uge mere i Caribien og var bl.a. oppe i en mangrove bugt, som betragtes som "orkan sikker". Der lå bådene klumpet sammen i store bunker, og de fleste var totalskadede. Katamaranerne lå med bunden i vejret. Indsejlingen til bugten var sandet til, og man kunne kun komme ind i bugten med mindre fartøjer.

KLUB AFTEN MED PANTAENIUS?

I løbet af vinteren 2017/2018 tilbyder Pantaenius foredrag om vores betingelser og dækninger ved skader.

Pantaenius tilbyder i løbet af vinteren 2017/2018 at besøge sejlkubber – evt. til en klub aften - for at holde foredrag om vores betingelser og dækninger ved skader.

Vi har i Pantaenius valgt at ændre vores kaskoforsikring til All Risk betingelser, og derved har vi bl.a. udvidet dækningen med hjemtransport eller leje af en anden båd i tilfælde af skade midt i ferien.

Vi har også forhøjet dækningen ved nogle skader på vores ulykkesforsikring. Vores ansvarsforsikring er uden ændringer og har stadig den høje dækning på sum og har automatisk kapsejladts medforsikret.

*Så er din klub interesseret i at høre mere om vores betingelser og se vores Top 10 over skader kan du kontakte os her:
Gert Toft +45 96703383 - gtoft@pantaenius.com
John Bislev +45 96703386 - jbislev@pantaenius.com*



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





FÆRDERN - EN REGATTA AV VERDENSFORMAT

Færderseilasen er blitt en kjempesuksess såvel for arrangørene, KNS, som de mange tusen deltagerne. Likevel var det bare så vidt ikke hele seilasen opphørte på grunn av liten interesse etter de første to årene. Her gir tidligere Seilasredaktøren Henrich Nissen-Lie et lite tilbakeblikk i Færderseilasens historie.

Hvordan kan det ha seg at lille Norge hvert år samler 5. - 6.000 aktive seilere til regatta i Oslofjorden, mens de største, internasjonale kappseilasene ute sjelden trekker mer enn noen hundre seilere? Ja, hva er årsaken til Færderseilasens enestående suksess og popularitet?

Det er ikke mulig å peke på bare én ting. Det ligger en hel serie heldige faktorer bak. Færderseilasen hadde pussig nok en meget trang fødsel. De første årene bar ikke bud om at denne «langdistanseseilasen» ville bli noen massemønstring. Det var i virkeligheten bare stahet fra initiativtagernes side som gjorde at det ble noe mer enn et par prøveseilas i 1947 og 48.

Det skulle også gå mer enn tyve år før deltagelsen nærmet seg 100 startende båter. Men de tyve neste årene ble antallet tidoblet! Det var i 1970 og -80 årene at salget av seilbåter eksploderte i Norge. Den klassiske regattabåten - en ren konkurransebåt for baneseilas med eieren - familiefaren - til rors og eierens venner som mannskap - tapte terreng for "familiehavseileren" - en romslig bobåt der mor ble fars "co-skipper" og barna mannskap. Seilsportens dager som snobbesport for de få, velstående, var over og seilingen i ferd med å bli familiesport. Og båtene ble flytende ferieboliger for de mange. "Havseileren" ble 1970-årenes store statussymbol.

Havkappseiling ble den nye in-sporten innen seiling, for både unge og gamle. Færderseilasen var en interessant og temmelig ufarlig forsmak til den barske dypvannseilsporten. Her kunne de ferske turseilerskipperne prøve krefter mot de kjente toppseilerne. Med gjennomført navigasjonskurs og båtførerbeviset i lommen meldte stadig flere seg

på til "maratonseilasen" ut mot Færder. Ja, noen ertekroker i avisene kalte Færderseilasen «den store manddomsprøven». Det var barskt å seile Færderseilasen.

De første juniukene er alle båtene ferdig med årets vårpuss. Båtene ligger klare til en skikkelig sesongstart. Alle seilerne higer etter å oppleve den sitrende og gode følelsen av å heise seil, kaste fortøyingene og legge ut på årets første langtur. Ferien ligger ennå flere uker frem for de fleste. Men nå i juni er natten på sitt lyseste og det er snarere for lite enn for mye vind. Færder'n er den gode og milde forsmaken på sommeren som alle lengter etter i Norge.

Men dette er neppe hele forklaringen på Færderseilasens enorme popularitet. For de fleste er det ikke bare en spennende maratonregatta og en fin sesongstart. Færder'n er også mye show og moro, både før start, i starten og under hele regattaen og ikke minst; - i Horten etter innkomst.

Initiativet

Initiativtagerne til Færderseilasen var "Turseilingskomitéen" innen Kongelig Norsk Seilforening. Turseilerne fikk ikke være med i foreningens mange regattaer fordi båtene deres ikke var bygget til de klasser man konkurrerte i på regattabanene. Nå inviterte KNS interesserte turseilere til å bli med i en distanseseilas til Færder og tilbake. Planen var å starte ved Dronningen lørdag ved middagstider slik at innkomsten kunne skje i løpet av søndagen.

Vi venter å få de fleste turseilerne med oss. Det blir jo bare en alminnelig lørdagstur med den forskjell at det blir litt lenger seilas og at måltidene tas mens man seiler

og ikke i en lun havn, het det i Seilas. I invitasjonen til den første Færderseilasen i 1947 fremgikk det da også at -deltagelsen var begrenset til turbåter og båtene skulle inndeles i klasser med innbyrdes handicap, i fall forskjellen var for stor.

Den første Færder

Bare seks båter meldte seg til den første regattaen som startet 14. juni 1947 kl. 17.30 utenfor "Dronningen". De seks pionerene var: F6 «Svanen», E. Shwam, H30 «Bidevind», C. Korstvedt, H43 «Krabat 2», O.K. Røed, H45 «Sitra», Roald Holmen, H44 «Tempo», Helge Koenig og H46 «Rusken», R. L. Bretteville. Det var frisk sønnavind, 8 - 10 m/sek. da starten gikk. Bare «Sitra» (Roald Holmens 8 m som vant regattaen og som fortsatt deltar i de årlige Færderseilasene, nå under navnet «Carmen») og «Bidevind» hadde full seilføring. De andre hadde revet. Løpet gikk fra Dronningen med runding Færder og målgang utenfor Dronningen. Det holdt hardt å rekke jobben mandag morgen for deltagerne.

- Det var morsomt å få konkurranse mellom oss turseilere, skrev Roald Holmen i Seilas etter regattaen, - men skal et slikt foretagende bli til virkelig glede og oppmuntring for turseilerne, må nok turseilingskomiteén legge mer arbeid i arrangementet. - Forsøket var bare en prøve på om seilassen hadde interesse, unnskyldte arrangørene seg. Neste år skulle det imidlertid bli alvor og derfor kom også kravet om at alle startende båter måtte ha målebrev. Dette for at regattaen skulle kunne få rettfærdige resultater. Målingen skulle gjøres etter «N.L.» - Nordisk Lengdemål-regelen, og kunne foretas mens båten lå i sjøen.

Det ble også foreslått å starte tidlig lørdag formiddag, selv om dette ville bety at lørdagen gikk tapt som arbeidsdag, men til gjengjeld ville deltagerne mandag være i form til å ta igjen det forsømte, argumenterte Holmen. Han mente også at løpet med hell kunne kortes litt inn, uten at seilassen ville miste sin karakter. Arrangørene burde også av sikkerhetsmessige grunner holde kontakt med båtene under seilassen og fyrvokteren på Færder burde rapportere rundingsstidene. - Ønskelig ville det være om det var mulig å få i stand en slepeservice for de båter som ikke har anledning til å bli liggende ute i dagevis, i tilfelle av langvarig stille, mente Holmen.

Bare tre båter i 1948

Året etter besluttet KNS' styre, etter innstilling fra regattakomiteén, igjen å arrangere løp til Færder og tilbake for turbåter av størrelse ikke under 8-meter. Regattaen skulle gå i forbindelse med Vårregattaen. Starten gikk klokken 12.00 12. juni. Bare tre båter deltok, enda værforholdene var meget gunstige. Vinneren, Kjell Røed, grep pennen og skrev i Seilas etter regattaen: -Når deltagelsen ble så dårlig, må Turseilingskomiteén ta en vesentlig del av skylden. Hvis ikke komiteén går inn for seilassen på en ganske annen måte vil dette foreningens første spede forsøk på å få i stand en langdistanseseilas dø bort av seg selv. Foreningen forsømmer her et viktig arbeid for å holde norsk seilsport i pakt med utviklingen.

Kritikken førte til at KNS' styre bestemte seg for å gå aktivt inn for Færderseilasen. I 1949 ble det åpnet adgang

også for regattabåtene å delta. Dermed kom våre stolte 8 og 12 meterbåter med i seilassen. Kronprins Olav stilte til start i sin vakre 8-meter «Sirax» og hadde kronprinsessen med blant mannskapet. De norske 12-meterne fikk konkurranse av USAs seilglade ambassadør, Charles U. Bay, som hadde sin «Norsaga» med seg i Norge. Deltagelsen ble tidoblet med ett.

I 1950 fikk også mindre båter delta og det ble laget en egen bane rundt Mefjordboen for disse. Deltagelsen dette året var 44 båter. I 1952 økte tallet til 46, blant dem hele fem 12-metere. Senere økte deltagelsen jevnt og trutt. Starten fra Dronningen ble flyttet ut til Snarøya, inntaksten til en linje mellom Dyna fyr og den røde staken på Kobbernagelen - midt i hovedleden inn til Oslo! Senere til KNS' formannen Frederik Horns brygge på Nesodden. Hollenderboen ble nytt rundingsmerke for en stor del av flåten. Senere ble mållinjen lagt ut til Filtvet og så til Horten. Og slik er regattaen utviklet og oppdatert med stadige forbedringer frem til vår tid med over 1000 startende båter hvert år.

Årets hyggeligste

Resten av historien kjenner vel de fleste. Mens andre populære regattaer her i landet og ellers i verden har mistet opplutning eller helt blitt borte, er «Færder'n» blitt årets største og hyggeligste seilerbegivenhet her hjemme. Mens årsaken til den svake opplutningen i starten utvilsomt skyldtes manglende innsats fra både Turseilingskomiteén og KNS, må i dag Færderkomiteén og hele KNS' organisasjon ta æren av Færder'ns suksess. I dag deltar våre beste, aktive regattaseilere i de helt moderne regattabåtene med like stor glede og interesse som de rene turseilerne for hvem seilassen mot Færder er den årvisse starten på den gode seilsesongen. Caspar Brochmann, en av ildsjelene innen norsk tur- og havkappseiling og mangeårige spaltist i Seilas, beskrev gleden ved å seile Færderseilasen slik etter målgangen i 1956: -Hvordan det enn går i Færderseilasen, så er det alltid like moro å gå i bøya og utveksle erfaringer med tordenrøst

Færderseilasen 2018

Den 73. Færderseilasen
går av stabelen
08.06.-10.06.2018
Verdens største «overnight»
regatta
Målby: Tønsberg!

Påmelding til seilassen åpner
i januar med «Earlybird»
premier til de som er tidlig
ute!
Gå til faerdern.com
og meld deg på nå!





BRUG BÅDTRAILEREN RIGTIGT OG UNDGÅ SKADER

Vi har vurderet på de skader, som vi får anmeldt, og giver her nogle enkle råd. Hvordan undgår du de mest almindelige skader ved transport af båden på trailer.

Ser vi bort fra påkørsler og sammenstød, skyldes de fleste skader under trailerkørsel at båden vælter af traileren. Det skyldes ofte manglende og forsvarlig fastgørelse med stropper.

Som eksempel kan nævnes en sejlboat, som faldt af traileren i en rundkørsel. Noget lignende skete for ejeren af en 4-5 meter RIB med påhængsmotor. Da han i efteråret 2016 svingede ud fra en tankstation, overså han, på grund af den lavtstående sol, en anden trafikant. For at undgå en ulykke, accelererede han, og konsekvensen heraf endte med en tabt RIB på vejen.

Denne type skader sker tit, fordi båden kun er fastgjort med spillets ophalerstrop. Ophalerstroppen kan i bedste fald kun forhindre, at båden glider bagud på traileren, men ophalerspillet kan løsne sig. For at båden står sikkert under kørsel, er det vigtigt, at den er fastspændt med strop for og bag. Den bagerste strop er især med til at sikre, at båden ikke skubbes bagud eller ryger af traileren i sving.

Den forreste strop er med til at sikre båden mod at blive skubbet fremad, og evt. op i bilen ved en hård opbremsning. Ved større både kan det være nødvendigt med flere stropper. Brug ikke for tynde stropper, som ikke kan holde båden ved store belastninger. Der er stor pris- og kvalitetsforskel på stropper. Forhandlere og andre, som vi har talt med, og som jævnligt transporterer både

på trailere, advarer mod at købe de billigste lastestropper fra lavprisbyggemarkeder, da erfaringen er, at stroppen eller strammerhjulet ikke kan holde til belastningen.

Det rigtige kugletryk er vigtigt for at undgå slingrende og ubehagelig kørsel. Kugletrykket på anhængertræk bør være ca. 50 kg eller 5 % af trailerens vægt med last. Har du ikke en kugletrykmåler, kan du stille næsehjulet på en badevægt. For høj, eller lavt kugletryk, gør ofte kørslen usikker og slingrende, og kommer det ene hjulpar under kørsel ud i rabatten, er det ekstra svært at redde situationen med en bådtrailer.

Når båden hales op på traileren i et slæbested, vil den i begyndelsen presse trailerens bagende ned og forende op, så vægten fjernes fra bilens bagende, så håndbremsen måske ikke kan holde bilen. Derfor er det en god idé at bruge stopklodser ved bilens forhjul.

De fleste kaskoforsikringer af både dækker også transport af båden på trailer. Men for at få dækket en transportskade, kræver forsikringsselskaberne, at båden er forsvarligt lastet og fastgjort til traileren. Går det galt, fordi båden ikke er fastgjort med stropper, kan man ikke forvente at forsikringen dækker skaden.

Glasfiberskader, punkteret/ødelagt tube og evt. skade på skrue og motorben løber let op i 40.000 til 60.000 kr. for en 4-5 meter RIB.



Hvordan er traileren dækket af forsikringen

1. Når båden transporteres på en trailer efter bilen, dækker bilens ansvarsforsikring, hvis du laver skader på andre. f.eks. hvis du bakker ind i en anden bil.
2. Hvis traileren ikke er spændt efter bilen, dækker bilens ansvarsforsikring ikke. Skubber du rundt med båden på traileren og laver en skade på andre, dækker bådens ansvarsforsikring.
3. Bilens kaskoforsikring dækker ikke skader på båden eller traileren. Har du tegnet kaskoforsikring af båden hos Pantaenius er kørsel med båden på trailer i Europa medforsikret. Pantaenius kan udvide bådens kaskoforsikring til også at dække traileren, hvis blot dennes værdi registreres på politen. Der skal ikke betales statsafgift af trailerens værdi.



Færdselslovens krav

Tjek om kombinationen af bil og trailer kræver trailerkørekort. Dette er generelt et krav hvis bilens tilladte totalvægt og trailerens totalvægt er over 3500 kg. Færdselsloven kræver, at traileren er indregistreret, og den må ikke lastes med mere end trailer og bil er indregistreret til. En trailer til en personbil må højst være 12 m lang med last. Bilen og den lastede trailer må samlet højst være 18,75 meter lang. Traileren må højst være 255 cm bred og med last må traileren højst være 70 cm bredere end bilen (35 cm til hver side).

Maximalt tilladt højde er 4 meter. Rager lasten mere end 1 meter bagud eller mere end 15 cm udover siderne skal den være afmærket. I lygtetændingstiden er der krav om rødt lys bagud og hvidt lys fremad. Ved privatkørsel om dagen kan du nøjes med en hvid klud eller en anden tydelig markering. Men ved kontrol af trailer har færdselspolitiet fokus på, at lasten ikke er til fare for andre og ikke kan falde af. Er trailerens last ikke spændt fast, kan det betyde betinget frakendelse af kørekortet.

Trailertricks

Kugletrykket kan være så stort, at en forhjulstruktet bil ikke står fast op ad rampen. Træk ikke båden helt op på trailer, men fastgør båden på traileren på et punkt, hvor der er begrænset kugletryk, men stadig så højt, at bådens bagende og motorbenet ikke skraber mod rampen. Husk at fastgøre båden, så den ikke kan vippe eller rulle af traileren op ad rampen. Først ovenfor rampen hales båden helt frem, så rigtigt kugletryk opnås og båden sikres med stropper til kørsel.

Saltvand i stik og el. Saltvand giver tæring. Skil derfor stik eller andet eludstyr, der er kommet saltvand i, ad. Tør eller blæs saltvand væk, og giv det en omgang WD 40 eller lignende produkt.

Stopklodser og håndbremsen. Stopklodser er en fordel og ekstra sikkerhed på rampen, hvis håndbremsen ikke kan holde. Du bør alligevel bruge stopklodser, hvis traileren parkeres uden bil, da den ikke bør stå længere tid med trukket håndbremse, da påløbsbremse og håndbremsen hurtigt sætter sig.

Saltvand i lejer og bremser. Undgå at bakke så langt ud at lejer og bremser på trailer kommer under vand, hvis det er muligt. Lejerne er måske tætte, men bremserne er sårbare. Nogle trailere leveres med skyllestuds ved bremser. Hvis sådan ikke findes, skyl saltvandet væk med ferskvand, tjek bremserne, og køør om muligt en kort tur med let trukket håndbremse, så vandet kommer væk.

HUSK

at opdatere din mailadresse hos os, da du altid kan få tilsendt dine forsikringsdokumenter, regninger, m.m.

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

Mød Pantaenius på følgende bådudstillinger i 2018:

FEBRUAR

Norge: Dra til Sjøs - Bergen 1-4 feb.

MARTS

Norge: Sjøen for Alle – Oslo 13-18 marts

AUGUST

Danmark: Ishøj Boatshow 31. aug. – 2. sept.

SEPTEMBER

Norge: Båter i Sjøen - Oslo 6-9 sept.



HUSK

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

KONTAKT

AKUTTE SKADER HOTLINE

Døgnåbent alle ugens dage
+45 9614 7 9 13

BÅDFORSIKRING

Danmark

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

Norge

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

ANDRE AFDELINGER FOR BÅDFORSIKRING

Tyskland

Hamborg · yacht@pantaenius.com
München · eperabo-sachs@pantaenius.com

Østrig

Wien · info@pantaenius.at

Storbritannien

Plymouth · info@pantaenius.co.uk

Monaco

Monaco · monaco@pantaenius.com

Spanien

Palma de Mallorca · info@pantaenius.es

Sverige

Marstrand · info@pantaenius.se

USA

New York / Newport / Annapolis
inquiries@pantaenius.com

Australien

Sydney · info@pantaenius.com.au

NY afdeling Polen

Pantaenius GmbH Oddział w Polsce
(Spółka Z Ograniczona Odpowiedzialnoscia)
ul. Gradowa 11 - 80-802 Gdansk



Download Pantaenius App
fra App store eller Google Play store