

PANTAENIUS MAGASIN

2024





KÆRE LÆSERE

Du sidder nu med Pantaenius Magasin 2024, og der står stadig vinter på kalenderen, men lyset er begyndt at vende tilbage og tanken om en ny sæson på vandet begynder at tage form. Vi håber på en lang og varm sæson med mange timer på vandet.

Vi har i år valgt at sætte fokus på forberedelse, og det spænder vidt. Vi skriver om oplevelsen af at miste roret på åbent vand. Hvordan kommer man så tilbage til havnen og videre derfra til et værft? Det kræver lidt kølighed og snilde samt en del forberedelse. Vi har igen en artikel om når lynet slår ned og de udfordringer, det giver. Hold udkig – uanset hvor du sejler! Det at holde udkig er noget, som er essentielt for at gennemføre en sikker sejlads, så det sætter vi også lige fokus på.

Så har vi 2 artikler om mand over bord (MOB), og hvis besætningen må forlade båden. MOB-situationen er vigtig at træne flere gange i sæsonen. Det at forlade båden er altid noget, hvor man er yderst presset, og derfor er det at have en plan og en pakket Grab Bag et must i besætningens forberedelse.

Afrigget – ja eller nej? Vi har stillet spørgsmålet til Rigger Torben Jacobsen, og han svarer i en kort artikel om dette.

Ny teknologi kommer jo hele tiden på banen, ikke mindst i vores både. Vi har derfor igen valgt at skrive om el i båden – denne gang med fokus på el som fremdriftsmiddel.

Så har vi en hilsen fra en af vores samarbejdspartnere, DM i fladfisk, som vi har været med til at støtte fra starten. Det har udviklet sig imponerende, og vi er glade for at kunne være med til at få samlet så mange lystfiskere til dette arrangement.

Sidst men ikke mindst har vi en artikel om stormfloden 21. oktober 2023, som ramte det sydøstlige Sjælland og Syddanmark set fra en taksators synspunkt.

Så vil jeg igen gerne opfordre alle vore kunder til at oprette et login på vores hjemmeside samt give tilladelse til, at al kommunikation sker via e-mail. Begge dele kan ske ved fremsendelse af en mail til vores info@pantaenius.dk og bede om det.

Til sidst en reklame for, at vi stadig meget gerne kommer ud i klubber, foreninger og havne og holder et oplæg om forsikring af jeres både.

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

45 SØMIL MED NØDROR

Skipper Morten Timmermann fortæller:

Med udsigten til svage vinde på kapsejladsen Sjælland Rundt med start fra Helsingør den 15. juni, vurderede vi på SOFIJN at vi næppe ville nå rundt inden for tidsgrænsen. SOFIJN er en Jeanneau Sun Odyssé 40, som gerne skal have 4 m/s, for at flytte sig, og da sejladsledelsen åbnede op for, at vi kunne skifte fra Sjælland Rundt til Anholt Rundt, benyttede vi os af muligheden og startede på den ca. 115 sømil lange tur rundt om Anholt. Besætningen ombord bestod af Terkel, der selv er bådejer og meget erfaren, Filip og Martha, et yngre par med nogen erfaring fra bl.a. sejlads over Atlanten, samt Anders og Maj Brit, der er nye sejlere, og selv har båd. Skipper har haft SOFIJN i 12 år og har meget erfaring fra kapsejlads og længere sejlture.

Påsejling, eller ...?

Det blev en stille og fin begyndelse på sejladsen. I løbet af natten tiltog vinden fra nordvest til 5-6 m/s, perfekt sejlervejr på kryds op imod øst bøjen ved Anholts Øster rev. Skipper lå i køjen og nød lyden af bølger, der slog mod skroget, mærkede krængningen, og glædede sig over farten på ca. 6 knob.

Pludselig lyder et bump, og kort efter skærer båden op og går over stag.

Martha, der havde rorvagtten, fortalte efterfølgende, at det føltes som om, vi var sejlet ind

Nødroret testes



i noget, og at båden efterfølgende ikke ville reagere på roret.

Da skipper sekunder efter kom på dæk, blev der straks foretaget en fejlsøgning. Genuaen blev rullet ind, storsejlet taget ned. Nødrorpinden fundet frem og afprøvet (SOFIJN er med dobbelt rat), uden nogen effekt. Motoren blev startet for at få lidt fremdrift, og så blev selvstyren afprøvet, men også uden effekt. Til sidst måtte skipper smide blusen og hænge ud over badeplatformen. Med hovedet i vandet kunne det konstateres, at rorstammen var knækket ca. 30 cm under skroget, og at rorfladen hang i en tværpind og virkede som højderor bukket 90 grader ud til siden.

Opkald på kanal 16

Da uheldet skete ca. kl. 03.20, lå SOFIJN i stor-skibsruten og ude af stand til at manøvrere. Vi kunne tælle 5 større skibe omkring Anholt og vurderede, at det kunne udvikle sig til en farlig situation. Vi foretog derfor ca. kl. 03.40 opkald til Lyngby Radio og bad om assistance til at blive slæbt i havn. Lyngby Radio oplyste, at redningsfolkene fra Anholt kunne assistere, men at det ville blive en bjærgning, som vi skulle betale for. Skipper anfægtede dette, da den uheldige placering i sejlrenden kunne udvikle sig til en farlig situation, hvilket senere blev accepteret af redningstjenesten, som dækkede bjærgningsomkostningen.

Anholt Havn - tilrigning af nødror

Efter små 4 timers bugsering, kom vi til Anholt Havn, og der havde vi god tid til at tænke os om. Heldigvis havde besætningen ikke tabt gejsten, og alle tilbød at blive og hjælpe med det videre arbejde.

Det stod hurtigt klart, at vi selv skulle forsøge at få SOFIJN til Gilleleje, som er hjemhavnen, for selv om de er hjælpsomme på Anholt, så er der ikke faciliteter til at få en båd på land. Ligeledes ville en bugsering videre til Gilleleje være bøvet og omkostningstung. Hele besætningen gik derfor i brainstorm, og i fællesskab besluttede vi os for at lave to ting. Et nødror i form af en åre, og styreliner som vi fandt inspiration til på nettet og i den svenske Skepparens handbok.

Så gik vi i gang. Vi fandt brugbare materialer til åren i forskellige affaldscontainere på havnen, og med hjælp fra en venlig håndværker på kajen, som lånte os sav, boremaskine og skruer, blev en brugbar åre lavet og fæstnet til båden. Styrelinerne blev rigget til og bestod af en centerline, hvortil anker og 4 m kæde og 2 fendere var fæstet. Fra kæden, som var tættest mod båden, blev to spilerskøder gjort fast og trukket frem til et spil i henholdsvis bagbord og styrbord side.

Når båden sejlede frem (for motor), kunne retningen bestemmes ved at flytte bremsen (anker og fendere)

fra centerlinen til den side, man ville dreje.

Det ødelagte ror forsøgte vi at få knækket helt af, da vi frygtede det kunne skade skroget og evt. vanskeliggøre styringen. Men tværpinden var for stærk og kunne ikke brækkes af. Vi bandt derfor roret hårdt op mod skrogfladen. Det var muligt, fordi vi med håndværkerens boremaskine kunne bore huller i roret til tovværket. Roret blev desuden trykket bagud, så det udgjorde mindst mulig vandmodstand.

Krævede lidt øvelse

Dagen efter, dvs. den 17. juni, hjalp havnefogeden os med at komme ud af havnen. Godt han var der med sin gummibåd, for det stod desværre hurtigt klart, at styreåren ikke var særlig anvendelig til havnemanøvre.

Et stykke uden for havnen sagde vi farvel til havnefogeden, der senere fortalte, at det var med lidt bekymring han efterlod os - der var jo ca. 45 sømil til Gilleleje. Det tog da også lidt tid, før vi forstod

at bruge styresnorene. I starten hev vi bremsen for meget til siden, og det betød, at vi sejlede i en cirkel. Om igen og forfra. Efter et par forsøg forstod vi, at vi kun skulle korrigere bremsen

ved at trække ca. 10 cm i styrelinen og slække igen, når kursen var rigtigt. På den måde holdt vi kursen og lidt over 4 knob, hvor vi normalt havde sejlet 7 knob for motor.

Efter små 12 timer på farten nåede vi Gilleleje Havn. Her havde en kammerat sejlet os i møde. Bådene blev bundet sammen og SOFIJN blev således bugseret i havn.

Afsluttende bemærkninger

SOFIJN kom på land, roret afmonteret og indtil nyt ror kunne monteres, ventetid ca. 8 uger, blev SOFIJN brugt som sommerhus på bådpladsen.

Det er stadig lidt af et mysterium, at en roraksel knækker i godt vejr uden særlig belastning. Selv om historien om at påsejle en sovende sæl, eller det der er større, er spændende, så er der nok en mere sandfærdig historie, der strækker sig 3 år tilbage, hvor en meget beskeden grundstødning betød, at roret fik ridser i gelcoaten. Men muligvis nok til at "støddet" ved grundstødning har ført til utæthed i toppen af roret - vand er trængt ind og har fundet et svagt punkt at "gnave" i.

Tak til folkene på Anholt, redningstjenesten, havnefogeden samt håndværkeren. Tak til Ole Morten for bugseringen i havn og tak til Pantenius for gode råd og vejledning, og ikke mindst for at dække omkostningen til et nyt ror.

Tilbage er blot mit håb, at gasterne har mod og lyst til at sejle med mig igen.



AFRIGGET – JA ELLER NEJ?

Som professionel rigger, er det et spørgsmål jeg tit får hen mod slutningen af sejler sæsonen.

Det giver god mening at beholde masten på båden, når den skal på land. Det reducerer helt sikkert de mange skader, når master falder ud af kraner eller hænderne på sejlerne og får skader. Eller hulkelen bliver skadet, når de anvender disse slæder, der føres ind hulkelen, hvori masten så løftes. Det giver god omsætning hos diverse riggere rundt i landet.

Hvis og når båden skal på land med masten på, er der et par ting man skal være opmærksom på.

- Fjern alt andet end masten (bom, sejl, presenninger samt tov mv.)
- Dit stativ skal være stærkt og stabilt.
- Lad riggen stå med spænding. Det værste der kan ske, er at f.eks. forstaget med rulle stag står en hel vinter og svinger frem og tilbage. Bare tænk på hvorledes du brækker et stykke ståltråd over, nemlig ved at vrikke det frem og tilbage, hvilket er samme behandling forstaget er udsat for.

Ulempen ved ikke at afrigge båden, er at du ikke får kontrolleret beslag, fald hjul og ophængningspunkter til stag og vanter.

Dette kan gøres ved at sende en mand i masten til foråret for at kontrollere. Det kræver, at du finder én der tør og ikke er så bange, at skader mv. ikke bliver

opdaget, fordi fokus måske kun er på at komme hurtigst muligt ned igen.

Det er en god idé at afmontere og kontrollere mast og rig hvert 3-4 år. Dette kan jo ske en varm juni dag, hvor det er behageligt, og hvor der heller ingen tidspres er fra klub kammerater, der også fryser en kold oktober dag i regn og rusk og skal have båden op efter dig.

Som rigger, der i mange år har arbejdet internationalt og set mange master, der har "overvintret" på bådene i f.eks. Middelhavet, ser vi ofte korrosion og skader ved salingshorns yderender. Den stående rig er i rustfrit stål, og sallingshornene ofte i aluminium, og de to materialer kræver separation i form af tefgel eller lignede.

Ofte speedes korrosionsprocessen op, når du pakker salinghorns enderne ind i tape eller læder.

Facit: Der er fordele og ulemper ved at lade båden stå på land med masten på. Et godt alternativ er at kontakte en rigger, der gerne kommer og hjælper med at afrigge og montere igen til foråret, og samtidigt få en professionel gennemgang af dit materiel.

*Din Rigger
Torben W. Jacobsen*

**Det er en
god idé at
afmontere og
kontrollere
mast og rig
hvert 3-4 år**



GRAB BAG

At forlade sin båd er den absolutte sidste mulighed i en nødsituation til søs. Men hvis besætningen ikke har andre valg end at gå i redningsflåden, er det vigtigt at de væsentligste personlige ting og fornødenheder står klar ved hånden til at tage med sig fra båden.

At forlade sin båd er den absolutte sidste mulighed i en nødsituation til søs. Men hvis besætningen ikke har andre valg end at gå i redningsflåden, er det vigtigt at de væsentligste personlige ting og fornødenheder står klar ved hånden til at tage med sig fra båden.

Redningsflåden er en af de ting, vi sejlere aldrig håber at skal tage i brug! Enhver, der har gennemført offshore-sikkerhedstræning ved, at de skal kæmpe til det sidste for deres fartøj, før de går i redningsflåden. Et flydende fartøj vil altid give større sikkerhed og mere stabilitet end en redningsflåde, så redningsflåden er sidste udvej, før skibet synker.

Der er dog situationer, hvor man må forlade båden. Hvert år har vi skadessituationer, hvor besætningen er tvunget til at bruge deres redningsflåde. Ofte, i pressede situationer og om natten, bliver vitale ting glemt om bord, når det skal gå stærkt. Du glemmer eksempelvis din diabetesmedicin og må tage turen tilbage på den synkende båd, hvilket er en unødvendig risiko i en allerede kritisk situation.

Derfor anbefaler Pantaenius en såkaldt "Grab Bag". En Grab Bag er en taske med et let tilgængeligt håndtag, og som står pakket et strategisk praktisk sted med præcis det indhold, der er nødvendigt for at overleve på en redningsflåde. Der findes specielle færdigpakke tasker på markedet, men i praksis er enhver vandtæt, flydende og slidstærk beholder velegnet til brug som Grab Bag. En vandtæt taske er et godt valg, og du bør sørge for, at den indeholder omkring 30 procent luft. Beholdere med et stort låg er også praktiske.



Hvad skal der være i en Grab Bag?

Ifølge ISO 9650-1/2 standarden, som har været gældende siden 2005, skal en redningsflåde have et vis minimum af udstyr. Det omfatter et drivanker, en kniv, en lækageprop, en lommelygte, to øser og en kastering. Ikke alle bådejere ved, hvordan deres redningsflåde er udstyret – brug de næste punkter til at inspicere dit udstyr. En Grab Bag er primært til personlige ejendele, kommunikation- og sikkerhedsudstyr:

1) VANDTÆT HÅNDHOLDT RADIO

For at kunne udsende Mayday og kommunikere med redningstjenesten, er en god håndholdt radio afgørende. Ideelt bør den være DSC-aktiveret og udstyret med en GPS-modtager. HUSK ekstra batterier!

2) Håndblus

Fakler lyser langt om natten og hjælper med at henlede opmærksomheden på din placering. Håndholdte røgbomber kan også gøre det nemmere for redningstjenesten at finde dig ved dagslys.

3) Medicin

Hvis du regelmæssigt tager medicin eller lider af astma eller allergi, skal en nødvendig mængde af disse lægemidler være i din Grab Bag. Endvidere anbefaler vi: smertestillende medicin, søsøge tabletter, desinficerende creme og –opløsninger samt forbindinger. En lille tube tandpasta og en tandbørste er også nyttige ting.



4) Vand

En person kan leve i flere uger uden mad, men kun et par dage uden væske. Derfor er drikkevand et must i redningsflåden. Da ferskvand er lettere end saltvand, kan du fylde nogle flasker ca. 2/3 op med vand og fastgøre dem til redningsflåden. Sådan kan du tage mere væske med og evt. efterfylde.

5) Mad

Langtidsholdbare fødevarer med høj energitæthed såsom nødder, tørret frugt, chokolade og energibarer hjælper dig over tid i redningsflåden og kan hjælpe med at holde humøret oppe.

6) Nøgler, dokumenter, kreditkort

Disse ting er ikke umiddelbart afgørende, men kopier af dit pas/kørekort og bådpaperirer, et kreditkort og vigtige reservenøgler sparer dig senere for unødvendige besøg hos diverse myndigheder.

7) Vandfast tusch

Uanset om du vil afhente en positionsrapport via radio eller notere noget til dig selv: En vandfast tyk tusch eller pen er godt at have ved hånden. Du kan også bruge den til at skrive direkte på redningsflådens indervæg.

8) Hånd GPS og kompas

Her gælder også: HUSK ekstra batterier!

9) Kniv

Redningsflåder skal være udstyret med en kniv, men det, som er standard i en redningsflåde er ikke altid det optimale. Tag din egen kniv med dig, gerne en, som kan foldes sammen.

10) Lommelygte

En vandtæt lommelygte hjælper dig med orienteringen om natten og kan også bruges til at give lyssignaler. Det bedste, er en model i høj kvalitet og med en blinke funktion, som kan ses på lang afstand (40 til 60 blink i minuttet).

11) Redningstæpper

Metalbelagte redningstæpper er lette, fylder ikke meget og beskytter mod hypotermi. Varmepads er også en god idé, og de kan give et vigtigt tilskud af varme til kropstemperaturen.

12) Solafskærmning

En hat, solbriller og en solcreme med høj beskyttelsesfaktor kan forebygge solstik og solskoldning.

13) Reb og tape

Reb eller tape kan bruges til at sikre personer eller genstande til redningsflåden. Altid godt: En rulle gaffatape.



KLAR TIL TURSEJLADS?

Hvordan forbereder man sig til langtur – hvor og hvad kan du selv forebygge og være på forkant med, og hvad er vigtigt at være opmærksom på, når man sejler ud?

Af Troels Lignell Bækholm

Når du nu har taget den store beslutning om at rejse ud i det blå, så er drømmen om gode sejladser og oplevelser ofte det, der vægter højest. For at undgå, at drømmen slutter for tidligt, er der nogle ting, der kan være gode at være opmærksom på.

Som udgangspunkt er det vigtigt at have både reservedele, knowhow, gode kontakter og forberedelse med på turen. Det kan komme i forskellige variationer og niveauer alt efter egne evner, økonomi og rute.

I de danske, skandinaviske og europæiske farvende er vi så privilegeret, at står vi og mangler et motorfilter eller en sjækel, søger vi blot i havn og køber, hvad vi skal bruge. Hvis det ikke er på lager, kan det bestilles, og så ligger det klar i butikken inden for få dage, eller du får det sendt til din næste destination. Opstår der udfordringer med riggen, sejl eller strejker din motor, kan vi sejle til nærmeste havn og rekvirere en rigger, sejlmager eller mekanikker. På samme måde er et slæb ej heller langt væk.

Det kan naturligvis være en dyr fornøjelse, og sparegrisen brokker sig, men hjælpen er dog til stede.

Går rejsen længere ud i det blå og væk fra de mere organiserede områder, ændrer denne luksus sig hurtigt. Havnene er få, og det samme er reservedelene, og her er det ikke et spørgsmål om sparegrisenes størrelse, men din egen viden, evner og forberedelse.

Så hvad og hvor kan du forebygge og være på forkant?

Først og fremmest så gør dig selv den tjeneste at lære din båd at kende. Hvad er dens svage punkter og styrker. Hvordan ser slanger, søventiler, rig, motor, pumper, sejl og tovværk m.m. ud. Er der områder, som du ikke har kendskab til eller ikke føler dig stærk i, så opsøg viden hos en kyndig.

Da du selvfølgelig ikke kan medbringe reservedele til en hel båd, er det vigtigt at prioritere i forhold til de styrker/svagheder, du har gjort dig bekendt med. Det kan være alt mellem assorteret dimensioner af slanger, spændebånd, fugemasse, epoxy, fedt, pumper, toiletdele, remme, og hvad der ellers kan være brugbart til diverse løsninger.

Udover ovenstående skal du naturligvis medbringe de obligatoriske service reservedele som olie, diverse filtre, impeller, simmerringe m.m. til mere end blot ét service.

En så simpelt ting som at kende partnumrene på dine reservedele vil være en stor hjælp og kan spare dig for irriterende fejlkøb.

De bedste reservedele er dem, som ikke skal bruges!

Derfor er gentagende og hyppige tjek af båden vigtig. At være på forkant med tingene kan ikke kun spare dig og sparegrisen for en ordentlig mavepuster, men kan også gøre båden og sejladsen mere sikker. Brug derfor tid på ting som at tjekke søventiler, rig, sjækler, sejl, tovværk m.m. samt olie og vand på motoren, før du starter den.

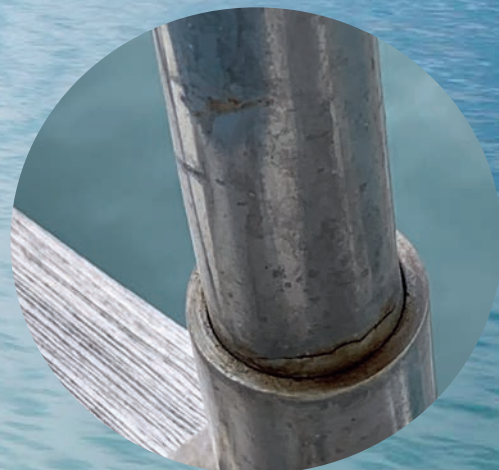
Det samme gør sig naturligvis gældende under sejlads, hvor et vågent øje på smålækager, skamfilinger eller ændringer af lugt og lyde, kan være en stor hjælp til at undgå større skader eller ødelæggelser.

Skulle uheldet, trods alle forberedelser og tjek være ude, er det naturligvis vigtigt at være godt og korrekt forsikret.

Rigtig god tur!



Kordelerne knækker lige ved terminalen



Hold øje med brud og revner



Bruddet starter altid som små revner

NÅR LYNET SLÅR NED

Det kan virkelig gå galt, når et lyn slår ned i en båd. Mest problematisk er det selvfølgelig, hvis det sker imens båden er på vandet, og der er en besætning ombord, for situationen er ikke helt ufarlig.

Heldigvis sker langt de fleste lynskader på både, der ligger i havn eller for svaj, og mens båden ligger hen uden besætning. Der er ikke nogen tvivl om, at langt de fleste, der oplever, at deres båd er blevet ramt af et lyn, får materielle skader, og at disse skader koncentrerer sig omkring ledningsnet, navigationsudstyr og netværket her omkring, men også andre komponenter kan blive ramt.

Hvis lynet slår direkte ned i en mastetop, så er der så store kræfter på spil, at komponenter som VHF og GPS samt vind transducer bliver fysisk ødelagte af den mængde strøm, som de leder videre til mast og wirer i riggen. Når først antenner og transducere i mastetoppen er ramt, bliver hele bådens navigationsudstyr højst sandsynligt påvirket. Der er mange fordele ved, at alle vores instrumenter hænger sammen i et netværk, så vi kan hente data fra alle transducere på båden og vise dem på den skærm, der passer os bedst. Her er det til gengæld netværkets svaghed der udstilles, for ofte er der fejl på mange forskellige instrumenter efter et lynnedslag.

Det er ikke kun navigationsudstyr der bliver ramt.

Bådens ledningsnet, der fører strøm rundt til navigationsudstyret, kan også blive overbelastet. Hvis bådens el-tavle først bliver påvirket, så er der mange steder, som denne overbelastning kan ende. Hovedafbrydere og sikringer er ikke umiddelbart

en hindring for, at den ødelæggende kraft fra et lyn kan sprede sig i bådens 12 volt netværk. Hvis ledninger bliver overbelastet af for meget strøm, kan isoleringen omkring kobberledningen smelte eller som minimum blive misfarvet. De komponenter på netværket, som forbruger strømmen, kan heller ikke altid holde til den overbelastning, og alt fra bovpropel og fjernsynsapparater til motorstyringsenheder kan blive påvirket.

Det er ikke altid, at det er alle komponenter der bliver ramt, men det er højst sandsynligt, at bådens netværk af signalkabler og 12 volt ledninger har fordelt den ødelæggende kraft til flere komponenter. Hvis det er en enkelt komponent på netværket, der er gået i stykker, er det ikke så sandsynligt, at det er en lynskade, og nedbrud på disse komponenter kan jo også ske af andre årsager. Overspænding kan opstå af andre årsager, og det kan også ødelægge nogle af disse komponenter. Her er rådet fra enhver marineelektriker – sikringer – sikringer – sikringer. I forbindelse med vores arbejde her hos Pantaenius oplever vi hvert eneste år lynskader. Nogen skader er store og meget dyre at udbedre, mens andre er ret begrænsede, især hvis der er tale om en mindre båd. Er der tale om en større båd med et komplekst ledningsnet, så er det ofte en stor opgave for en reparatør og en taksator at finde frem til alle de fejl, som gemmer sig i netværket. Det giver ofte sig selv, hvor skaden er opstået, fordi indgangsstedet – oftest mastetoppen – bærer præg af den varme, som den store mængde strøm skaber. Derimod er det mere komplekst med alle de stikforbindelser og komponenter, der er påvirket, og her er en grundig test af alle funktioner nødvendig.

17. marts 2023 skete det for én af vores norske langtursejlere, som på dette tidspunkt ligger i Caribien med sin Bavaria 42, som har været rammen om Tomasz og hans families tur.

Her er Tomasz og hans families historie:

Bahamas – tænk dig, hvide strande og turkisblå hav så langt øjet rækker. Friheden til at besøge alle de steder du har drømt om. Men så sker det, der ikke må ske – sejlbåden bliver ramt af et lyn.

Vores historie begynder en sommerdag i Stavanger i Norge i 2022. Efter mange års planlægning sætter vi endelig sejl og drager på et års langtur. Vores sejlbåd "LA LUNA", en Bavaria 42, bliver vores hjem for det kommende år. Efter ni problemfrie måneder på rejse, ankommer vi til paradis – Bahamas. Her udforsker vi rejseannonce-lignende steder, og bruger mere tid i vandet, end på land. Havet er krystalkart,



Lynets træffpunkt på agterstaget

utroligt blå, og hvert nyt sted er mere fantastisk end det forrige.

Efter at have haft besøg om bord, er der kun os selv tilbage på båden. Rejsen nærmer sig sin afslutning, og med 5 uger tilbage på Bahamas, skal den sidste tid nydes. Vi ligger for anker ved Nassau sammen med cirka 20 andre både. Vejret skifter ofte herovre, men denne aften var alligevel noget anderledes. Lyn flimrede i horisonten og nærmede sig faretruende. Lynene kom pludselig ubehagelig tæt på, og vi trak os ind i båden. Så – et højt brag og gnister sprang over båden.

Blev vi virkeligt truffet af et lyn?

Vi venter til lynene trækker bort, før vi våger os ud for at inspicere skaderne. I mørket finder vi VHF-antennen brændt ned i dækket. Vi er blevet ramt af et lyn. Yderligere inspektion dagen efter afslører heldigvis ingen skader på mast og skrog, men det er, når vi gennemgår det elektroniske udstyr, at virkeligheden slår os – VHF, kortplotter, AIS, radar, sejlinstrumenter... alt knyttet til bådens netværk er påvirket. Motorpanelet, generatoren, navigationslys og bovtrusteren virker heller ikke. Heldigvis er litiumbatterierne og solcellerne intakte, og motoren kan stadig starte.

Midt i fejlsøgningen kontakter vi Pantaenius, vores forsikringsformidler, for at melde skaden. Uden egnet reparationssteder i nærheden, foreslår vi at sejle til Florida. Efter dialog og planlægning sætter vi os straks på et fly fra Nassau til Florida. Indrejsebestemmelser kræver en dagstur til Fort Lauderdale, før vi kan sejle "LA LUNA" til Florida.



Overbelastning af batteri

Lynnedslaget har efterladt os uden navigationslys, kortplotter og autopilot. Tre lange dage på søen følger, hvor vi ankrer op midt på The Great Bahama Bank med julelys som vores ankerlys. Det er som at ankre op på åbent hav, men dybden er kun 3-5 meter. En udfordrende rejse men vi er lettede, da vi ankommer til Fort Lauderdale og bliver taget imod af værftet.

De første dage på værftet går med møder, e-mails og samtaler med taksator, værft og forsikringsagenturet. Processen er mere omfattende end forventet, men efter flere udfordringer og megen venten, starter reparationsprocessen endelig. Ud med det gamle og ind med det nye, hovedkomponenterne skiftes ud, men i taksatorrapporten undervurderes omfanget – alle kabler må udskiftes. Netværks-kabler, strømkabler og VHF-kablet til maste-toppen.

Værftet ender op med at bruge mere tid end forventet. Imens reparationerne foregår, får vi det bedste ud af situationen og tager nogle udflugter til Floridas seværdigheder. Efter 7 lange uger er "LA LUNA endelig 'raskmeldt', og rejsen videre mod Azorerne kan fortsætte. Med nyt mandskab, fungerende instrumenter, og god vind sætter vi sejl mod Europa.

Når vi ser tilbage på rejsen, blev Florida en uventet, men fin del af turen. Så til alle eventyrlystne sejlere – bryd ud af hverdagen og drag afsted! Husk bare på at have en solid forsikring før i drager afsted på jeres eget eventyr.



Varmeskadet konsol i cockpit

DM I FLADFISK DANMARKS STØRSTE

Siden 2010 har Onsevig havn på det nordvestlige Lolland afholdt DM i Fladfisk. I starten lo folk, når de hørte titlen på stævnet. Men meget har ændret sig. I dag er der ikke mange lystfiskere i Danmark, som ikke har hørt om stævnet, og DM-titlerne er blevet yderst eftertragtede.

Af Peter Dan Petersen

Vi i Onsevig bliver ofte stillet spørgsmålet: "Hvad har I gjort for at få succes?" Svaret er altid det samme: "Vi ved det ikke rigtigt, men vi har lavet et arrangement, vi syntes manglede, og så har vi ellers bare gjort vores bedste for at gøre det ordentligt" Som vi altid siger til deltagerne – vi laver rammerne, I laver stemningen. Vi sidder altid med en følelse af, at alle der deltager i stævnet har taget ja-hatten på hjemmefra, og det skaber bare en fantastisk energi, som er en fornøjelse at bevidne. Stævnet er efterhånden fyldt med traditioner, og det er kun takket være alle de gengangere, som år efter år kommer igen. Det bygger også et solidt fundament for nyttilkomne, for atmosfæren er der, og det kan mærkes. Vi oplever endda, at der kommer folk helt fra Jylland og deltager bare pga. stemningen, selv om de solgte båden for år tilbage. Det fortæller os, at vi har fat i noget godt.

Tankerne til det, der skulle gå hen og blive DM i Fladfisk, startede i efteråret 2009, hvor der var

fladfiskekonkurrence i Onsevig arrangeret af Rødby sportsfiskerforening. Vi oplevede dog, at man kun kunne deltage, hvis man var ombord på én af de 5 hjemhørende lystfiskerbåde. Idéen var god, men tænk nu hvis man kunne gøre konkurrencen tilgængelig for flere? Vi var hurtigt flere, der begyndte at snakke og skrive sammen om idéen med at arrangere et sådant stævne. Har man at gøre med lokale ildsjæle, er der ikke langt fra tanke til handling, og i efterår/vinter 2009–2010 blev skitsen for, hvad der skulle gå hen og blive DM i fladfisk, lavet på et planlægningsmøde. Vi blev fortalt, at et godt stævne krævede gode præmier, så vi måtte ud med raslebøssen. Med folk der brændte for idéen og samtidigt var arbejdsomme, var projektet godt på vej, og den 5. August 2010 blev stævnet annonceret. Den 8. August havde stævnet 8 deltagere. Bevares, to af de tilmeldte var nogle af arrangørerne, men vi var på vej! Den 23. september var der 48 tilmeldte, og vi havde armene i vejret. Få dage inden stævnet løb af stablen, skete der dog noget, som mindst talt tog os



OG HYGGELIGSTE STÆVNE FOR SMÅBÅDE



med bukserne nede: Vi havde rundet 84 både på listen og 220 fiskere. Vi havde dengang ikke lært, at man kunne lukke for tilmeldingerne, og på et møde ikke mange dage før stævnestart blev det lidt kaotisk. Vi måtte indse, at én Bismarck vægt ikke var nok, så vi måtte i akut fart til byens nærmeste isenkræmmer, hvor vi stillede alle hans køkkenvægte op på rad og række og testede dem. Til vores held dengang vejede de heldigvis med en rigtig fin tolerance, selvom vi havde svært ved at overbevise fiskerne.

Så var der problemet med toiletfaciliteterne. Vi er en lille havn med to toiletter, så også toiletvogne måtte vi ud og have fat i. Listen fortsatte: mad, parkering, vejeområde mv. Alt måtte i sidste øjeblik tilpasses en større skala, men trods kaosset kom vi i mål og kunne byde velkommen til det, der skulle gå hen og blive det første ud af mange DM i fladfisk fremover.

Som I nok ved, blev stævnet en succes, og i de kommende år voksede det. I 2014 havde

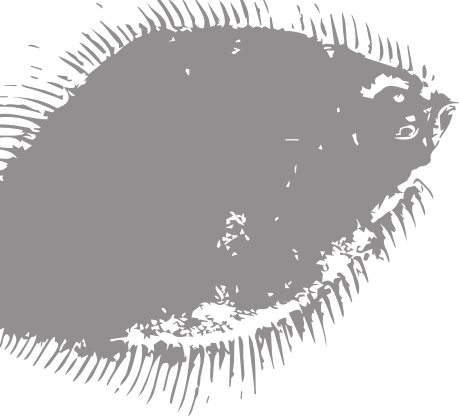
vi 171 både og 460 fiskere (+ venteliste). Selv har vi aldrig syntes, at selve havnen manglede plads, men efter 2014 stævnet blev det konkluderet af de frivillige, at vi måtte ned i antal, for ellers ville logistikken på land simpelthen blive for krævende for vores lille havn, som har i omegnen af 50 frivillige i arbejde under stævnet.

Siden 2014 har vi derfor holdt os til 120 både, og det fungerer rigtig godt. Det er dog først til mølle, så man skal tilmelde sig før end senere, hvis man vil være sikret en plads.

Til dags dato har vi afholdt 13 stævner, hvilket vi er utroligt stolte af. I de forløbne år har vi fået masser af god PR: Vi har været på landsdækkende TV, i radioen og i diverse fiske- og bådmagasiner mv. Ud over trafik på vores hjemmeside og sociale medier, nyder vi også godt af privatpersoner, som lægger eget content op og deler eventen på deres egne sociale platforme. De seneste par år har vi haft glæde af amatørfoto grafen Michael Høj, som med sine droner

Klar til start fra morgenstunden





og kameraer laver fedt materiale, som vi anbefaler man tager et kig på på nettet.

Vi er også glade for den store opbakning fra sponsorerne, hvor flere også laver en udstillingsstand under stævnet. Her er der alt i elektronik, bådmotorer, udstyr og ikke mindst fiskegrej. Uden sponsorer intet stævne. Fra Onsevig bestræber vi os efter bedste evne, så sponsorerne til gengæld får synlighed. Onsevig havn er en lille selvejende havn, der drives uden offentlige tilskud. Med kun frivillige kræfter til at løfte havnen, er det derfor nødvendigt, at alle bådpladser er udlejet. DM i Fladfisk bringer ikke det store overskud, men den gode PR har medvirket til, at vi får udlejet alle vores bådpladser. I skrivende stund

Danmarksmester Jimmy Jensen

har vi både i havnen, hvor ejerne bl.a. bor i Humlebæk, Greve, Stubbekøbing, Nykøbing F, Ballerup, Nysted mv. Udover flere udlejede bådpladser, nyder vores lille havn også godt af positiviteten, som stævnet afføder. Vi har altid været stolte af vores havn og vores fællesskab, men når vi allerede i januar måned modtager henvendelser fra folk, der spørger, hvornår tilmeldingen åbner, og når der løbende tikker beskeder ind fra deltagere, der skriver, hvor meget de glæder sig til næste stævne, bliver stoltheden større.

Uden Onsevig havn, havde vi ikke haft de frivillige, vi har – og uden de frivillige og Onsevig havn, havde vi ikke haft DM i Fladfisk.



FULD KRAFT FREM MED STRØMMEN SOM DRIVMIDDEL

I disse år gennemgår vi en stor teknologisk udvikling inden for energi. Hvordan lagrer vi den, og hvilke miljømæssige aftryk vi sætter, når vi forbruger energien? Vi ser nye måder at opbevare strøm på, som igen giver nye muligheder i forhold til, hvad vi kan bruge strømmen til. Se bare hvilken udvikling transportsektoren oplever inden for el drift i disse år.

Sejl- og motorbåde til fritidsbrug har igennem snart 100 år været monteret med en forbrændingsmotor, drevet af diesel eller benzin til at sørge for fremdriften, hvis det ikke er foregået for vindens kraft. Der er dog sket noget nyt og revolutionerende på dette punkt over de sidste år. At drive en båd frem med en elmotor er i sig selv ikke det helt store problem. Faktisk er det nok væsentligt nemmere at lave en elmotor frem for en forbrændingsmotor til fremdrift af en båd. Den store udfordring er at have strøm nok med, hvis motoren ikke kun skal anvendes til havnemanøvre. Teknologien inden for batterier har efterhånden hjulpet os til at kunne lagre strøm nok til, at det giver mening at kigge på en elmotor som reel erstatning for en forbrændingsmotor.

BMS - stort
(Battery Management System)

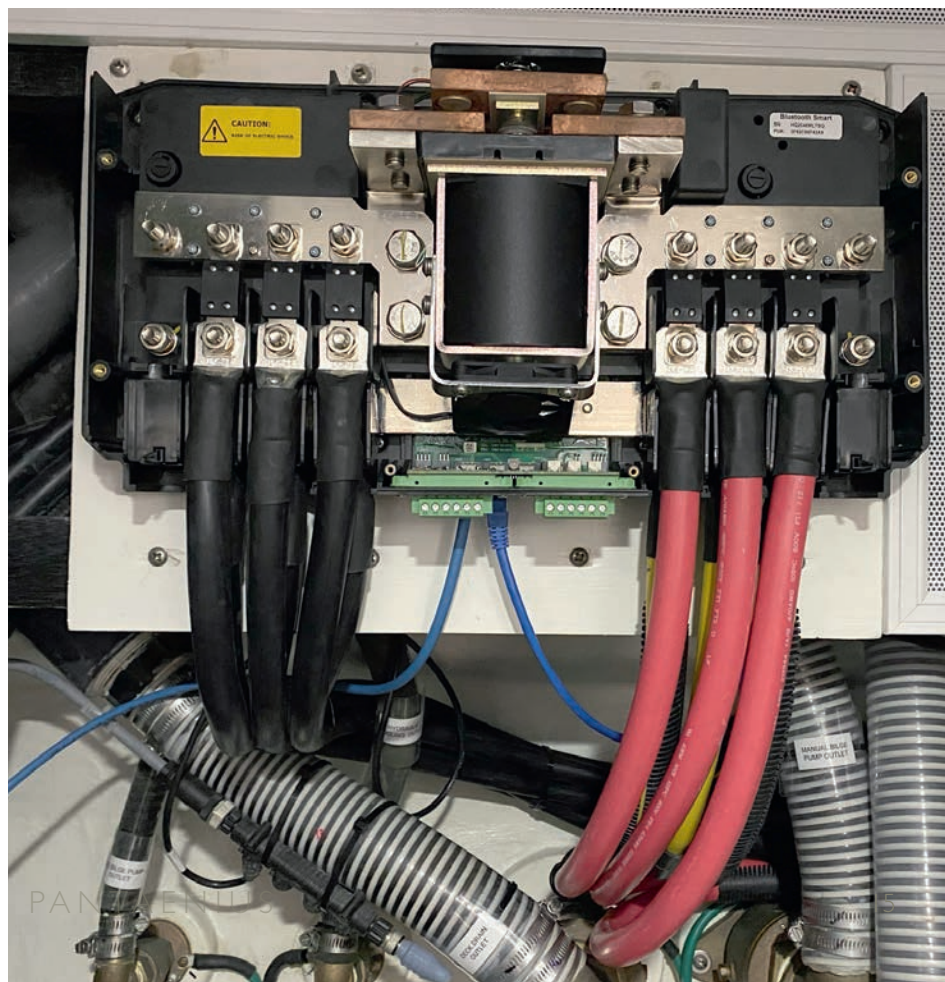
Teknologien

Historisk

Indtil for nogle få år siden, var et batteri en plastik kasse, som var opdelt i typisk 6 kamre, også kaldet celler, hvis der er tale om et 12V batteri. Hvert kammer indeholder nogle positive og negative blyplader og noget svovlsyre/elektrolyt, et såkaldt bly/syre batteri. Når man lader et bly/syre batteri op, så lagres spændingen i en proces mellem blypladerne, anode og katode, og den omkringliggende elektrolyt, som er svovlsyren, og afladningen foregår bare den modsatte vej. Der er flere måder at lave disse batterier på. Nogle er med spiralformede plader, og nogle med en gel i stedet for en flydende syre. Uanset er det overfladen på blypladerne der afgør, hvor meget strøm, det er muligt at lagre. Disse batterier varierer meget i pris og kvalitet.

Det kan vi nu

Nu om dage er teknologien lidt anderledes. Her tænker vi litium-ion batterier forkortet Li-ion. Det er batterier, hvor den helt store forskel er den langt større mængde strøm, som det er muligt at lagre i det samme størrelse batteri. Det bevirker, at energitætheden er blevet væsentligt større, og derfor kan det nu kan lade sig gøre at lave både, der





Hovedafbryder til flere kredse

alene drives på strøm. Når et Li-ion batteri bliver ladet, tvinges ionerne til at diffunderer/vandre fra katoden via elektrolytten over i anoden. Katoden og anoden består her ikke af bly, men af litium, og derfor er det muligt at lagre mere strøm, end i et bly/syre batteri. Denne mulighed er allerede anvendt i dag i mobiltelefoner, bærbare computere og andre bærbare apparater, og nu også i elbiler.

Udfordring

Denne mulighed kommer med en vis risiko. Når der er meget energi pakket sammen på et meget lille område, er det vigtigt at sikre sig, at der ikke sker fejl. Der er stor forskel på sikkerheden kontra energi densiteten, når man kigger på de enkelte forskellige kemiske sammensætninger i Li-ion batterier. Derfor har Li-ion batterier et internt BMS (Battery Management System), som skal overvåge temperatur og spænding på hver celle og reagere på en mulig fejl i batteriet. Dette system kan lukke

for opladning eller afladning, hvis batteriet bliver for varmt, eller hvis der er andre forhold, som ikke er, som de bør være. Det er meget vigtigt, hvis du ønsker en Li-ion installation, hvad enten det er som forbrugs-batteribank eller som hovedfremdrifts system, at du vælger produkter, der er fremstillet til maritimt brug, og at de bliver installeret af en fagmand, der har erfaring med disse anlæg. Det er absolut ikke nok bare at skifte batterierne.

Fordele

Der er flere fordele ved at vælge en båd, der er drevet af strøm. Ud over det åbenlyse; at emission af udstødningsgas, CO₂ og partikelforurening mindskes, så har motoren også en række andre funktionsfordele. En elmotor kan levere et meget højt moment selv ved lave omdrejninger, og derfor er det muligt at køre med en større propel, som virkeligt kan tage fat ved havnemanøvre. En elmotor vil også give et langt mere energirigtigt system. Der er altså ikke det samme tab i konverteringen fra den kemiske energi, som brændstoffet repræsenterer, til den kinetiske energi, som propellens rotation repræsenterer. Her bliver varme tabt i konverteringen, som vi spytter ud med kølevandet og via motorudluftningen, og kun en ganske lille del genanvendes f.eks. i en varmtvandsbeholder.

En af de andre fordele er, at service og vedligehold på en elmotor kan være en del mindre, da der ikke er et årligt olie- og filterskift samt andre forpligtelser, så som vinterkonservering af en dieselmotor med et kølesystem, der indeholder vand, der kan fryse.

Termisk „runaway“

Ved termisk runaway har Li-ion cellerne nået et så højt temperaturniveau, at de bryder i brand. Den kemiske proces under branden udvikler ilt og brandbare gasser. Dvs. at batteriet danner selv alle elementerne i brand-trekanten, og det eneste vi kan stille op, er at lade det brænde ud eller sænke det i vand og fjerne varmen.

LiFePO₄ går først i termisk runaway ved 265 grader, og der stiger temperaturen ret svagt i forhold til andre Li-ion typer. Et amerikansk forskningsstudie viser, at et LiFePO₄ har en temperaturstigning, der svarer til ca. 1,5 grad pr. minut pr. Ah. Det vil sige at et 100 Ah batteri stiger ca. 150 grader i minuttet ved en termisk runaway. Til sammenligning stiger det mest usikre Li-ion batteri NCA med over 450 grader pr. minut pr. Ah – eller ca. 4500 grader i minuttet ved et 100 Ah batteri.

Ulemper og begrænsninger

Begrænsning

Hvorfor har alle ikke allerede installeret et komplet nyt elektrisk motoranlæg med Li-ion batterier, kan man spørge? På trods af, hvor langt vi er nået i udviklingen af batterier, er vi slet ikke i mål endnu. Et Li-ion batteri kan stadig kun indeholde 10% af energi sammenlignet med diesel, når vi taler rumfang. Dvs. at har du en 100 liter dieseltank og skal have samme rækkevidde, skal du have en batteribank, som fylder 1000 liter. Derudover har vi slet ikke fået sikret vores infrastruktur endnu. Havnene er langt bagud og kan slet ikke levere den mængde energi, som der bliver behov for.

Ulempe

Når vi har med Li-Ion batterier at gøre, har vi som tidligere nævnt en meget højere kapacitet end på gammeldags bly/syre batterier, men faren med tæt pakket energi er, at det kan opstå fejl. Det der kan ske, er en termisk "runaway", hvor batteriet aflader sig selv med en varmeudvikling i batteriet til følge, og hvor varmen bidrager til at processen accelererer og reelt ikke kan stoppes før al energien i batteriet er væk. Her kan ny teknologi afhjælpe. Det batteri hedder LiFePo₄ og anses som én af de mest sikre sammensætninger, men dog ikke den med højeste densitet. LiFePo₄ selvantænder ikke på samme måde som mange andre kemiske sammensætninger og er derfor kun i risiko for termisk "runaway" ved

udefrakommende temperaturpåvirkninger (altså en brand i båden). Andre kemiske sammensætninger, som vi tit ser i Li-Ion som anvendes på elbiler, selvantænder og går i termisk "runaway" ved meget lave temperaturer.

Kun for fagfolk

Det er ikke et anlæg for "gør det selv" folket, medmindre du selv arbejder professionelt med dette. Det er vigtigt at alle komponenter er korrekt monteret på sådan et anlæg, og der skal som udgangspunkt skiftes en del komponenter, hvis du kunne tænke dig at få monteret en Li-ion forbrugs batteribank. Du skal som minimum have en ny lader monteret, da den gamle typisk er konstrueret til bly/syre batterier. Der er også krav til, hvor og hvordan batterierne er monteret i båden. Skal du i gang, så kontakt en professionel med erfaring i Li-ion batterier. Hvis du selv vil kaste dig ud i projektet, og dit skib er bygget efter 1950, skal installationen overholde gældende CE-standarder. Dvs. at installationen skal følge ISO 13297, ISO 23625 og ISO 16315. ISO 13297 er beskrevet i bogen *Elektriske Installationer i skibe og både op til 24 meter* af Benjamin Tøjner Götke. Bøger om Li-ion batterier i både samt elektrisk fremdrift er på vej.



Litiumbatterier på hylder

Vi har spurgt Benjamin fra Xarradola hvordan han ser på emnet.

"Det er klart, at det er super spændende med al den udvikling, som der foregår i branchen. Dog er det samtidigt vigtigt, at vi anerkender, at selv små moderne både er meget komplicerede i deres el-systemer. Derfor kræver det, at vi også fokuserer på uddannelse og opkvalificering, ligesom det har været tilfældet i autobranschen. Dét, at batteriet nu har en BMS, øger vores sikkerhed, og jeg vil vove at påstå, at er installationen lavet korrekt, vil en LiFePo₄ opsætning være langt mere sikker end en konventionel bly/syre. Dog indeholder BMS elektronik og er pludselig "selvtænkende". Derfor er det vigtigt, at man tænker forskellige scenarier igennem, sådan at batteriet ikke bare slukker uden at have advaret føreren af skibet. Det kan danne farlige situationer, uanset om batteriet driver fremdriftsmotoren eller navigationssystemet. Det er også derfor, at vi har olietryk og temperatur på vores konventionelle fremdriftsmotor. Jeg tror ikke personligt på, at batteridrift bliver det rigtige inden for fremdriftsmotorer i motorbåde. Det kan gå i sejlbåde, men i energikrævende motorbåde, så skal vi se på helt andre teknologier som methanol eller ammoniak.

I 1 liter diesel kan vi opbevare ca. 10 kW energi. Da en typisk dansker bruger ca. 1.600 kW om året i husstanden, så skal der i teorien kun 160 liter diesel til at opbevare dette behov. En 45 fods motorbåd har en typisk tankkapacitet på ca. 1300 liter diesel – eller med andre ord: lidt mere end 8 personers årsforbrug af energi. Så tænk over det næste gang du tanker din motorbåd og overvejer at gå over til batteridrift. Den elektrificering vi ser på landjorden, kan i min optik slet ikke måle sig med de udfordringer, vi har til havs."

Teknologien her er spændende. Udviklingen på området drives hovedsageligt af transportsektoren, der jo er midt i en stor omstilling. Om alle løsninger før eller siden kommer til lysbådene kan være tvivlsomt, men der findes teknologier, hvor det giver mening at de bliver implementeret i lystbådssegmentet. Det bliver interessant at se, hvilke løsninger fremtiden bringer, men når de kommer, så er vi som forsikringsagentur klar til at tage imod dem.

¹ <https://www.retsinformation.dk/api/pdf/176430>

ER DU OG DIN BÅD FORBEREDT PÅ EN MOB-SITUATION?

”Mand over bord” (herefter kaldet MOB) er ikke noget vi sejlere ønsker at opleve. Selvom solen skinner, og vandet er roligt, kan en ufrivillig badetur hurtigt blive til en skæbnesvanger oplevelse, hvor hvert sekund tæller. MOB koster hvert år menneskeliv.

Det kan ske på et splitsekund og på mange måder – her er nogle af de hyppige årsager:

- Du får overbalance pga. bølger eller pludselige bevægelser på båden.
- Du snubler i rod på dørken eller på dækket.
- Du er blevet ustabil på benene ved indtag af alkohol
- Du er uopmærksom når du træder af på naturens vegne over rælingen.

Alligevel bliver MOB ofte nedprioriteret eller helt ignoreret og f.eks. ægtefæller og børn får ofte ringe eller slet ingen kendskab til vigtige procedurer om bord og mangler derfor også instruktion i brug af sikkerhedsudstyret om bord.

Det er vigtigt, at ALLE besætningsmedlemmer kender procedurer for sikkerhed og nødvendigt udstyr om bord. Hvis skipper går over bord, vil de resterende besætningsmedlemmer være fuldkommen hjælpeløse uden øvelse i MOB. Hvis skipperen tilmed har mistet bevidstheden, inden han går over bord, eller hurtigt mister den pga. koldt vand, ja så er han prisgivet, hvis ikke der bliver handlet hurtigt og korrekt øjeblikkeligt.

Det vigtigste, hvis du falder over bord, er at komme så hurtigt som muligt tilbage i båden. Havet på vores breddegrader er koldt det meste af året, hvilket vil sige højst ca. 20 grader og ofte langt koldere. Menneskets kropstemperatur på lidt over 37 grader bliver derfor hurtigt så afkølet, at det bliver livstruende at opholde sig i vandet for længe. Når du hurtigt bliver afkølet, mister du kræfterne i dine arme og ben og bliver derved selv ude af stand til at kravle ombord igen eller selv være den hjælpende faktor for dem, som forsøger at redde dig.

Og vigtigt – spring ikke selv i vandet for at hjælpe den overbordfaldne! Så risikerer du pludselig to livstruende situationer i stedet for én!

Vi anbefaler dig derfor på det kraftigste, at du

forholder dig til MOB-situation på alle tænkelige måder. Dette gøres ved at forebygge, forberede og at træne.

Forebyg MOB-situationen:

- Sejl ikke ud i dårligt vejr, hvor sigtbarheden er dårlig. Er du sejlet ud, så søg til nærmeste havn.
- Hold orden på dørk og dæk, så der ikke er risiko for snuble-ulykker
- Brug egnet fodtøj om bord
- Undgå vand i bunden af båden.
- Brug CE-godkendte liv- og mandeliner, samt godkendte redningsveste med indbygget D-ring, som gør det enkelt og hurtigt at bruge livlinen. Lys i vesten er en billig løsning.
- Lad være at træde af på naturens vegne over rælingen. Brug en pøs til formålet, eller brug livline, hvis trangen til at lade vandet ud over rælingen melder sig.
- Lad være at indtage alkohol, da det forringer din dømmekraft og balanceevne.

Forbered MOB-situationen:

- Lær dine besætningsmedlemmer på sejlture, hvad de skal gøre ved en MOB-situation og lær dem at bruge sikkerhedsudstyret
- Sørg for at redningsvesten er gennemgået og fuld funktionsdygtig, da det er den vigtigste faktor for at kunne spare på kræfterne i vandet.
- Anvend beklædning efter 3-lags princippet, som kan snøres ved ankler, ærmer og hoved.
- Hav om muligt en badestige monteret på båden, da du som hovedregel via den selv kan kravle op i båden igen uden hjælp.
- Hav en kasteline og en redningskrans ombord og benyt det øjeblikkeligt i situation, så du ikke mister den fysiske og visuelle kontakt til den overbordfaldne.
- Hav en MOB-knap på GPS'en og brug den.
- Hav en personlig EPIRP i din redningsvest.



- Hav en kraftig lygte ombord, hvis MOB sker i mørke.
- Anvend sikkerhedsudstyr, der passer til din båd. (sejlbåd, motorbåd, jolle)

Træn MOB-situationen – IGEN og IGEN!

Når du har udstyret dig selv og din båd med de nødvendige hjælpemidler og sikkerhedsudstyr, så gå i gang med at træne situationen. Find et sikkert sted, hvor du under kontrollerede forhold kan træne situationen igen og igen og gerne sammen med dem, som du plejer at sejle med. Den regelmæssige træning skal sikre dig, at du i en MOB-situation gør tingene rigtigt FØRSTE GANG, da det netop kan være et spørgsmål om liv eller død.

Husk når du træner, at have det sædvanlige sejlerøj på, da vådt tøj øger din vægt med mange kilo, og gør det derfor langt vanskeligere at komme tilbage i båden.

Vi anbefaler naturligvis, at ingen bør sejle ud på vandet i noget fartøj uden at have taget stilling til – og øvet sig regelmæssigt i MOB-situationen.

Ønsker du flere uddybende detaljer om, hvordan du forebygger, forbereder, træner og manøvrerer ved MOB-situationen, anbefaler vi, at du læser oplysningsmaterialet ”Værd at vide om Mand Over Bord”, som er udgivet af Søsportens Sikkerhedsråd og kan tilgås på www.soesport.dk



SET MED TAKSATORENS ØJNE

STORMFLODEN

Stormfloden den 21. oktober 2023 ramte den sydøstlige del af Sjælland og Syddanmark hårdt. Hvad er taksatorens opgaver i denne type sager? Hvordan løses de? Hvad kan vi som bådejere gøre bedre?

Af Mikkel Askman Jensen



Som taksator for en bådforsikringsformidler bliver man sendt ud til mange forskellige skader. I foråret er der mange skader, som er sket i forbindelse med rigning af båden. I sejlsæsonen er der mange grundstødninger og kollisioner. Om efteråret ser man skader i forbindelse med afrigning af master, løfteskader og sætningsskader i bådstativet mv. Derudover er der efterforskning af tyverisager og brandundersøgelser, som fordeler sig over hele året. En stormflod, som den vi oplevede i slutningen af oktober 2023, var helt anderledes. Her blev vi nogle steder kaldt ud til havne, hvor alt var kaos. Vi blev mødt af et virvar af sunkne og stærkt skadede

både, som lå oven på hinanden, filtret sammen med vraggods, knækkede master og løsrevne flydebroer. Det kræver derfor sin mand (taksator) at få overblik over situationen, når man ankommer til sådan en havn.

Overblikket forsøger man at få ved at kontakte havnefogeden. Han har som regel heller ikke noget overblik, men han er glad for, at man er kommet. Havnefogeden har i mange tilfælde en liste over bådene i havnen, og hvor de ligger - eller skulle have ligget. Derudover har havnefogeden kontaktoplysninger på de enkelte bådejere og i nogle tilfælde oplysninger om bådenes forsikring.



Bådene er selvsagt forsikret hos forskellige forsikringsselskaber. I tilfælde, hvor der er mange både, som skal bjærges, går de forskellige taksatorer og selskaber ofte sammen for at planlægge en fælles bjærgningsindsats. Det er både billigere og mere effektivt, end hvis hvert enkelt selskab skal arrangere bjærgning af deres egne både.

Der er også bådejere, som ikke har deres båd kaskoforsikret. De skal måske selv skal bekoste bjærgningen. Hvis det er muligt, bliver de pågældende bådejere kontaktet. De får tilbudt at få deres båd bjærget sammen med de øvrige både og indgår i en økonomisk fordelingsnøgle. Det er straks billigere for bådejeren at være med i en koordineret bjærgning, end hvis han selv skal stå for det.

Når der er skabt en form for overblik over situationen, skal bjærgningen planlægges. Det er forskelligt fra havn til havn, hvordan dette kan foregå. Er man meget heldig, kan en stor kran rekvireres, og bådene kan fiskes op af kranen, som kan holde på kajen. Det er dog meget sjældent, at denne løsning kan lade sig gøre.

I de fleste tilfælde er bjærgningen forbundet med møjsommeligt arbejde. Et dykkerhold skal rekvireres, og dykkerne fastgør hævesække på den sunkne båd. Disse fyldes herefter med luft, hvorefter båden flyder op til overfladen. Er der huller i skroget skal disse nødtørftig lukkes, inden båden kan hæves.

Når båden er hævet til vandoverfladen, holdes den flydende med store læsepumper. Herefter bugseres den forsigtigt ind til ophalerkajen, hvor den løftes på land af en mobilkran. Denne bjærgningsmetode blev anvendt i Præstø og Rødvig.

I de berørte havne i Sønderjylland og på Ærø, anvendte man også en anden bjærgningsmetode. Her blev et bjærgningsskib rekvireret. Skibet var forsynet med en stor kran agter, som kunne løfte den sunkne båd.

Det krævede dog fortsat dykkere i vandet. De skulle fastgøre løftestropper og frigøre båden fra diverse vraggods, inden den blev løftet. Når båden hang i kranen, kunne man sejle ind til kajen, hvor en anden mobilkran løftede den på land.

Når bådene er sat på land, skal der foretages vurdering af hver enkelt båd. Skaderne gennemgås i forhold til bådens værdi og forsikringssum. Kan båden repareres skal den hurtigt afferskes og udtørres for at undgå yderligere skade. I disse tilfælde skal den transporteres direkte til et værft.

Har båden ligget under vand længe, er den som regel totalskadet. Apterungen har suget vand, og træværk og lak har derfor taget skade. Det er meget dyrt at reparere. Motoren kan dog ofte reddes med en hurtig indsats, hvis den skylles igennem med olie. Dette kaldes motorkonservering og udføres af en mekaniker.

Hvis taksatoren vurderer, at båden ikke kan repareres

inden for forsikringssummen, bliver den totalskadet. Det betyder, at forsikringsformidleren overtager båden, og bådejeren får en forsikringssum udbetalt som erstatning. I sager med mindre nyere både og joller, kan bådejeren i nogle tilfælde få leveret en ny båd som erstatning for den gamle.

Hvis båden er totalskadet, vurderer taksatoren, om den er egnet til at blive solgt eller bortgivet. Taksatoren kender opkøbere i branchen, som han kontakter. I nogle tilfælde bliver båden annonceret på Facebook eller DBA og solgt til højstbydende.

Hvis båden er meget skadet afmonteres udstyr, som har en værdi. Det kan være, at der er en nyere motor, skødespil, gode sejl eller en nyere mast. Udstyret bliver som regel solgt.

Herefter bliver båden afhentet og kørt til ophugning. Dette er dog forbundet med temmelig store omkostninger, da de forskellige dele skal affaldssorteres.

I forbindelse med stormfloden var mange af bådejerne ikke selv skyld i skaderne på deres båd. De havde gjort, hvad de kunne for at sikre båden med ekstra fortøjninger, som også var tilpasset den stigende vandstand.

Løsrevne broer og Y-bomme samt drivene både har dog alligevel været skyld i, at deres båd er blevet skadet. I Præstø Havn var det faktisk løsrevne Y-bomme og flydebroer, som var skyld i, at mange både fik så store skader, at de sank.

Drivene både, hvor fortøjningerne var bristet, var også et stort problem. Bådene drev rundt imellem de øvrige både og var årsag til mange store skader. Bristede fortøjninger sker ofte, fordi bådene ikke er sikret tilstrækkeligt eller på en forkert måde. Alt for ofte er der tale om både, som ikke er blevet tilset eller forberedt til stormen. Der er alt for mange bådejere, som er lemfældige, og ikke har respekt for det vejr, som er varslet. Stormfloden var varslet i god tid, så der var ingen undskyldninger for ikke at forberede sig.

Ved stormfloden steg vandstanden betragteligt i de berørte havne. Det betød, at bådernes fortøjninger blev overbelastet og bristede, hvis de ikke var justeret til vandstanden. Der skete også skader på bådene, da klyds og pullerter gav efter. Det var bestemt ikke alle bådejere, som var opmærksomme på at fortøjningerne skulle justeres.

Kraftige fortøjninger i god kvalitet er meget vigtige, når der varsles dårligt vejr. Lige så vigtigt er dog, at fortøjningerne er forsynet med gummiaffjedring. Så kan de give sig i forhold til bådens bevægelser. Man undgår derved, at fortøjningen brister eller er årsag til skade på båden. Det er derfor en rigtig dårlig ide at bruge et gammelt storskøde i Dynema som fortøjning.

Vær opmærksom på, at nogle typer tovværk bliver nedbrudt af solens UV påvirkning, hvorefter

brudstyrken nedsættes betragteligt. Du bør derfor forhøre dig i din lokale bådudstyrsbutik, inden du køber.

Efter stormfloden blev det bemærket, at mange af de skadede og sunkne både havde ligget med hækken imod sø og vindretning. Nogle lå endda på havnens yderste og mest udsatte bådpladser.

Når der varsles storm, bør man flytte båden til et hensigtsmæssigt sted i havnen, så den ligger bedst beskyttet i forhold til vindretning og sø. En sådan plads bør kunne anvises af havnefogeden, hvis man henvender sig høfligt. Derudover skal båden altid ligge med stævnen imod vinden og på læsiden af en bådebro. Sådan ligger båden bedst i forhold til urolig sø i havnebassinet.

Ved stormfloden var der flere havne, som var generelt dårligt beskyttede i forhold til det varslede vejr. Her kunne mange bådejere passende have arrangeret ophaling af båden inden stormen, som jo blev varslet en hel en uge inden. Båden skulle formentlig være sat på land alligevel inden længe. Man kunne også vælge at flytte båden til en bedre beskyttet havn, hvis der var mulighed for det.

Der er forbløffende mange sejl og kalecher, som bliver blæst i stykker, når det er stormvejr. Det skete også denne gang. Hvorfor sikrer man sig ikke bedre? Rulleforsejl skal sikres ekstra godt og helst nedtages. Kaleche og sprayhood skal fjernes, alternativt slås ned og sikres med stropper. Det er helt enkelte foranstaltninger, som enhver bådejer bør kunne udføre.

Stormfloden har været dyre lærepenge for flere af de berørte havne. Ud over skader på havneanlægget naturligvis, har man flere steder haft vanskeligheder med at få kontakt med de berørte bådejere. Deres kontaktoplysninger og telefonnummere var ikke ajourført hos havnen. Derudover blev man opmærksom på, at flere både slet ikke var forsikrede. Dette kan betyde, at havnen skal betale for bjærgning og bortskaffelse af de sunkne både, hvis ejerne ikke har midler eller ønske om at gøre det.

Alle havne bør have et opdateret register over bådejere og bådens forsikring. Registeret kan nemt opdateres årligt i forbindelse med opkrævning af havneleje. Bådejeren kan eksempelvis fremsende kopi af bådens forsikringspolice. På den måde undgår man forældede kontaktoplysninger, og er desuden opdateret omkring bådens forsikring.

Husk, at det er vigtigt, at havnen har de korrekte og opdaterede oplysninger på dig som bådejer, så de hurtigt kan komme i kontakt med dig. Og husk ordentlige fortøjninger!

Øverst: Totalskadet Ranieri

Midterst: Sunket fisher 25

Nederst: Sejlbåd bliver bjærget



HOLD UDKIG!

Ekko fra radaren ligger forskudt
for kortplotterens information



Mange af os, der sejler de fleste sømil i Danmark, ved at vi kan melde en vildfaren sideafmærkning ind, og den bliver korrekt genplaceret. Men det gælder ikke overalt i verden, hvor afmærkninger, søkort, navigationslys osv. sjældent er så korrekte som i Danmark. Pantaenius har kunder i hele verden, som oplever lidt af hvert på deres langture. Eksempelvis, kan regler og retningslinjer for at navigerer et skib, være helt anderledes i andre dele af verden end i Danmark. Indstillingen og kulturen omkring det at overholde disse regler, kan også være meget anderledes end i hjemlige farvande. Troels har været på langfart, og han fortæller her om sine forskellige oplevelser:

De, der sejler langtur kender til bekymringen om, hvor præcise søkortene er, og om vi kan stole på at søvejsreglerne bliver overholdt ude i den store verden.

Min erfaring er, at vi i Danmark i det store hele kan stole på vores søkort. Vi kan stole på bøjer, stole på ledefyr og navigere efter dybdekurver. Bevares, nu og da finder man en sten, der ikke er afmærket korrekt, men det hører til sjældenhederne, og skulle uheldet være ude, kan man indrapportere positionen, og stenen bliver ført ind i opdateringerne.

Det hører også til sjældenhederne, at lyssætningen på sejlruiter og medsejlere er helt forkerte. Det kan dog hænde af forskellige årsager, men de fleste er dog opmærksomme på at føre det korrekte lys.

Dette billede kan man i det store hele forvente på det meste af vejen mellem Danmark til Fransk Polynesien, hvis man da sejler via de mest populære sejlruiter.

Men efter Fransk Polynesien er min erfaring at dette billede ændrer sig. Søkortene bliver gradvist mere upræcise, og man får indtryk af, at navigationslysene skal passe mere til skippers humør, end de internationale søvejsregler.

På vores jordomsejling gik dette for første gang rigtig op for os, da vi på radaren en mørk nat dobbelttjekkede en ø, vi sejlede forbi. Øen viste sig at ligge en hel ø forskudt mellem søkort og radarbilledet. I dette tilfælde var der tale om mere end 1 sømil til forskel, så det giver sig selv, at vi automatisk sejlede lidt mere forsigtigt og med god afstand.

Fra vores møde med øen blev det mere tydeligt, at vi skulle skærpe vores udkig og langt oftere gøre brug af vores radar, også steder hvor vi normalt ikke ville havde de tanker. Der var flere bøjer, der ikke fulgte renderne, og her kunne vi glæde os over det normalt

klare vand. Så husk også at sejle varsomt om natten.

Man møder også sorte pæle, som vi kender fra skærgården, der afmærker farlige sten eller rev. Men forskellen på de sorte pæle i Skærgården og dem på den anden side af jorden, er at pæle i skærgården normalt bare viser stenen, hvor man så med lethed, i samarbejde med sit søkort, kan regne ud, hvordan man kommer rundt om stenen. På den anden side af jorden, er der godt nok en pæl, der viser, hvor revet er, og så giver den dig en 50/50 procent chance for at ramme den rigtige vej rundt om revet – et rev der kan strække sig langt ud fra begge sider af pælen.

Denne tendens fortsætter jo længere man sejler mod vest. På denne rute vil man også i større grad opleve alternativ lysføring, hvor Indonesien tager prisen, for det man i bedste fald kan kalde et virvar. Her er det kun fantasien, der sætter grænser for udformningen af navigationslys, hvis man altså overhovedet gør sig den ulejlighed at føre nogen form for lys. I disse farvande møder man alt fra fiskekuttere, der ser ud som om, at de har handlet det flotteste blinkende julepynt, der kunne fremskaffes fra det lokale byggemarked til store fragtskibe uden navigationslys eller AIS, samt alt derimellem.

For at gøre sejladsen mere interessant giver gammel overtro i visse egne åbenbart held med fiskeriet, hvis det lykkes at krydse et andet skib tæt foran stævnen. Dette fænomen oplevede vi på nærmeste hold en sort nat med vinden ind fra agten og sejlene sat som butterfly. På afstand så vi et orange blinkende lys, der pr. erfaring kunne indikere en fiskebøje, men her kom det orange lys pludselig nærmere, for til sidst at vise en silhuet af en fiskebåd under det orange blinklys. Silhuetten havde kurs lige imod os. Vi startede hurtigt motoren og drejede styrbord,



for at undgå fiskeren, men han ville absolut jagte heldet, og vi endte med to bakkende sejl samt en motor i bak, før fiskeren glød rundede vores stævn og sejlede videre ud i den sorte nat. Senere, på turen igennem Indonesien, hørte vi om en fisker, der ikke nåede helt forbi efter den samme manøvre, men med et fragtskib. Heldigvis var meldingen at alle, ud over selve fiskebåden, overlevede ulykken.

Men det er ikke kun andre både, der kan give udfordringer. De enorme mængder af store træstammer, skrald og fiskeudstyr giver også sine udfordringer. Specielt fiskernes store flydende øer kaldet "FAD" giver god grund til at holde et godt udkig. Dette er store tømmerflåder på flere meter i diameter, der skaber skygge til fiskene, og giver derved fiskerne et godt udgangspunkt for at få fangst. Den store udfordring med disse øer er, at de ikke er oplyste. Om dagen kan man normalt spotte dem på et lille flag på en muligvis hel bambusstang. Dog er øerne af en sådan størrelse, at man faktisk kan se nogle af den på radaren, såfremt man holder virkelig godt øje, for udslaget er sparsomt. Heldigvis lykkedes det os ikke at komme i karambolage med disse "øer", hvilket er mere, end man kan sige om en af vores sejlervenner, der ramte to af disse øer, for til sidst at sidde viklet ind i et uoplyst fiskenet. Det tog dem næsten to døgn at komme fri.

Så hold udkig!

MESSER OG EVENTS I 2024

Pantaenius vil være repræsenteret i nedenstående messer og events, og vi glæder os til at møde kunder og samarbejdspartnere i 2024.

Håber vi ses!

DANMARK

Messer:

Copenhagen Boat Show 22/8 – 25/8 2024

Events:

Palby Fyn Cup, Bogense 31/5 – 2/6 – 2024

Classic Fyn Rundt, Kerteminde 7/6 – 9/6 – 2024

AFI Two Star, Århus 15/6 – 16/6 – 2024

DM Fladfisk, Onsevig 14/9 – 15/9 – 2024

Norge:

Messer:

Båtmessen, Sotra, Bergen 8/2 – 11/2 – 2024

Båter i Sjøen, Aker Brygge, Oslo 29/8 – 1/9 – 2024

Events:

Færdern 14/6 – 16/6 – 2024



KLUB AFTEN MED PANTAENIUS?

Pantaenius tilbyder 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
Fjordalléen 16 (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

Grækenland

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

KONTAKT

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

AKUT SKADE HOTLINE

Døgnåbent alle ugens dage
+45 9614 7 9 13
skader@pantaenius.dk