

PANTAENIUS MAGASIN

2021

Vinteropbevaring

Skal båden blive i vandet
vinteren over?

Sejl sikkert
i Grønland

Husk at opdatere søkort

Stjålet og forlist

Fundet i et andet land

Brand ombord

Dårlige installationer er
ofte skyld i brand





KÆRE LÆSERE

Når du læser dette nummer af Pantaenius Magasin, har vi lige overstået 2020 og taget hul på 2021. Året 2020 blev et år, som for de fleste af os har været et år, som vil stå lysende i vores hukommelser resten af vores dage. Vi lærte COVID19 at kende - en virus som i dén grad har sat hele verden på pause og holdt os hjemme, men også gjorde at rigtig mange, tvunget af omstændighederne, valgte at prøve livet på vandet.

Vi håber, at alle de nye brugere på vandet, de gamle brugere og mange flere, vil opleve den kommende sæson, som nok starter lidt som sidste år, men så åbner sig mere og mere mod det, som vi kender fra før COVID19, selvom det nok aldrig bliver helt det samme igen.

I årets Pantaenius Magasin har vi valgt en artikel om sikker sejlads i Grønland, som selvfølgelig er meget vigtig for vore kunder i Grønland, men også kan være gode råd til alle andre, før vi sejler ud på vandet.

Vi har også en fortælling fra én af vores norske kunder om tyveriet af hans båd i Grækenland, og hvordan den endte som et totalforlis i Italien.

Ønsker du eller har du allerede din båd liggende i vandet hele året, har vi gode råd til dig. Ligesom, hvis du skal have båden på land, er der forberedelser og tiltag, du skal sørge for er i orden, hvis båden skal overvintre i vandet.

Vi har også en række gode råd til dig om forebyggelse og bekæmpelse af brand ombord. Brand er noget, vi alle frygter ombord, især hvis vi er på vandet, men med forholdsvis enkle tiltag, kan du reducere faren for din besætning og dig selv.

Så vil jeg lige reklamere for, at vi stadig gerne vil komme ud i jeres klubber og havne og holde et oplæg om forsikring af både. Alle vores arrangementer i sidste sæson blev desværre - men selvfølgelig aflyst. Nu håber vi, at vi igen kan komme ud og holde oplæg, komme på messer og deltage i events rundt i Danmark, Grønland og Norge - forhåbentligt til efteråret.

Til sidst vil jeg igen minde om, at du stadig kan vælge at modtage al kommunikation med os direkte på e-mail. Du skal bare sende en e-mail til info@pantaenius.dk og bede om det, så sørger vi for resten. Du har også mulighed for at oprette dit eget personlige login på vores hjemmeside. Så kan du altid se dine aktive policer og finde dit blå kort til ansvarsforsikringen. Hvis du ønsker at oprette et login, skal du også skrive en e-mail til info@pantaenius.dk og bede om det, så søger vi for du får mulighed for det også.

Jeg håber, du får en god oplevelse, når du læser vores magasin, og har du kritik eller kommentarer til indholdet, er du altid velkommen til at kontakte os om dette.

*God læselyst.
Gert Toft, Managing Director*

SIKKER SEJLADS I GRØNLAND

Vi har stillet Hans Pedersen, Nuuk Marinecenter ApS en række spørgsmål om sejlads i grønlandske farvande, og hvilke forholdsregler han mener, du bør tage, før du sejler ud.

Hvornår mener du, at man skal begynde sine forberedelser til at sejle ud?

For en sikker sejlads skal der mange klargøringer til, lige fra sæsonstart til endt sejlads.

Båd, motor, udstyr, navigationsudstyr m.v. skal klargøres før sæsonstarten, for at udstyret er sikret så meget som muligt hele sæsonen.

Der findes det, der hedder en "SISAK rute", som du kan downloade og sejle efter. (SISAK rute er Politikutternes optegnede indenskærs sejlroute) www.marinetraffic.com Husk at opdatere moderne navigationsudstyr i software og søkort.

Hvad er det man skal kontrollere lige inden turen på vandet?

For at undgå grundstødning eller andet havari skal der tjekkes og opdateres en del ting:

Vejrudsigten skal tjekkes.

Ruten skal gennemgås, og det vil være optimalt evt. at lægge ruten ind i plotteren hjemmefra.

Når så man tager på vandet, er der så noget man skal huske at gøre?

En VHF radio er nødvendig at have ombord, og du skal lytte til kanal 16. Brug din AIS, som bruges af flere og flere sejlere. Når AIS'en er tændt undgås sammenstød m.v. meget nemmere, især i usigtbart vejr. Dit ekkolod

skal justeres i alarmen, så du bliver varskoet i tide, før du grundstøder. Søkortplotterens kort er ikke nøjagtige, så du skal sejle varsomt.

Du bør undgå sejlads ved laveste tidevand i usikre områder, da forskellen i tidevandet kan være helt op til 5 meter. At sejle sammen med andre både, er også en god idé.



Husk at opdatere søkort og tjek vejrudsigten

TYVERI I GRÆKENLAND

Her en beretning om en båd, der blev stjålet til flytningstransport og endte som totalforlis.

Tidligt om morgenen søndag den 1. december 2019 blev min sejlbåd ANANKE, en 50 fods Bavaria bygget i 2005, stjålet fra sin bådplads i Nidri, Lefkada. For mig var dette ikke bare en båd - det var mit hjem. Jeg havde boet ombord på båden, siden jeg købte den i 2014 og arbejdede løbende med at opgradere den og brugte min pensionsopsparing på det.

Fredag eftermiddag, var jeg kommet tilbage fra en tur til Norge, og jeg arbejdede hele lørdag med at opgradere batterisystemet ombord. Jeg boede på det tidspunkt i en lejlighed kun få hundrede meter væk fra båden, og da jeg kom tilbage søndag morgen, var båden væk. Først troede jeg, at nogen havde flyttet den, men den brutale virkelighed stod snart lysende klar.

Jeg tog øjeblikkelig ned til havnepolitiet i Nidri og anmeldte tyveriet, og få minutter senere, ringede jeg til Pantaenius. Jeg lavede også et opslag på Facebook, som blev delt af mange af mine venner og min familie. Desuden kørte jeg i bil langs hele Lefkadas kystlinje i håb om, at få øje på båden.

Havnepolitiet var fra første øjeblik sikker på, at båden var blevet stjålet til at transportere ulovlige indvandrere til Italien. De ville straks informere alle havnepolitistationer i Grækenland og ligeledes udsende en international meddelelse et par timer senere. De kunne oplyse mig, at ANANKE var nummer 5 i rækken af stjålne både fra Lefkada-området indenfor de sidste 4 måneder - alle brugt til at smugle ulovlige indvandrere til Italien. Hvorfor var disse oplysninger ikke blevet offentliggjort?

Jeg var i tæt kontakt med Pantaenius i løbet af hele søndagen. De kunne bl.a. oplyse mig, at de allerede midt på dagen havde sendt en efterlysning ud på S/Y ANANKE i den østlige del af Middelhavet.

Mandag den 2. december om eftermiddagen fortæller havnepolitiet mig, at båden var blevet fundet i den sydvestlige del af Italien, og at jeg „snart“ kunne rejse over og hente den. Disse oplysninger gav jeg videre til Pantaenius, som gjorde det tiltag at sende en taksator til stedet. I et par timer var jeg en glad mand.

Tirsdag morgen, så jeg desværre tilfældigvis en video fra italiensk tv, som viste en båd, der bankede mod klipperne ud for Maria de Leuca. Den var blevet brugt til at sejle med ulovlige indvandrere. Det var min båd. Det viste sig, at de italienske myndigheder havde hentet 56 indvandrere op fra båden lige ud for kysten, og så havde de bare ladet båden drive! Et par timer senere ramte den klipperne lige uden for indsejlingen til marinaen i Maria de Leuca, og i løbet af de næste par uger blev

den slået helt i stykker og total skadet.

Jeg kontaktede Pantaenius hurtigst muligt, som straks sørgede for, at en taksator, et bjærgningsselskab og en advokat kunne komme til stedet. Jeg selv var meget ivrig efter at tage over til båden, da jeg havde værdigenstande og personlige ejendele ombord, som jeg gerne ville sikre. Båden flød stadig på det tidspunkt. Inden for få timer ringer Pantaenius tilbage til mig og fortæller, at det vil være nyttesløst at tage over til båden, da de italienske myndigheder havde beslaglagt den, da den havde været involveret i „en ulovlig aktivitet“. Heller ikke det allerede bestilte bjærgningsselskab, som allerede var på stedet, fik lov til at komme i nærheden af båden.

Denne situation varede i næsten 2 uger. Båden blev langsomt slået helt itu. Og som om det ikke var slemt nok, så ransagede italienerne båden for værdier i tilbageholdelsesperioden. Mine personlige ejendele, arvesølvet fra forældre og bedsteforældre, værdifulde gaver, fotoalbums m.m. – det var væk det hele, sammen med nyt elektronisk udstyr og litium batterier til en værdi af mere end 15.000 EUR. Der var INTET, vi kunne gøre for at stoppe det.

Oven i dette fik jeg den 12. december, hvor båden stadig var beslaglagt, en e-mail fra den italienske kystvag, som meddelte, at jeg var ansvarlig for alle mulige miljø skader på grund af oliespild osv., som kunne være forbundet med ANANKE's forlis. Hvordan kunne jeg være ansvarlig, når hverken jeg eller bjærgningsselskabet fik adgang til båden?

Et par dage senere informerede Pantaenius mig om, at de havde fået tilladelse til at påbegynde, hvad der nu ikke længere var en bjærgningsaktion, men en oprydningsoperation. Da mange dele af båden var blevet spredt ud over et stort område, både under vandet og langs kysten, var dette en stor opgave. Jeg modtog dagligt statusrapporter fra Pantaenius repræsentanten på stedet, ledsaget af fotos. Beviserne for bølgernes kraft var chokerende. Operationen fortsatte helt ind i februar, før de italienske myndigheder var tilfredse.

Fra den første dag i dette forløb, har kommunikationen med Pantaenius i Norge, Danmark og med deres taksator i Italien været god og professionel. Dette var ikke kun en båd, det var mit hjem. Jeg mistede 5 år af mit liv i det tyveri, og mine følelser led et alvorligt knæk.

Den støtte, som Pantaenius gav mig i den vanskelige tid, var uden sammenligning med støtten fra de græske og italienske myndigheder.

Mht. den økonomiske del, stod det meget tidligt klart, at



TOTALFORLIS I ITALIEN

dette ville være et „totalforlis“, og at jeg ville modtage den fulde forsikringssum fra Pantaenius. Da alle formaliteter i Italien var afsluttet, kom forsikringssummen hurtigt til udbetaling. Pga. det faktum, at jeg boede fast ombord og løbende havde opgraderet ANANKE, havde jeg imidlertid investeret langt mere end forsikringssummen, hvilket resulterede i et betydeligt personligt tab.

Så hvilke refleksioner har jeg gjort mig nu godt et år senere?

Kriminaliteten er stigende, selv i dette fredelige område af Grækenland, hvor vi alle troede, at vi var i det sikreste område i verden.

At smugle ulovlige indvandrere er en stor forretning. På turen med ANANKE tjente smuglerne sandsynligvis mere end en kvart million euro. Indvandrerproblemet i Grækenland er stigende pga. situationen i Tyrkiet.

Organiseringen af denne kriminalitet er meget professionel. De ansætter en lokal „spotter“ for at finde egnede lystbåde, de har et par ”en-gangs kaptajner og hjælpere“ ansat, betalt pr. vellykket tur, de har værktøj

og udstyr til at finde og eliminere de fleste elektroniske trackere monteret ombord, de kan starte motoren uafhængig af bådens batterisystem og selvfølgelig bryde ind i de fleste lystbåde.

De skal have et veludviklet netværk for at fortsætte deres drift i det vestlige Grækenland og Italien. Hvordan kunne ANANKE passere 5 græske havnepolitizoner uden at blive stoppet? Hvordan kunne smuglerens kaptajn og hjælper forsvinde i en hurtiggående rib, der kom fra et sted i Italien og forsvandt få minutter før de italienske myndigheder ankom til stedet?

Jeg har nu en ny båd og arbejder på at gøre den til mit nye hjem, hvilket er et stort arbejde. Der er installeret 2 tracker systemer, en GPS/SMS/GPRS baseret og en Iridium. Sidstnævnte er meget vigtig, da det første system mister forbindelsen, så snart båden er uden for mobiltelefonens dækningsområde. Der vil blive installeret et meget avanceret tyverisikringssystem, startspærre, kameraer og alarmer. Båden er aflåst med 10 mm rustfri stålkæde og hængelåse.

Og selvfølgelig.... båden er forsikret hos Pantaenius.



AKUTTE SKADER
HOTLINE
Døgnåbent alle
ugens dage
+45 9614 7913
skader@pantaenius.dk

KAN BÅDEN IKKE BARE BLIVE LIGGENDE I

Læs her om det, du skal være opmærksom på, hvis båden skal ligge i vandet om vinteren.

Mange har sikkert haft overvejelserne, og andre har gjort det. Der kan være mange grunde til at lade båden ligge i vandet om vinteren. Nogen drømmer måske om nogle hyggelige sejlture med hue og vanter og en varm kop kakao i cockpittet, når solen en sjælden gang skinner. Andre lader båden ligge i vandet for at spare de omkostninger, som er forbundet med at få den på land.

Det kan også være, at der ikke er plads på land til alle bådene i havnen, hvilket medfører, at man ikke har andre muligheder end at lade båden blive i vandet. Uanset årsagen, er det ikke uden problemer at lade båden ligge i vandet, så hvis du tror, at du bare kan lægge dig under dynen og vente på, at det bliver forår igen, bliver du overrasket.

Her er et par ting som du skal være særligt opmærksom på:

- Forsikringsselskaberne i Danmark har inddelt lystbådehavnene i kategorier efter, hvor sikre de er, hvor A-havne er de mest sikre. Nogle forsikringsselskaber dækker, når båden ligger i vandet om vinteren, men kun hvis båden ligger i en A havn. Pantaenius anbefaler, at du har din båd til at ligge i en A havn, hvis båden skal ligge

i vandet om vinteren. På brancheforeningen Forsikring og Pensions hjemmeside www.forsikringogpension.dk/services/forsikringsoplysningen/ kan du se, om din havn er en A havn.

- Efterårs- og vinterperioden er Skandinaviens orkansæson. Det er altid forbundet med kraftige lavtryk med blæst og somme tider storm. Risikoen for blæsevejre gør det nødvendigt, at du sikrer din båd med kraftige fortøjninger med affjedring. Fortøjningerne skal være af god kvalitet. Det er faktisk en god ide at have dobbelt fortøjninger. Sørg for at sikre din båd i god tid, så du undgår at stå i en kedelig situation, når stormen er i fuld gang. Husk desuden, at tjekke fortøjningerne efter en gang blæsevejr. De bliver meget slidte, hvor der er friktion, f.eks. ved klydsene. Husk at afmontere sejl, kalecher, sprayhood og andre presenninger i vinterperioden. En vinterstorm kan være hård ved disse dele, og er retningen og vindstyrken uheldig, kan tingene ikke holde til en forbigående storm. En genua kan f.eks. hurtigt blive ødelagt, og selvom den er rullet på forstaget, kan vinden sagtens få fat, hvis det blæser 25-30 m/s. Hvis der er plads i havnen, kan du måske lave en aftale med havnefogeden om at lægge båden ind på

På brancheforeningen Forsikring og Pensions hjemmeside www.forsikringogpension.dk/services/forsikringsoplysningen/ kan du se, om din havn er en A havn.



VANDET VINTEREN OVER?

en rolig plads inderst i havnen. Husk desuden at give havnefogeden dine kontaktoplysninger, så han hurtigt kan få fat på dig, hvis der skulle blive brug for det. Hvis du har haft plads i havnen i mange år, kan det være, at du har skiftet telefonnummer eller lignende.

- I forbindelse med blæsevejrer kommer der ofte højvande eller lavvande i havnen. Dette betyder, at du skal tilpasse dine fortøjninger efter, hvordan vandstanden forandrer sig, ellers kan din båd blive voldsomt skadet, og mindre både kan synke. Når vandstanden er normal igen, skal du justere fortøjningerne tilbage. Hold øje med vandstanden i dit område på www.dmi.dk
- Selvom metrologerne har lovet os varmere vintre i de kommende år, skal du alligevel huske at frostsikre din båd. Mange tror fejlagtigt, at dette ikke er nødvendigt, når båden ligger i vandet, da vandet er varmere end luften, og desuden er salt og derfor ikke fryser så let. Dette er helt forkert. Der skal ikke have været frostvejr i ret mange dage, før der kommer is i havnebassinet, og så har du også frost i båden.

Da vand udvider sig temmelig meget, når det fryser, kan motoren frostsprænge, oftest i varmeveksleren, kølevandsslanger eller impellerhuset. Ved en saltvandsskølet motor kan det gå endnu værre. Det er de samme forhold, som gælder på land, men når båden ligger i vandet kan en frostsprængt motor give lækage og båden kan synke. Vælger du at frostsikre motoren, skal du huske at gøre det igen, hvis du har været ude og sejle en tur. Desuden skal du lukke for søvandindstaget.

Ud over almindelig frostsikring af vandtanke, ferskvandspumper, vandhaner mv. skal bådens installationer, som er forbundet til gennemføringer, sikres. Det drejer sig bla. om toilettet. Det skal sikres med frostvæske, og begge ventiler skal lukkes. De øvrige ventiler i båden skal også lukkes. Dette giver ingen 100 % frostsikring, da der fortsat vil stå vand i ventiler og slanger, men du undgår, at der sker lækage, hvis slangestudsene eller slangen sprænger som følge af frost.

Frostskaderne viser sig oftest efter længere tids frost, når det bliver tøjvæjr igen. Vær derfor særlig opmærksom på at tilse båden i disse perioder.

Hvis du vælger at varme båden op i løbet af vinteren, kan det på ingen måde anbefales at anvende en varmeblæser. Varmeblæseren er i princippet en brødrister med en propel, og de er ikke sikre. Der er set alt for mange tilfælde, hvor de har været årsag til brand, fordi de enten er kortslettet eller brændt sammen som følge af en defekt termostat eller termosikring.

Da rosé sæsonen er ovre, og vejret er blevet mørkt og surt, er vi af naturlige årsager ikke så meget ved båden. Det er også helt ok, hvis båden står tildækket under sin dyne på land, men hvis den fortsat ligger i vandet, er det vigtigt at tilse den jævnligt. Ja, faktisk er det meget vigtigere end om sommeren. Dels fordi vejret er voldsommere om vinteren, men også fordi der ikke er ret mange mennesker på havnen på denne årstid, og derfor ingen som bemærker, at der er noget galt ved din båd. Alt for mange både ligger i havnene om vinteren i sørgelig forfatning. Forladte og glemte med slidte fortøjninger. Husk på, at din båd er dit kæreste eje. Den skal også passes og have det godt om vinteren.



A-HAVN = GODKENDT HAVN:

Henliggen i vandet hele året samt sejlsads hele året.

**B-HAVN = DELVIS GODKENDT HAVN
ELLER SVAJEPLADS / BÅDEBRO:**

Henliggen i vandet tiden 1/4 - 15/11.

Uden for perioden er henliggen ikke tilladt.

C-HAVN = IKKE GODKENDT HAVN:

Henliggen efter særlig aftale.

Kontakt hovedkontoret for skriftlig godkendelse/dækningstilsagn.

D-HAVN = SVAJEPLADS/BÅDEBRO:

Henliggen i perioden 1/4 - 15/9.

Kontakt hovedkontoret for skriftlig godkendelse/dækningstilsagn

BRAND OMBORD

Der kan være flere årsager til, at der opstår brand på en båd. Vi har som sejlere stor respekt for brand ombord, uanset hvad årsagen må være. Det er dog nødvendigt at kende årsagen i forhold til at forebygge og bekæmpe branden.

Hvorfor opstår en brand?

De fleste brande starter ofte i det elektriske system. Brand kan også opstå i motoranlægget samt i kogeapparat/komfur.

De brande, der opstår i det elektriske system, opstår når det er muligt at skabe varme nok til at antænde det omkringliggende materiale. Her er især dårlige installationer og defekt isolering én af de mest almindelige brandstartere. Det hele starter med en kortslutning, og den del kan du jo få styr på, hvis du opdager det og samtidigt fysisk kan komme til at dreje hovedafbryderen. Disse overraskelser vil du sikkert gerne undgå, og det gør du ved at gennemgå bådens ledningsnet for skader på isoleringen. Er der skader, bør du skifte ledningen. Her er det en god idé at kontakte en professionel, for skifter du f.eks. til en forkert ledningsstørrelse, så kan det også ende galt. Du skal helt nøjagtigt vide, hvad du laver, når du selv reparerer på disse ting. Dårlige

installationer, fejldimensionerede sikringer og forkerte afbrydere, der ikke er beregnet til formålet, kan også blive 'starter' af en brand. Det samme gør sig gældende, hvis du tvivler på, om din bovpropel eller dit ankerspil er korrekt monteret i en båd, du har købt, så spørg fagfolk. Det kan i værste fald være med livet som indsats, hvis tingene ikke er monteret korrekt.

Hvad gør du, hvis der opstår brand?

Hvis der opstår en brand ombord, bør du altid betragte det som en alvorlig og potentiel livstruende situation. I hvert fald hvis branden opstår, mens du er ombord og endnu værre - hvis du er ombord og til søs. Det er en situation, vi alle bør være forberedt på **før** det sker - for hvis det sker, så er der ikke lang tid at handle på, og de første minutter kan blive helt afgørende for situationens udfald. Det kan ikke siges ofte nok, at et minimum af slukningsudstyr altid bør være ombord. Slukningsudstyret skal være umiddelbart tilgængeligt, hvis en nødsituation opstår, og det skal være serviceeret og i fuld funktion. Det betyder, at det skal være placeret, så du hurtigt kan få fat i det ved brand. Det er absolut en god idé at have et brandtæppe ombord. Brandtæppet kan anvendes ved en kabys-brand, hvor kogegej har antændt brandbart materiale, eller hvis der er gået ild i et elektrisk apparat.

Pulverslukkeren er nok det mest anvendte slukningsudstyr, men den har også begrænsninger: Den er rigtig god ved en motorbrand, da dette ofte er en brand, hvor det er flydende brændstof, der føder branden, men er det brand i fast materiale, er den ikke lige så effektiv. CO2 slukkeren er også meget effektiv, men den må under ingen omstændigheder anvendes ved en brand, hvor en person er antændt, da den giver forfrysninger. Du skal huske, at CO2 slukkeren fortrænger den ilt, som branden skal have for at leve, men hvis du er fanget under dæk, så kan den også fortrænge den ilt, som en person indånder. Den skal altså bruges med forsigtighed. Vi har som udgangspunkt altid rigeligt med vand ved hånden i en båd, og det kan du også altid anvende. Vandet nedkøler det område som brænder, og alle brændbare materialer har det, der hedder et flammepunkt. Du kan få branden under kontrol, hvis du kan køle området omkring branden ned, så det kommer under materialets flammepunkt. Vand er dog ikke så effektivt til elinstallationer og væskebrand.

Det er også vigtigt, at dine lukkehaner på gasanlægget er placeret, så du hurtigt kan afbryde gastilførslen. Husk at vedligehold og ændringer af gasanlægget skal udføres af én med autorisation hertil. På samme måde



kan din hovedafbryder også være den faktor, der kan stoppe en brand. Afbryd brandstoftilførslen, hvis det er muligt, så der ikke kommer mere brændstof til branden i motorrummet. Mange slukninger starter med at tænke sig om, og her kan det gavne at have gjort sig nogle forebyggende tanker, inden situationen opstår.

Du bør altid holde dig selv opdateret på, hvilke brande der slukkes med hvilke slukningsmidler, for din indsats over for branden giver større succes, hvis du anvender den rette slukningsmetode. Vi anbefaler i Pantaenius, at du i det mindste ved selvstudie, sætter dig grundigt ind i, hvordan en brand ombord på båden skal håndteres. Jo flere besætningsmedlemmer med samme kendskab, jo bedre. Du bør gøre dig tanker om, hvordan du vil handle, hvis der opstår brand i motorrummet, ved komfuret eller i en elinstallation. Det bedste er dog, at du som skipper deltager i et kursus i brandslukning. Du kan deltage i disse kurser lokalt, hvor Falck og andre aktører er udbydere af disse, men emnet berøres også, når du tager et duelighedsbevis.

Hvad kan du selv gøre for at forebygge?

Du kan gøre mange tiltag for at være forberedt på en brand ombord, men der er også mange tiltag, du kan gøre for at undgå, at den overhovedet opstår. Husk på, at det ud over båden, også er vores eget og andre gasters liv, det gælder. Vores vurdering er, at de fleste brande ombord på en båd, starter på grund af en fejl i et el-system. Vi anbefaler kraftigt, at du IKKE selv laver elektriske installationer, med mindre du har de rigtige kompetencer til det. Drømmer du f.eks. om at få et elektrisk ankerspil eller en bovpropel, så er disse nogle installationer, der kræver meget strøm. Dimensioner på sikringer, ledninger, afbrydere og kabelforbindelser skal være afstemt efter motoreffekt og længden på kablerne. Spørg fagmanden, eller lad ham være den der monterer, så undgår du uheldige fejl.

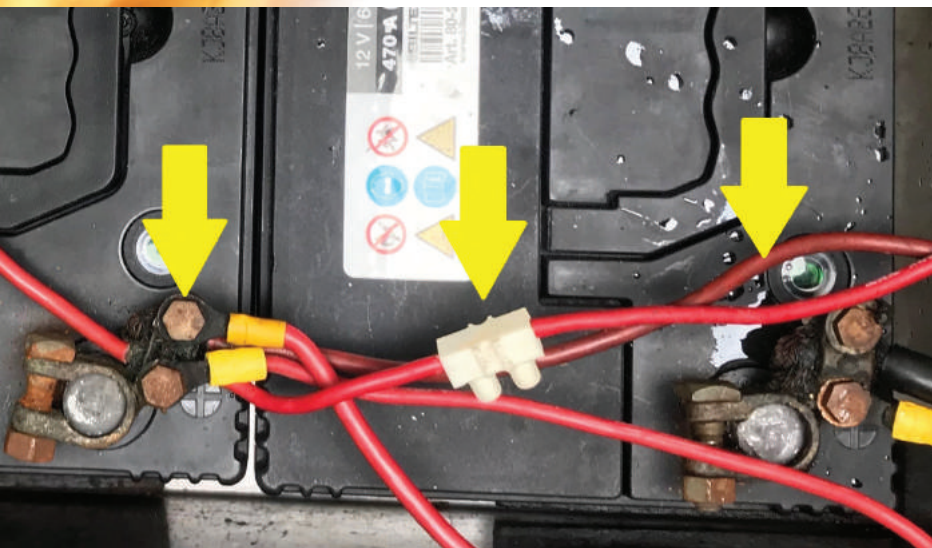
Hvis båden har de korrekte installationer, er det en god ide at holde øje med, hvordan disse har det. Du kan nemlig selv gøre en masse, som ikke koster så mange penge. Du kan kontrollere om alle ledninger er hele, og om isoleringen er intakt. Er der f.eks. ledninger, der er blevet misfarvet, fordi de har været varme, kan det tyde på, at der er for stor belastning i ledningen, eller du har en dårlig forbindelse. Er en ledning blevet skadet, fordi den bliver slidt på en kant, eller går gennem et hul i et skot, så kan du godt med lidt fingersnilde selv skifte denne ledning. Det er dog vigtigt, at den nye ledning har samme dimension, som den defekte – og sammen med nogle ordentlige kabelsko, så er en kortslutning

undgået. Generelt kan man sige, at de små ledninger fører til irriterende strømfejl, men også her kan en dårlig forbindelse skabe varme, der kan starte en brand. De store kabler, hvor startmotor, bovpropel, anker- og skødespil får strøm, kan hurtigt levere så meget strøm, at hvis de kortsluttes, kan de starte en brand på meget kort tid. Her skal du virkelig have respekt, og disse er ofte med nogle kraftige sikringer, som ikke bare lige springer. Hold orden i dit motorrum og undgå at brandbare materialer kan komme i kontakt med især dele omkring udstødningen og udstødningsmanifolden. Disse dele bliver nemlig så varme, at en brand kan opstå, hvis et stof med et lavt flammepunkt kan komme i kontakt. Du kan selv kontrollere, at der ikke lækkes smøreolie eller brændstof, når motoren er startet. Gør der det, så skal det rettes øjeblikkeligt, da dette også kan blive katastrofalt.





Mht. gas ombord, så indskærper vi, at dette ikke er noget du selv kan eller må reparere på. Det er stadig en god ide at kontrollere, at slanger og rør er intakte og uden skader. Er der noget på gasanlægget, der har skader, skal du rette dette, inden du sætter regulatoren på flasken. Gas er ikke noget, du selv skal rode med, og vi kan kun anbefale at du kontakter en fagmand, så der ikke sker et udslip. Gas er nok det mest brandbare, vi har ombord, men glem ikke at gas er tungere end luft, og altså kan fortrænge ilten i kabytten. Er der ingen personer ombord, så kan båden stadig gå i brand, da en gnist i et elektrisk apparat er nok til at antænde. Endnu værre er det, hvis du er ombord. For selvom, der ikke opstår gnister, kan du ikke overleve uden den ilt, som gassen har fortrængt, og overnatter du i båden, og der sker et udslip, så kan dette ende fatalt. Er du ombord på båden, og en gnist antænder gassen, er situationen ligeledes katastrofal.



Vi har spurgt Henning Wermuth fra Marine Electric i Aarhus, hvad du som bådejer selv kan gøre for at forebygge, at det elektriske anlæg bliver det element, der starter en brand. Først sagde Henning, at der er tre simple råd: 1: Sikringer 2: Sikringer 3: Sikringer. Der er dog mere i det end det. Hennings råd til bådejeren er:

Der har hen over sommeren været nogle tilfælde, hvor der er opstået brand i lystbåde. Hvad den egentlige årsag har været, er der ikke klarhed over. Men det formodes, at branden kan være opstået i det elektriske anlæg. Der kan være flere årsager til at brand i el opstår:

- Kortslutninger i el-dele - brand i denne forbindelse kan forebygges ved korrekt montering af sikringer. Alle både bygget efter CE-regler skal have monteret en hovedsikring på forbrugssiden, og det er typisk en sikring på 80A, som vil springe, hvis der opstår kortslutning i el-dele. Ældre både har måske ikke denne sikring, men det er ikke en dyr løsning at montere en sådan sikring (3-400 kr. + montering). Alle apparater bør være forsikret(*) med korrekte sikringer. Producenten af det enkelte udstyr foreskriver, hvad det skal forsikres(*) med. Mit råd er, at du laver en fortegnelse over, hvor sikringerne er placeret og deres størrelser. Springer en sikring, er det ikke nok bare at udskifte den. Årsagen til, at sikringen springer, skal findes inden en ny sikring monteres.
- For tynde kabler. Hvis kablerne er for tynde, vil der opstå varme ved et større strømforbrug. Dette kan udvikle sig til brand og kan ikke umiddelbart forebygges med sikringer. Båden bør da gennemgås af en faglig kompetent person. Bådejeren kan selv gennemgå bådens kabler for misfarvninger. Er du i tvivl, bør du spørge fagfolk til råds.
- Dårlige forbindelser. Hvis kabler ikke er korrekt samlet eller spændt, vil strømmen stige, og der kan udvikles varme, som kan antænde en brand. Gennemgå bådens installationer for samlinger og dårlige monterede kabler, blandt andet polsko på akkumulatorer eller kabler monteret i forbindelse med bovpropel, el-spil eller andet, der bruger meget strøm. Ældre både kan have et el-anlæg, der ikke lever op til nutidens krav og ønsker om komfort. Har du købt en sådan båd, vil det være en god ide at få en fagperson til at gennemgå båden. Mange af de brande, der er opstået på både liggende i havn eller på land, er opstået i forbindelse med 230 volt. Undgå varmeblæsere. Kabeltromler skal altid være fuldt udrullet.

* At forsikre betyder i denne sammenhæng, at man monterer sikringerne før elektriske apparater.

Boatshows og events 2021

COVID-19 har gennem længere tid sat en brat stopper for mange aktiviteter og desværre også for bådmesser og –events. Status i skrivende stund er, at alle boatshows og events er aflyste i foråret 2021 både i Norge og Danmark. Vi håber, at situationen er en anden, når vi kommer på den anden side af sommeren, så vi i bådbranchen kan mødes fysisk med vore kunder såvel som samarbejdspartnere igen. Skulle der ske ændringer i løbet af foråret til disse aflysninger, vil vi annoncere det på vores hjemmeside www.pantaenius.dk og på vores Facebook side.



KLUBAFTEN MED PANTAENIUS?

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

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

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

Hanne Vendelbo +45 9670 3391 - hvendelbo@pantaenius.com



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

KONTAKT

DANMARK

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

NORGE

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

INTERNATIONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

KONTAKT

Mandag - Torsdag 9:00 - 16:00
Fredag 9:00 - 15:00
+45 9751 3388
info@pantaenius.dk

AKUTTE SKADER HOTLINE

Døgnåbent alle ugens dage
+45 9614 79 13
skader@pantaenius.dk