

PANTAENIUS MAGASIN

2021

Vinteroppbevaring

Hvordan ligger du trygt på
vannet gjennom vinteren?

Stjålet og forlist
Gjenfunnet i annet land

**Seil trygt
på Grønland**

Husk å oppdatere dine sjøkart

Brann ombord

Utilstrekkelig koblinger er
ofte en brannårsak





KJÆRE LESER

Når du leser denne utgaven av Pantaenius Magasin har vi nakkurat avsluttet 2020 og tatt hull på 2021. Året 2020 ble et år som for de fleste av oss har vært et år som vi vil huske i lang tid fremover. Vi ble kjent med COVID19 - et virus som i stor grad har satt hele verden på pause og holdt oss hjemme, men gjorde også at veldig mange av oss, delvis tvunget av omstendighetene, valgte å prøve båtlivet.

Vi håper at alle de nye båtførerne, de gamle sjømennene og mange flere vil oppleve den kommende båtsesongen, som mest sannsynlig starter litt forsiktig, men som forhåpentligvis åpner seg mer og mer opp mot det som vi kjenner fra før COVID19, selv om det nok aldri blir helt det samme igjen.

I årets Pantaenius Magasin har vi valgt en artikkel om sikker seilas på Grønland som selvfølgelig er veldig viktig for våre kunder på Grønland men også gode råd til alle andre før vi begir oss ut på vannet i båt.

Vi har også en historie fra én av våre norske kunder om tyveriet av hans båt i Hellas og hvordan den endte opp som et totalforlis på kysten av Italia.

Ønsker du eller har du allerede båten din liggende i vannet hele året har vi gode råd til deg. Også om du har båten på land er det forberedelser og tiltak du bør sørge for er på plass om båten skal overvintre på land eller i vannet.

Vi har også en rekke gode råd til deg om forebygging og bekjempelse av brann ombord. Brann er noe vi alle frykter ombord, spesielt hvis vi er ute på vannet men med forholdsvis enkle tiltak kan du redusere faren for mannskapet og deg selv.

Så vil jeg samtidig reklamere for at vi fremdeles gjerne vil komme ut i deres båtforeninger og klubber for å holde foredrag om forsikring av båter. Alle våre arrangementer forrige sesong ble dessverre men selvfølgelig avlyst. Nå håper vi at vi kan komme ut og holde foredrag, komme på båtmesser og delta på arrangementer rundt om i Danmark, Grønland og Norge - forhåpentligvis til sensommeren.

Til sist vil jeg igjen minne om at du fremdeles kan velge å motta all kommunikasjon med oss på epost. Du skal bare sende en epost til info@pantaenius.no og be om det så sørger vi for resten. Du har også mulighet til å opprette din egen personlige innlogging på vår hjemmeside. Slik kan du alltid se dine aktive poliser og finne blått kort til ansvarsforsikringen. Hvis du ønsker å opprette innlogging skriver du også en epost til info@pantaenius.no og ber om det så sørger vi for at du får mulighet til det også.

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

God fornøyelse!
Gert Toft, Managing Director

SIKKER SEILAS PÅ GRØNLAND

Vi har stilt Hans Pedersen i Nuuk Marinecenter ApS en rekke spørsmål om ferdsel i Grønlandske farvann og hvilke forholdsregler han mener man bør ta før man legger ut.

Når mener du at man skal begynne sine forberedelser til å legge ut?

For en sikker ferdsel skal det mange klargjøringer til. Helt fra sesongstart til endt seilas.

Båt, motor, utstyr, navigasjonsutstyr m.m. skal klargjøres før sesongstart for at utstyret er sikret så godt som mulig hele sesongen.

Det finnes det som kalles en "SISAK-rute" som du kan laste ned og seile etter. SISAK-rute er politikutternes opptegnede innaskjærs seilingsrute) www.marinetraffic.com

Husk å oppdatere moderne navigasjonsutstyr i software og sjøkart.

Hva er det man skal kontrollere rett før en tur på vannet?

For å unngå grunnstøting eller annet havari skal det undersøkes og oppdateres en del ting:

Værprognosene skal sjekkes.

Ruten skal gjennomgås og det vil være optimalt å legge inn ruten i plotteren hjemmefra.

Når man er på vannet, hva er det som gjelder da?

En VHF-radio er nødvendig å ha ombord, og du skal lytte på kanal 16. Bruk AIS, som nå brukes av flere og flere båter.

Når AIS'en er på unngår man i større grad sammenstøt m.m. særlig i dårlig sikt. Ekkoloddet skal justeres med alarmer

så du blir varslet i tide før du grunnstøter. Kartplotterens kart er ikke nøyaktige, så du skal navigere varsomt.

Du bør unngå ferdsel ved laveste tidevann i usikre områder da forskjellen i tidevannet kan være opp til 5 meter. Å ferdes sammen med andre båter er også en god idé.



Husk å oppdatere dine sjøkart og sjekk værmeldingen

TYVERI I HELLAS

Her kommer en fortelling om en fritidsbåt som ble stjålet og gjort til flyktningbåt og endte med totalforlis.

Tidlig morgen søndag den 1. desember i fjor ble seilbåten min ANANKE, en 50 fots Bavaria bygget i 2005 stjålet fra sin båtplass i Nidri, Lefkada. For meg var dette ikke bare en båt - det var et hjem. Jeg hadde bodd ombord på båten siden jeg kjøpte den i 2014 og gjort løpende oppgraderinger finansiert av pensjonsoppsparingene.

Fredag ettermiddag var jeg kommet tilbake fra en tur til Norge og jeg jobbet hele lørdag med å oppgradere batterisystemet. Jeg bodde på det tidspunktet i en leilighet kun noen hundre meter fra båten og da jeg kom tilbake søndag morgen var båten borte. Først trodde jeg at noen hadde flyttet den men den brutale virkeligheten sto snart lysende klar.

Jeg dro øyeblikkelig til havnepolitiet i Nidri og anmeldte tyveriet og få minutter senere ringte jeg til Pantaenius. Jeg la også ut et oppslag på Facebook som ble delt av mange av mine venner og min familie. Dessuten kjørte jeg i bil langs hele Lefkadas kystlinje i håp om å få øye på båten.

Havnepolitiet var fra første øyeblikk sikker på at båten var stjålet med det formål å transportere ulovlige innvandrere til Italia. De ville straks informere alle havnepolitistasjoner i Hellas og sende ut en internasjonal melding. De kunne opplyse at ANANKE var nummer 5 i rekken av stjalne båter fra Lefkada-området innenfor de siste 4 måneder - alle brukt til å smugle ulovlige innvandrere til Italia. Hvorfor var ikke disse opplysningene offentliggjort?

Jeg var i tett dialog med Pantaenius i løpet av hele søndagen. De kunne bl.a. informere meg om at de allerede midt på dagen hadde sendt ut en etterlysning på S/Y ANANKE i den østlige delen av Middelhavet.

Mandag 2. desember om ettermiddagen forteller havnepolitiet meg at båten ble funnet ved Italias sydvestlige kyst og at jeg „snart“ kunne reise og hente den. Disse opplysningene ga jeg videre til Pantaenius som sendte en takstmann til stedet. I et par timer var jeg da en glad mann.

Tirsdag morgen så jeg dessverre tilfeldigvis en video fra italiensk TV med en seilbåt bankende mot klippene utenfor Maria de Leuca. Den var blitt brukt til å frakte ulovlige innvandrere. Det var min båt. Det viste seg at den italienske Guardia di Finanza hadde hentet 56 innvandrere fra båten like utenfor kysten og forlatt båten drivende! Et par timer senere traff den klippene like utenfor innseilingen til marinaen i Maria de Leuca, og i løpet av de neste par ukene ble den slått i stykker

og totalskadet.

Jeg kontaktet Pantaenius ved første mulighet, som straks sørget for at en takstmann, et bergingsselskap og en advokat kunne komme til stedet. Selv var jeg veldig ivrig etter å reise til båten da jeg hadde verdisaker og personlige eiendeler ombord som jeg gjerne ville sikre. Båten fløt fortsatt på det tidspunktet. Innenfor få timer ringer Pantaenius meg tilbake og forteller at det ville være nytteløst å reise til båten da italienske myndigheter hadde beslaglagt den, fordi den hadde vært involvert i „en ulovlig aktivitet“. Heller ikke det bestilte bergingsselskapet som allerede var på stedet fikk lov til å komme i nærheten av båten.

Denne situasjonen varte i nesten 2 uker. Båten ble langsomt slått i stykker. Og som om det ikke var nok robbet italienerne båten for verdier under beslagleggelsen. Mine personlige eiendeler, arvesølvet fra foreldre og besteforeldre, verdifulle gaver, fotoalbum m.m. – alt var borte, sammen med nytt elektronisk utstyr og litium-batterier til en verdi av mere enn 15.000 Euro. Det var INTET vi kunne gjøre for å stoppe det.

På toppen av dette fikk jeg den 12. desember, da båten fortsatt var beslaglagt, en e-mail fra den italienske kystvakten om at jeg var ansvarlig for alle mulige miljøskader på grunn av oljeforurensning osv., som kunne være forbundet med ANANKE's forlis. Hvordan kunne jeg være ansvarlig når hverken jeg eller bergingsselskapet fikk adgang til båten?

Et par dager senere informerte Pantaenius meg om at de hadde fått tillatelse til å påbegynne det som nå ikke lengre var en bergingsaksjon, men en opprydningsoperasjon. Da mange deler av båten var blitt spredd utover et stort område, både under vann og langs kysten, var dette en stor oppgave. Jeg mottok daglige statusrapporter fra Pantaenius' representant på stedet, ledsaget av bilder. Bevisene for bølgenes kraft var sjokkerende. Operasjonen fortsatte helt ut i februar, før de italienske myndighetene ble fornøyde.

Fra den første dagen i dette forløpet har kommunikasjonen med Pantaenius i Norge, Danmark og med deres takstmenn i Italia vært god og profesjonell. Dette var ikke bare en båt - det var mitt hjem. Jeg mistet 5 år av livet mitt i det tyveriet, og det satte vonde følelser i sving. Den støtten som Pantaenius ga meg i denne vanskelige tiden var noe helt annet enn støtten fra de greske og italienske myndigheter.

Mtp. den økonomiske delen ble det veldig tidlig klart at dette ville være et „totalforlis“, og at jeg ville motta



TOTALFORLIS I ITALIA

den fulle forsikringssummen fra Pantaenius. Da alle formaliteter i Italia var avsluttet kom forsikringssummen raskt til utbetaling. Pga. det faktum at jeg bodde fast ombord og løpende hadde oppgradert ANANKE hadde jeg imidlertid investert langt mere enn forsikringssummen, hvilket resulterte i et betydelig personlig tap.

Så hvilke refleksjoner har jeg gjort meg nå nesten et år senere?

Kriminaliteten er stigende, selv i dette fredelige område av Hellen hvor vi alle trodde at vi var i det sikreste område i verden.

Å smugle ulovlige innvandrere er stor business. På turen med ANANKE tjente smuglerne sannsynligvis mer enn en kvart million Euro. Innvandrerproblemet i Hellas er stigende pga. situasjonen i Tyrkia.

Organiseringen av denne kriminaliteten er meget profesjonell. De ansetter en lokal „spotter“ for å finne egnede fritidsbåter. De har et par «en-gangs kapteiner og hjelpere», betalt pr. vellykket tur. De har verktøy

og utstyr til å finne og eliminere de fleste elektroniske sendere montert ombord. De kan starte motoren uavhengig av båtens batterisystem og selvfølgelig bryte seg inn i de fleste fritidsbåter.

De skal ha et velutviklet nettverk for å fortsette deres drift i det vestlige Hellas og Italia. Hvordan kunne ANANKE passere 5 greske havnepolitisoner uten å bli stoppet? Hvordan kunne smuglerens kaptein og hjelper forsvinne i en hurtiggående RIB som kom fra et italiensk sted og forsvant få minutter før Guarda di Finanza ankom stedet?

Jeg har nå en ny båt og jobber for å gjøre den til mitt nye hjem, hvilket er en stor oppgave. Det er installert 2 track-systemer; en GPS/SMS/GPRS-basert og en Iridium. Sistnevnte er viktig fordi det første systemet mister forbindelsen så snart båten er utenfor mobiltelefonens dekningsområde. Det vil bli installert et avansert tyverisikringssystem, startsperrer, kameraer og alarmer. Båten er låst med 10 mm rustfri stålkjetting og hengelås.

Og selvfølgelig - Båten er forsikret i Pantaenius.



AKUTTE SKADER
HOTLINE
Døgnåpent
alle dager
+45 9614 79 13
skader@pantaenius.dk

HORDAN LIGGE TRYGT PÅ VANNET

Her kan du lese om hvilke tiltak du skal være opmerksom på hvis båten ligger i vannet om vinteren.

Mange har vurdert det og andre har erfaringer med det. Det kan være mange grunner til å la båten bli liggende på vannet gjennom vinteren. Noen drømmer om rolige vinterseilaser med lue, votter og en varm kopp kakao i hånda, når solen en sjelden gang skinner. Andre lar båten overvintre på vannet for å spare utgiftene som er knyttet til lagring på land.

Det kan også være at havnen har begrenset plass til alle båtene på land, hvilket medfører at man ikke har andre muligheter enn å la båten ligge i vannet. Uansett hva som er årsaken er det ikke problemfritt å la båten ligge på vannet. Dersom man tror at det bare er å legge seg under dynen og vente på våren, kan det by deg på en overraskelse.

Her er noen punkter du skal være særlig opmerksom på:

- Forsikringsselskapene i Danmark har inndelt Danmarks fritidsbåthavner i kategorier etter hvor sikre de er, der A-havner er de mest sikre. Noen forsikringsselskaper dekker når båten ligger i vannet om vinteren, men kun hvis båten ligger i en A-havn. Pantaenius anbefaler at du har båten liggende i en A-havn, hvis båten skal overvintre på vannet. På bransjeforeningen Forsikring og Pensjons

hjemmeside www.forsikringogpension.dk/services/forsikringsoplysningen/ kan du se om din havn er en A-havn.

- Høst- og vinterperioden i Skandinavia betyr orkansesong. Det er alltid forbundet med kraftige lavtrykk med vind og noen ganger storm. Risikoen for uvær gjør det nødvendig at du sikrer båten med kraftige fortøyninger med fjæring. Fortøyningene skal være av god kvalitet. Det er en god idé å ha doble fortøyninger. Sørg for å sikre båten i god tid, så du unngår å stå i en uønsket situasjon når stormen er i gang. Husk dessuten å inspisere fortøyningene etter hvert uvær. Tau blir slitt der det er friksjon f.eks. ved beslag og halegatt. Husk å demontere seilene, kalesje, sprayhood og presenninger i vinterperioden. En vinterstorm kan være hard mot disse delene og hvis retning og styrke er uheldig tåler ikke dette en forbipasserende storm. En genoa kan f.eks. raskt ødelegges og selv om den er rullet på forstaget kan vinden ta tak i den ved styrker rundt 25-30 m/s.

Hvis det er plass i havnen kan du kanskje inngå en avtale med havnesjefen om å legge båten på en rolig plass innerst i havnen. Husk da å gi dine kontaktopplysningene til havnesjefen så han raskt kan

På bransjeforeningen Forsikring og Pensjons hjemmeside www.forsikringogpension.dk/services/forsikringsoplysningen/ kan du se hvilke danske havner som er A-merket.



GJENNOM VINTEREN

få tak i deg om nødvendig. (Hvis du har hatt plass i havnen i mange år kan det være at du har skiftet telefonnummer eller lignende.)

- I forbindelse med uvær kommer det ofte høy- eller lavvann i havnene. Hvis båten ligger ved en fast brygge må lengden på fortøyningene tilpasses for ikke å bli voldsomt skadet. Her kan mindre båter synke! Når vandstanden er normal igjen må fortøyningene justeres tilbake. Hold øye med vannstanden i ditt område på www.dmi.dk
- Selv om meteorologene har lovet oss varmere vintre fremover må du likevel huske å frostsikre båten. Mange tror at dette ikke er nødvendig når båten ligger i vannet da vannet er varmere enn luften og dessuten ikke fryser så lett pga saltinnholdet. Dette er feil. Etter få dager med kuldegrader dannes det is på vannet, og dermed frost i båten.

Da vann ekspanderer når det fryser kan motoren frostsprenges. Oftest i varmeveksleren, kjølevannsslanger eller impellerhuset. Ved en saltvannskjølt motor kan det gå enda verre. Det er de samme forhold som gjelder på land men når båten ligger i vannet kan en frostsprengt motor gi lekkasje og båten kan synke. Velger du å frostsikre motoren må du huske å gjøre det på nytt etter en tur på vannet (for motor). Dessuten må sjøvannsinntaket stenges.

Utover vanlig frostsikring av vanntankene, ferskvannspumper, vannkraner osv. skal båtens installasjoner som er forbundet til skroggjennomføringer, sikres.

Det dreier seg bl.a. om toalettet. Det skal sikres med frostvæske og begge ventiler skal stenges. Øvrige sjøventiler i båten skal også stenges. Dette gir ingen 100 % frostsikring, da det fortsatt vil stå vann i ventiler og slanger. Men du unngår lekkasje hvis slangestussen eller slangen sprenger som følge av frost.

Frostskadene viser seg oftest etter lengre tid med frost når det blir varmegrader igjen. Vær derfor særlig oppmerksom på å inspisere båten i disse periodene.

Du kan også velge å ha en varmekilde på i båten om vinteren. Dermed unngår frostgrader i båten. Det er ofte dyrt da man skal avregne strøm til havnen. Velger du likevel denne løsningen skal du benytte en oljefylt radiator og ikke en vifteovn. Vifteovner er som en brødrister med en propell, og de er ikke sikre. Det er registrert mange tilfeller hvor de har vært årsak til brann, fordi de enten har kortslettet eller har tatt fyr som følge av en defekt termostat eller termosikring.

Når hvitvinsesongen er over og klimaet mørkt og surt, er vi av naturlige årsaker ikke så mye ved båten. Det helt greit hvis båten står tildekket under sitt dekke på land. Men hvis den fortsatt ligger på vannet er det viktig å se etter den jevnlig. Ja faktisk er det mye viktigere enn om sommeren. Dels fordi været er voldsommere om vinteren men også fordi det ikke er særlig mange mennesker i havnen på denne årstiden og derfor få eller ingen som bemerker endringer ved båtene. Altfor mange båter ligger i havnene om vinteren i sørgelig forfatning. Forlatte og glemte med slitte fortøyninger. Husk at båten din er ditt kjæreste eie. Den skal også passes og ha det godt om vinteren.



A-HAVN = GODKJENT HAVN:

Havneligge i vandet hele året samt seilas hele året.

**B-HAVN = DELVIS GODKJENT HAVN
ELLER BØYEPLASS / BRYGGE:**

Havneligge i vannet mellom 1/4 - 15/11.

Utenfor perioden er tillegging ikke tillatt.

C-HAVN = IKKE GODKJENT HAVN:

Havneligge etter avtale.

Kontakt havnekontoret for skriftlig godkjennelse/dekningstilsagn.

D-HAVN = BØYEPLASS/BRYGGE:

Havneligge i perioden 1/4 - 15/9.

Kontakt havnekontoret for skriftlig godkjennelse/dekningstilsagn.

BRANN OMBORD

Det kan være flere årsaker til at det oppstår brann på en båt. Som båtfolk har vi stor respekt for brann ombord, uansett årsak. Likevel er brannårsaken nødvendig å kjenne når det gjelder forebygging og slukking av brannen

Hvorfor oppstår en brann?

De fleste branner starter i det elektriske systemet. Brann kan også oppstå i motoranlegget, eller i kokeapparat/komfyr/gassanlegg.

Brann som oppstår i det elektriske systemet skjer når det er mulig å skape varme nok til å antenne omkringliggende materiale. Her er særlig utilstrekkelige installasjoner og defekt isolering en av de hyppigste årsakene. Det starter med en kortslutning, og den kan du jo få kontroll over hvis du oppdager det og samtidig kan skru av hovedsikringen. Disse overraskelsene vil du gjerne unngå, og det gjør du ved å undersøke båtens ledningsnett for skader på isoleringen. Er det brudd eller skader på ledningene, bør ledningen skiftes. Her er det en god idé å kontakte en profesjonell. Dersom ledningen er feildimensjonert kan det også ende galt. Du skal vite nøyaktig hva du gjør når du selv reparerer disse tingene. Utilstrekkelige installasjoner, feildimensjonerte sikringer

og sikringer som ikke er beregnet til formålet kan også bli en «brannstifter». Det samme gjør seg gjeldende hvis du tviler på om baugpropellen eller ankerspillet er korrekt montert i en båt du har kjøpt - så spør fagfolk. Det kan i verste fall ende fatalt hvis utstyret ikke er montert korrekt.

Hva gjør du hvis det oppstår brann?

Hvis det oppstår en brann ombord, bør du alltid betrakte det som en alvorlig og potensiell livstruende situasjon. I hvert fall hvis brannen oppstår mens du er ombord. Og enda verre - hvis du er ombord og til sjøs. Det er en situasjon vi alle bør være forberedt på - **før** det skjer, for hvis det skjer, er det ikke mye handlingsrom, og de første minuttene kan bli helt avgjørende for situasjonens utfall. Det kan ikke sies ofte nok at et minimum av brannslukningsutstyr alltid bør være ombord. Slukningsutstyret skal være umiddelbart tilgjengelig hvis en nødsituasjon oppstår, og det skal være tatt service på og i full funksjon. Det betyr at det skal være plassert så du raskt kan få fatt på det, dersom brannen oppstår. Det er absolutt en god idé å ha et brannteppe ombord. Brannteppet kan brukes ved en bysse-brann, der kokeapparatet har antent brennbart materiale, eller ved brann i et elektrisk apparat.

Pulverslukkeren er nok det mest brukte slukningsutstyret, men den har også begrensninger. Den er effektiv mot en motorbrann, da dette ofte er en brann der det er flytende drivstoff som driver brannen. Men er det brann i fast materiale er den ikke like god. CO₂-slukkeren er også effektiv, men den må under ingen omstendigheter benyttes mot en brann der en person er antent, da den gir frostskafer. Husk at CO₂-slukkeren fortrenger det oksygenet som brannen skal ha for å holdes i live, men hvis du er fanget under dekk, kan det også fortrenge oksygenet som du selv trenger for å puste. Den skal altså brukes med varsomhet. Vi har i utgangspunktet rikelig med vann tilgjengelig i en båt, og vann kan også benyttes. Vann nedkjøler det området som brenner, og alle brennbare materialer har det som kalles et flammepunkt. Du kan få brannen under kontroll hvis du kan nedkjøle brannens omkringliggende område til under materialets flammepunkt. Vann er dog ikke like effektivt på el-installasjoner og væskebrann.

Det er også viktig at bryteren på gassanlegget er plassert så du raskt kan avbryte gasstilførselen. Husk at vedlikehold og endringer av gassanlegget skal utføres av autorisert installatør. På samme måte kan hovedstrømbryteren være en faktor som kan stoppe en brann. Steng også kranen fra drivstofftanken hvis det er



mulig, så det ikke kommer mer diesel/bensin til brannen i motorrommet. Mange slukkinger starter med å tenke seg om, og det er lurt å ha foretatt seg forebyggende vurderinger rundt dette – før en situasjon har inntruffet. Hold deg oppdatert på hvilke type branner som slukkes med hvilke brannslukningsmidler. Din innsats overfor brannen gir større suksess hvis du bruker korrekt slukkemetode. Vi i Pantaenius anbefaler at du ved selvstudie setter deg grundig inn i hvordan en båtbrann skal håndteres. Jo flere mannskapsmedlemmer med kjennskap til dette, jo bedre. Du bør gjøre deg tanker om hvordan du vil reagere hvis det oppstår brann i motorrommet, i byssa eller i det elektriske anlegget. Det beste er at du som båteier deltar på et kurs i brannslukning. Du kan delta på slike kurs lokalt der hvor Falck og andre aktører tilbyr kurs. Emnet bør også berøres når man tar båtførerprøven og fritidsskippersertifikat.

Hva kan du gjøre for å forebygge?

Du kan utføre mange tiltak for å være forberedt på en båtbrann. Det er også mange tiltak du kan gjøre for at brannen ikke oppstår. Husk at dette kan redde liv. Vår vurdering er at de fleste branner ombord starter på grunn av en feil i det elektriske anlegget. Vi anbefaler på det sterkeste at du IKKE utfører elektriske installasjoner selv, med mindre du innehar kompetansen til det. Drømmer du f.eks. om en elektrisk ankervinsj eller baugpropell, så er det installasjoner som krever mye strøm. Dimensjonering av sikringer, ledninger, brytere og kabelforbindelser skal være avstemt etter motoreffekt og lengden på kablene. Rådfør deg med en fagmann eller la ham være den som monterer, så unngår du unødvendige og farlige feil.

Hvis båten har forskriftsmessig utførte installasjoner, er det en god idé å holde øye med hvordan disse har det. Du kan nemlig gjøre mye selv. Du kan kontrollere om alle ledninger er hele og om isoleringen er intakt. Er det f.eks. ledninger som er blitt misfarget pga. varme, kan det tyde på for stor belastning på ledningen, eller dårlig kontakt. Er en ledning blitt skadet pga. slitasje på en kant eller går gjennom et hull i et skott, kan du som hobby-kyndig selv skifte denne ledningen. Det er da vesentlig at den nye ledningen har samme dimensjon som den defekte – og kobles med riktige kabelsko så en kortslutning forhindres. Generelt kan man si at små ledninger fører til irriterende strømfeil, men også her kan en dårlig forbindelse skape varme som følgelig kan starte en brann. Store kabler som gir strøm til startmotor, baugpropell, ankervinsj og andre elektriske installasjoner,

kan raskt levere mye strøm og starte en brann på kort tid ved en evt. kortslutning. Her skal man virkelig ha respekt og sørge for at kablene er utstyrt med kraftige korrekte sikringer.

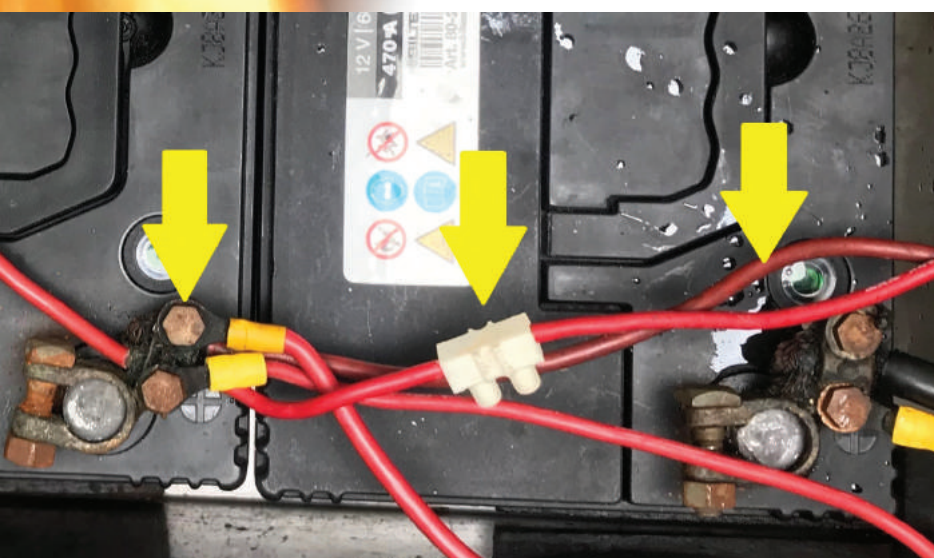
Hold orden i motorrommet og unngå at brennbare materialer kan komme i kontakt med deler omkring eksosslanger og eksosmanifolden. Disse delene blir nemlig så varme at det kan oppstå brann hvis et materiale med lavt flammepunkt kan komme i nærheten. Du bør kontrollere at det ikke lekker olje eller drivstoff når motoren er i gang. Gjør den det så skal det utbedres øyeblikkelig, da dette også kan bli katastrofalt.

Når det gjelder gass, så presiserer vi at dette ikke er noe du selv kan reparere. Det er likevel en god idé å kontrollere at slanger og rør er intakte og uten skader. Er det skader på gassanlegget skal dette utbedres før gassflasken kobles på. Gassanlegget er en fagmanns





domene. Gassutslipp i båter kan ende fatalt da gass er det mest brannfarlige vi har ombord. Gass er tyngre enn luft, og en lekkasje under dekk kan derfor fortrenge oksygenet. Selv om det ikke er personer ombord kan likevel en gnist i et elektrisk apparat antenne gassen. Verre er det hvis man er ombord. Selv uten gnist kan en tragedie oppstå; hvis lekkasje blir et faktum vil gassen fortrenge oksygenet under dekk – noe man ikke merker under søvn. Uten oksygen overlever man ikke særlig lenge. Er du ombord og en gnist antenner gassen er situasjonen likeledes katastrofal.



Vi har spurt Henning Wermuth fra Marine Electric i Aarhus hva du som båteier kan gjøre for å forebygge at det elektriske anlegget starter en brann. Først sa Henning at det er tre enkle råd: 1: Sikringer 2: Sikringer 3: Sikringer. Det er likevel flere råd enn det. Hennings råd til båteieren er:

Det har ilt, sommeren vært flere båtbranner. Hva den egentlige årsaken har vært er ikke alltid enkelt å få klarhet i. Men det antas at flere tilfeller kan ha oppstått i det elektriske anlegget.

Det kan være flere årsaker til at brann i det elektriske oppstår:

- Kortslutninger i el-deler: Brann i den forbindelse kan forebygges ved korrekt montering av sikringer. Alle båter bygget etter CE-reglene skal ha montert en hovedsikring på forbrukssiden, og det er typisk en sikring på 80A som vil «gå» hvis det oppstår kortslutning i el-deler. Eldre båter har i noen tilfeller ikke denne sikringen, men det er ikke en dyr løsning å ettermontere en slik sikring (300-400 kr. + montering). Alle apparater bør være utstyrt med korrekte sikringer. Produsenten av komponentene beskriver hvilken dimensjon sikringen skal ha. Mitt råd er at du lager en beskrivelse av hvor sikringene er plassert og deres størrelser. "Går" en sikring, er det ikke nok å bare skifte den. Årsaken til at sikringen "går" skal identifiseres før en ny sikring monteres.
- For tynne kabler: Hvis kablene er for tynne, vil det oppstå varme ved stort strømforbruk. Dette kan utvikle seg til brann og kan ikke umiddelbart forebygges med sikringer. Båten bør da gjennomgås av kyndig fagperson. Båteieren kan selv inspisere båtens kabler for misfarging. Er du i tvil, bør du spørre fagfolk til råds.
- Dårlige forbindelser: Hvis kabler ikke er korrekt montert eller spent, vil strømmen stige, og det kan utvikles varme som kan antenne en brann. Gjennomgå båtens installasjoner etter utilstrekkelig monterte kabler, bl.a. polsko på akkumulatører eller kabler montert i forbindelse med baugpropell, elektriske vinsjer eller annet som bruker mye strøm. Eldre båter kan ha et el-anlegg som ikke lever opp til dagens krav og ønsker om komfort. Har du kjøpt en eldre båt, vil det være en god idé å få en fagperson til å gjennomgå båten. Mange av brannene som er oppstått på båter i havn eller på land har oppstått i forbindelse med 230 volt. Unngå vifteovner. Kabeltromler må alltid ruller helt ut.

Båtmesser og arrangementer 2021

COVID-19 har i lengre tid satt en brå stopper for mange aktiviteter og dessverre også for båtmesser og arrangementer. Status i skrivende stund er at alle båtmesser og arrangementer er avlyst for vårparten 2021, i både Norge og i Danmark. Vi håper at situasjonen blir en annen når vi kommer til sensommeren slik at vi i båtbransjen kan møtes fysisk med våre kunder og samarbeidspartnere igjen. Skulle det oppstå endringer i avlysninger i løpet av våren, vil vi annonsere det på vår hjemmeside www.pantaenius.no og på vår Facebook side.



FOREDRAG MED PANTAENIUS?

Pantaenius tilbyr i år å besøke båtforeninger, seilforeninger samt havner - evt. til annen arena hvor vi kan holde et foredrag om våre betingelser og dekninger ved skade på din fritidsbåt m.m.

Har dere bestemte emner som dere ønsker belyst, vil vi forsøke å tilpasse vårt opplegg deretter.

Foredraget er gratis og har en varighet på 1½-2 timer med plass til spørsmål og diskusjon. Så er din forening eller havn interessert i en uformell aften med gode råd om båtforsikringer og seilas så kan du kontakte oss her: **Tlf: 22 83 41 11 eller info@pantaenius.no**



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

KONTAKT

NORGE

Pantaenius NUF
Filipstad Brygge 1 (besøksadresse),
Postboks 1433 Vika, NO-0115 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

INTERNASJONALT

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

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 7913
skader@pantaenius.dk