

PANTAENIUS MAGASIN

2024





KJÆRE LESER

Du sitter nå med Pantaenius Magasin 2024, og kalenderen viser fortsatt vinter. Men solen har snudd, lyset er på vei tilbake, og tanken på en ny sesong på sjøen begynner å ta form. Vi håper på en lang og varm sesong med mange timer på vannet. Vi har i år valgt å fokusere på forberedelser, noe som dekker et vidt område.

Vi skriver om opplevelsen av å miste roret på åpent hav. Hvordan kommer man seg så tilbake til havn og derfra videre til et verft? Det krever is i magen, vennlighet, og en god del forberedelser. Vi har også en artikkel om når lynet slår ned og de utfordringene det fører med seg.

Hold utkikk! Uansett hvor du seiler er det å holde utkikk essensielt for å gjennomføre en sikker seilas, så det setter vi også fokus på. Vi har også to artikler om mann over bord og hva hvis mannskapet må forlate båten. MOB situasjonen er viktig å trene på flere ganger i sesongen. Må man forlate båten, er det alltid i en særdeles presset situasjon, og det å ha plan og en pakket Grab Bag er derfor et must i mannskapets forberedelser.

Avrigget – ja eller nei? Vi har stilt spørsmålet til rigger Torben Jacobsen, og han svarer i en kort artikkel om dette.

Ny teknologi kommer hele tiden på banen, ikke minst i båtene våre. Vi har derfor igjen valgt å skrive om strøm i båten – denne gangen med fokus på strøm som fremdriftsmiddel.

Så har vi en hilsen fra en av våre samarbeidspartnere, DM i fladfisk, som vi har vært med å støtte helt fra starten. De har hatt en imponerende utvikling, og vi er glade for å kunne bidra til å få samlet så mange fiskere til dette arrangementet.

Sist, men ikke minst, har vi en artikkel om stormfloen som traff det sørøstlige Sjælland og Syddanmark den 21. oktober 2023, – sett med en takstmanns øyne.

Jeg vil gjerne oppfordre alle kunder til å opprette en profil på vår hjemmeside, og samtidig gi samtykke til at all kommunikasjon kan foregå på e-post. Begge deler kan ordnes ved å sende en e-post til info@pantaenius.no og be om det.

Til slutt en påminnelse og litt reklame for at vi gjerne kommer ut til klubber, foreninger og havner for å holde et innlegg om forsikring av deres båter.

Jeg håper du får en god opplevelse når du leser magasinet, og har du kritikk eller kommentarer til innholdet, er du alltid velkommen til å ta kontakt.

God leselyst..
Gert Toft, Managing Director

45 NAUTISKE MIL MED NØDROR

Skipper Morten forteller:

Siden vi forventet svak vind under regattaen Sjælland Rundt med start fra Helsingør den 15. juni, vurderte vi på SOFIJN at vi neppe ville rekke rundt innen tidsbegrensningen. SOFIJN er en Jeanneau Sun Odyssey 40 som helst skal ha 4 m/s for å flytte seg. Så da regattaledelsen åpnet for at vi kunne endre fra Sjælland Rundt til Anholt Rundt, benyttet vi oss av muligheten og startet på den 115 nautiske mil lange turen rundt Anholt.

Mannskapet ombord bestod av Terkel, som er bôteier og meget erfaren, Filip og Martha, et yngre par med noe erfaring fra bl.a. seilas over Atlanteren, samt Anders og Maj Brit som er nye seilere som har egen båt. Skipperen har hatt SOFIJN i 12 år og har solid erfaring fra regattaer og lengre seilturer.

Kollisjon, eller?

Det ble en stille og fin start på seilasen. I løpet av natten tiltok vinden fra nordvest til 5-6 m/s, som er perfekt seilevær for kryss opp mot østbøyen ved Anholts Østre rev. Skipperen lå i køyen og nót lyden av bølger som slo mot skroget, merket krenningen og gledet seg over farten på ca. 6 knop. Plutselig høres et bump, og rett etter skjærer båten opp og går over stag. Martha, som hadde rorvakten, fortalte i ettertid at det føltes som om vi hadde seilt inn i noe, og at båten deretter ikke ville reagere på roret.



Da skipperen noen sekunder senere kom på dekk, ble det straks gjennomført en feilsøking. Genoaen ble rullet inn og storseilet tatt ned. Nødrorpinnen ble funnet frem og testet (SOFIJN har dobbelt ratt), men uten noen effekt. Motoren ble startet for å få litt fremdrift og så ble selvstyringen testet, men også det uten effekt. Til slutt måtte skipperen kaste skjorten og henge ut over badeplattformen. Med hodet i vannet kunne det konstateres at rorstammen var knekt ca. 30 cm under skroget og at rorbladet hang i en tverrpinne og virket som høyderor, brukket 90 grader ut til siden.

Oppkall på kanal 16

Da uhellet inntraff ca. kl. 03.20 lå SOFIJN i skipsleden, ute av stand til å manøvrere. Vi talte fem større skip rundt Anholt og vurderte at det kunne utvikle seg til en farlig situasjon. Derfor kalte vi opp Lyngby Radio ca. kl. 03.40 og ba om assistanse for å bli slept i havn.

Lyngby Radio opplyste om at redningsfolkene fra Anholt kunne assistere, men at det ville bli en redningsaksjon som vi ville måtte betale for. Skipperen bestridte dette ut fra at den uheldige plasseringen midt i leden kunne utvikle seg til en farlig situasjon. Dette ble senere akseptert av redningstjenesten som dekket bergingskostnadene.

Takk til folkene på Anholt, redningstjenesten, havnefogden og håndverkeren.

Etter rundt 4 timers slep ankom vi Anholt Havn hvor vi hadde god tid til å tenke oss om. Heldigvis hadde ingen i mannskapet mistet gnisten, og alle tilbød seg å bli igjen og hjelpe til med det videre arbeidet. Det ble raskt klart at vi ville forsøke å få SOFIJN til hjemmehavnen Gilleleje på egenhånd. For selv om de er hjelpsomme på Anholt, er det ikke fasiliteter til å få en båt på land. Samtidig ville et videre slep til Gilleleje være tungvint og medføre betydelige kostnader.

Hele mannskapet deltok derfor i en brainstorming, og i fellesskap bestemte vi oss for å lage to ting. Et nødror i form av en åre, og styrelinen som vi fant inspirasjon til på nettet og i den svenske Skepparens handbok.

Deretter gikk vi i gang. Vi fant brukbare materialer til åren i forskjellige avfallscontainere i havnen og med hjelp fra en vennlig håndverker på bryggen som lånte oss sag, drill og skruer, ble det laget en brukbar åre som ble festet til båten. Styrelinene ble satt i stand av en senterline festet til et anker, fire meter kjetting og to fendere. Fra kjettingen, som var nærmest båten, ble det festet to skjøter som ble trukket frem til en vinsj på hhv babord og styrbord side.

Når båten seilte forover (for motor), kunne vi

bestemme retningen ved å flytte bremsen (anker og fendere) fra senterlinen til den siden man ville svinge.

Det ødelagte roret forsøkte vi å knekke helt av siden vi fryktet det kunne skade skroget og evt. vanskeliggjøre styringen. Men tverrpinnen var for sterk og lot seg ikke brette av. Vi bant derfor roret stramt opp mot skrogflaten. Det lot seg gjøre siden vi med håndverkerens drill kunne bore hull i roret til tauverket. Roret ble dessuten presset bakover så det utgjorde minst mulig motstand i vannet.

Krevde litt trening

Dagen etter, dvs. den 17. juni, hjalp havnefogden oss med å komme ut av havnen. Det var godt han var der med gummibåten, for vi erfarte raskt at styreåren ikke var særlig egnet til havnemanøvrering.

Et stykke utenfor havnen sa vi farvel til havnefogden. Han fortalte senere at det var med en smule bekymring han etterlot oss; – det var jo ca. 45 nautiske mil til Gilleleje. Det tok da også noe tid før vi lærte oss å bruke styresnorene. I starten kastet vi bremsen for mye til siden, noe som førte til at vi seilte i sirkel. Om igjen og forfra. Etter et

par forsøk forstod vi at vi kunne korrigere bremsen ved å trekke ca. 10 cm i styrelinen og så slakke igjen når kursen var riktig. På den måten holdt vi kursen med litt over 4 knop der vi normalt ville kjørt i 7 knop for motor.

Etter nærmere tolv timer på farten ankom vi Gilleleje Havn. Her hadde en kamerat seilt oss i møte. Båtene ble bunnet sammen og SOFIJN ble tauet i havn.

Avsluttende kommentar

SOFIJN kom på land, roret demontert, og inntil nytt ror kunne monteres (ventetid ca. åtte uker), ble SOFIJN benyttet som sommerhus på båtplassen.

Det er fortsatt et mysterium at en ror aksel brekker i godt vær uten særlig belastning. Selv om historien om å seile på en sovende sel eller noe ennå større er spennende, er det nok en mer sannferdig historie som strekker seg tre år tilbake i tid. En meget beskjeden grunnstøting førte til at roret fikk riper i gelcoaten, muligens tilstrekkelig til at «støtet» ved grunnstøtingen har ført til utetthet i toppen av roret og vann har trengt inn og funnet et svakt punkt å «gnage» på.

Takk til folkene på Anholt, redningstjenesten, havnefogden og håndverkeren. Takk til Ole Morten for slepet i havn og takk til Pantaenius for gode råd og veiledning, og ikke minst for å dekke kostnadene til et nytt ror. Mitt ydmyke håp er at mannskapet har mot og lyst til å seile med meg igjen.



AVRIGGING – JA ELLER NEI?

Som profesjonell rigger er det et spørsmål jeg ofte får mot slutten av seilsesongen.

Det gir god mening å beholde masten på båten når den skal på land. Det reduserer helt sikkert mange av de skadene som oppstår når masten faller ut av kraner eller hendene på seilerne og får skader. Eller når vognene i mastespolet blir skadet fordi de blir klemte av løftestroppen. Det gir god omsetning for diverse riggere rundt om i landet.

Hvis og når båten skal på land med masten på, er det et par ting man skal være oppmerksom på.

- Fjern alt annet enn masten (bom, seil, presenninger, tau mm)
- Stativet må være sterkt og stabilt
- La riggen stå i spenn. Det verste som kan skje er at f.eks. forstaget med rullestag står en hel vinter og svinger frem og tilbake. Bare tenk på hvordan du brekker en ståltråd, nemlig ved å vrikke frem og tilbake, noe som er den samme behandlingen forstaget er utsatt for.

Ulempen ved ikke å avrigge båten er at du ikke får kontrollert beslag, fall hjul og opphengspunkter til stag og vant.

Dette kan gjøres ved å sende en person opp i masten til våren for å kontrollere. Det krever at du finner en som tør og ikke er så redd at skader mm ikke blir

oppdaget fordi fokus kanskje mest er på å komme raskest mulig ned igjen.

Det er en god idé å avmontere og kontrollere mast og rigg hvert 3-4 år. Dette kan skje en varm juni-dag når det er behagelig og hvor det heller ikke er noe tidspress fra klubbkamerater som også fryser en kald oktoberdag i vind og regn og som skal ha båten opp etter deg.

Som rigger med flere års internasjonal erfaring har jeg sett mange master som har «overvintret» på båter i f.eks. Middelhavet, og som ofte har korrosjon og skader ved salingshornets ytre ender. Den stående riggen er rustfritt stål, salingshorn ofte i aluminium, og de to materialene krever separasjon i form av tefgel eller lignende.

Ofte fremskyndes korrosjonsprosessen når du pakker salingshornets ender inn i tape eller skinn.

Fasit: Det er fordeler og ulemper ved å la båten stå på land med masten på. Et godt alternativ er å kontakte en rigger som gjerne kommer og hjelper med å avrigge og montere igjen til våren, og samtidig få en profesjonell gjennomgang av materiellet.

*Din Rigger
Torben W. Jacobsen*

**Det er en
god idé å
avmontere og
kontrollere
mast og rigg
hvert 3-4 år**



GRAB BAG:

Å måtte forlate båten sin er det absolutt siste alternativet i en nødsituasjon til sjøs. Men hvis mannskapet ikke har andre valg enn å gå i redningsflåten, er det viktig at de vesentligste personlige eiendeler og nødvendigheter står klart og lett tilgjengelig til å bli tatt med fra båten.

Redningsflåten er en av de tingene vi seilere håper vi aldri skal måtte ta i bruk! Alle som har gjennomført Roffshore sikkerhetstrening vet at de skal kjempe til det siste for fartøyet før de går i redningsflåten. Et flytende fartøy vil alltid gi større sikkerhet og stabilitet enn en redningsflåte, så redningsflåten er siste utvei før skipet synker.

Det er likevel situasjoner der man må forlate skipet. Hvert år har vi skadesituasjoner der mannskapet er tvunget til å bruke redningsflåten. Ofte, i pressede situasjoner og om natten, blir vitale saker glemt ombord når det må gå raskt. Du glemmer eksempelvis diabetesmedisinen og må ta turen tilbake til den synkende båten, hvilket er en unødvendig risiko i en allerede kritisk situasjon.

Derfor anbefaler Pantaenius en såkalt «Grab Bag». En Grab Bag er en veske med et lett tilgjengelig håndtak, og som står pakket et strategisk praktisk sted med eksakt det innhold som er nødvendig for å overleve på en redningsflåte. Det finnes spesielle, ferdigpakkede vesker på markedet, men i praksis er en hvilken som helst vanntett, flytende og slitesterk beholder velegnet til bruk som Grab Bag. En vanntett veske er et godt valg, og du bør sørge for at den inneholder rundt 30 prosent luft. Beholdere med et stort lokk er også praktiske.



Hva skal en Grab Bag inneholde?

Ifølge ISO 9650-1/2 standarden, som har vært gjeldende siden 2005, skal en redningsflåte ha et minimum av utstyr. Det omfatter et drivanker, en kniv, en lekkasjepropp, en lommelykt, to øser og en livbøye. Ikke alle båteiere vet hvordan redningsflåten deres er utstyrt, – bruk de neste punktene til å inspisere utstyret ditt. En Grab Bag er primært til personlige eiendeler, kommunikasjon – og sikkerhetsutstyr:

1) VANNTETT HÅNDHOLDT RADIO

For å kunne sende Mayday og kommunisere med redningstjenesten, er en god håndholdt radio avgjørende. Ideelt bør den være DSC aktivert og utstyrt med en GPS mottaker. HUSK ekstra batterier!

2) Håndbluss

Fakler lyser langt om natten og hjelper med å tiltrekke oppmerksomheten til posisjonen din. Håndholdte røykbomber kan også gjøre det enklere for redningstjenesten å finne deg i dagslys.

3) Medisin

Tar du faste medisiner eller lider av astma eller allergi, skal nødvendige mengder av disse legemidlene være i din Grab Bag. I tillegg anbefaler vi smertestillende medisin, sjøsyke tabletter, desinfiserende krem- og væske, samt forbindelsessaker. En liten tube tannpasta og en tannbørste er også nyttige ting.



4) Vann

En person kan leve flere uker uten mat, men kun et par dager uten væske. Derfor er drikkevann et must i redningsflåten. Siden ferskvann er lettere enn saltvann, kan du fylle noen flasker ca. 2/3 med vann og feste dem til redningsflåten. På den måten kan du ta med mer væske og evt. etterfylle.

5) Mat

Matvarer med lang holdbarhet som nøtter, tørket frukt, sjokolade og energibarer hjelper deg over tid i redningsflåten og kan dessuten hjelpe med å holde humøret oppe.

6) Nøkler, dokumenter, kredittkort

Disse tingene er ikke umiddelbart avgjørende, men kopier av pass, førerkort og båtpapirer, et kredittkort og viktige reservenøkler sparer deg senere for unødvendige besøk hos diverse myndigheter.

7) Vannfast tusj

Uavhengig om du vil innhente en posisjonsrapport over radio eller notere noe for deg selv; en vannfast tykk tusj eller penn er godt å ha for hånden. Du kan også bruke den til å skrive direkte på innerveggen i redningsflåten.

8) Hånd GPS og kompass

Her gjelder også: HUSK ekstra batterier!

9) Kniv

Redningsflåten skal være utstyrt med en kniv, men det som er standard i en redningsflåte er ikke alltid det optimale. Ta med deg din egen kniv, gjerne en som kan foldes sammen.

10) Lommelykt

En vanntett lommelykt hjelper deg med orienteringen om natten og kan også brukes til å gi lyssignaler. Det beste er en modell av høy kvalitet med blinkefunksjon som kan sees på lang avstand (40 til 60 blink i minuttet).

11) Varmeteppe

Metallbelagte varmetepper er lette, tar lite plass og beskytter mot hypotemi (nedkjøling). Varmepads er også en god idé, og de kan gi et viktig varmetilskudd til kroppstemperaturen.

12) Solskjerming

En hatt, solbriller og en solkrem med høy beskyttelsesfaktor kan forebygge solstikk og solforbrenning.

13) Tau og tape

Tau eller tape kan brukes til å feste personer eller gjenstander til redningsflåten. Alltid lurt: en rull gaffatape.



KLAR TIL TURSEILING?

Hvordan forbereder man seg til langtur – hva og hvor kan du selv forebygge og være i forkant med, og hva er viktig å være oppmerksom på når man seiler ut?

Når du har tatt den store beslutningen om å reise ut i det blå er det ofte drømmen om herlige turer og opplevelser som veier tyngst. For å unngå at drømmen dør for tidlig, er det noen saker det kan være lurt å være oppmerksom på.

Som utgangspunkt er det viktig å ha både reservedeler, knowhow, nyttige kontakter og forberedelser med på turen. Det kan være i forskjellige varianter og nivåer alt etter egne evner, økonomi og rute. I skandinaviske og europeiske farvann er vi så privilegert at om vi mangler et motorfilter eller en sjakkel, søker vi enkelt havn og kjøper det vi trenger. Er det ikke på lager, kan det bestilles og så ligger det klart i butikken i løpet av få dager, eller du får det sendt til ditt neste anløpssted. Oppstår det utfordringer med riggen, seil eller hvis motoren streiker, kan vi seile til nærmeste havn og rekvirere en rigger, seilmaker eller mekaniker. På samme måte er et mulig slep heller ikke langt unna. Det kan naturligvis bli en dyr fornøyelse og sparegrisen brekker seg, men hjelpen er dog til stede.

Går reisen lenger ut i det blå, bort fra de mer organiserte områdene, endrer denne luksusen seg raskt. Havnene er få, det samme er reservedelene, og her er det ikke et spørsmål om sparegrisenes størrelse, men din egen kunnskap, evner og forberedelse.

Så hva og hvor kan du forebygge og være i forkant?

Først og fremst bør du gjøre deg selv den tjenesten at du lærer båten å kjenne. Hva er dens styrker og svakheter, hva er status på slanger, sjøventiler, rigg, motor, pumper, seil og tauverk mm. Er det områder du ikke har kjennskap til eller ikke føler deg tilstrekkelig kompetent på, bør du innhente kunnskap hos en fagperson som kan.

Siden du selvfølgelig ikke kan ta med reservedeler til en hel båt, er det viktig å prioritere i forhold til de styrker og svakheter du har gjort deg kjent med. Det kan være alt fra assorterte dimensjoner av slanger, slangeklemme, fugemasse, epoxy, fett, pumper, toalettdele, remmer og hva som ellers kan være nyttig til diverse løsninger.

I tillegg til overstående skal du selvfølgelig ha med de obligatoriske service reservedeler som olje, diverse filter, impeller, simringer mm til mer enn bare en service. En så enkel sak som å ha delenummer til reservedelene vil være til stor hjelp og kan spare deg for irriterende feilkjøp.

Det beste ved reservedeler er når de ikke skal brukes!

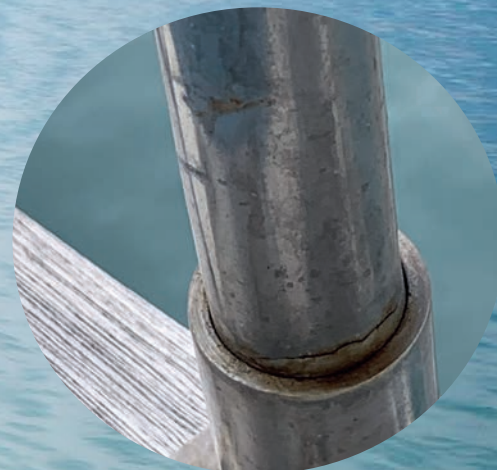
Nettopp derfor er gjentagende og hyppige kontroller av båten viktig. Å være i forkant med disse sakene kan ikke bare spare deg og sparegrisen for et stort ubehag, men kan også gjøre båten og seilasen mer sikker. Bruk derfor tid på å sjekke sjøventiler, rigg sjakler, seil, tauverk mm samt olje og vann på motoren før du starter den. Det samme gjelder selvsagt også under seilas, der et våkent øye på smålekkasjer, skamfilinger eller endringer i lukt og lyder kan være til stor hjelp for å unngå større skader eller ødeleggelser.

Skulle uhellet, tross alle forberedelser og kontroller likevel være ute, er det viktig å være godt og riktig forsikret.

Riktig god tur!



Kordellene knekker like ved terminalen



Hold øye med brudd og sprekker



Bruddet starter alltid som små sprekker

NÅR LYNET SLÅR NED

Det kan virkelig gå galt når lynet slår ned i en båt. Det verste er selvfølgelig hvis det skjer mens båten er ute på sjøen med mannskap ombord, idet situasjonen ikke er helt ufarlig

Heldigvis skjer de fleste skader forårsaket av lyn på båter som ligger i havn eller på svai, altså mens båten er uten mannskap ombord. Det er ingen tvil om at de fleste som opplever at båten blir rammet av lyn får materielle skader. Disse skadene dreier seg oftest om ledningsnett og navigasjonsutstyr med tilhørende kabler, men også andre komponenter kan bli skadelidende.

Hvis lynet slår ned direkte i en mastetopp, er det så store krefter i sving at komponenter som VHF, GPS og vindmåler (transducer) blir fysisk ødelagt av mengden strøm de skal lede videre til mast og wirer i riggen. Når først antenner og transducere i mastetoppen er truffet, blir mest sannsynlig hele båten navigasjonsutstyr påvirket. Det er mange fordeler ved at alle instrumenter er knyttet sammen i et nettverk slik at man kan innhente data fra alle transducere i båten og vise dem på den skjermen som passer best. Her kommer imidlertid systemets svakhet til syne, for ofte blir det feil på mange forskjellige instrumenter etter et lynnedslag.

Det er ikke bare navigasjonsutstyr som blir berørt.

Ledningsnett i båten som fører strøm rundt til navigasjonsutstyret kan også bli overbelastet. Hvis båten el-tavle først blir påvirket, er det mange steder overbelastningen kan ende. Hovedbrytere

og sikringer er ikke nødvendigvis en hindring for at den ødeleggende kraften fra et lyn kan spre seg til båten 12 volts anlegg. Dersom ledninger blir overbelastet av for mye strøm, kan isoleringen rundt kobberledningen smelte eller i det minste bli misfarget. De komponentene i anlegget som bruker strøm tåler ikke alltid overbelastningen, og alt fra baugpropell og fjernsynsapparater til motorstyringsenheter kan bli påvirket.

Det er ikke gitt at alle komponenter alltid blir berørt, men det er mest sannsynlig at båten nettverk av signalkabler og 12 volts ledninger har fordelt den ødeleggende kraften til flere komponenter. Hvis det er en enkelt komponent i nettverket som har gått i stykker, er det lite sannsynlig at det er en lynskade. Sammenbrudd i disse komponentene kan jo oppstå av ulike grunner. Overspenning kan skje av andre årsaker, noe som også kan ødelegge enkelte av komponentene. Her er rådet fra enhver marine elektriker – sikringer – sikringer – sikringer.

I forbindelse med skadebehandling hos Pantaenius opplever vi hvert eneste år lynskader. Noen skader er store og svært dyre å utbedre, mens andre er relativt begrensede, særlig når det er snakk om en mindre båt. Er det snakk om en større båt med et komplekst ledningsnett, er det ofte en stor oppgave for en reparatør og en takstmann å finne frem til alle feilene som gemmer seg i nettverket. Det er ofte gitt hvor skaden har oppstått siden inngangsstedet – oftest mastetoppen – bærer preg av den varmen som store mengder strøm skaper. Derimot er det mer komplekst med alle stikkforbindelser og komponenter som er berørt, og her er det nødvendig med en grundig test av alle funksjoner.

17. mars 2023 skjedde dette for en av våre norske langturseilere som på det tidspunkt befant seg i Karibien med sin Bavaria 42, som har vært rammen rundt Tomasz og hans families tur. Her er Tomasz og hans families historie:

Når lynet slår ned:

Bahamas – tenk deg hvite strender og turkisblått hav så langt øyet kan se. Friheten til å besøke alle de stedene du har drømt om. Men så skjer det som ikke skal skje – seilbåten din blir truffet av lynet.

Historien vår begynner en sommerdag i Stavanger 2022. Etter mange års planlegging setter vi endelig seil og drar på ett års langtur. Seilbåten vår, 'La Luna', en Bavaria 42, blir vårt hjem for det kommende året. Etter 9 problemfrie måneder på reise ankommer vi paradis, – Bahamas. Her utforsker vi avsidesliggende



Lynets treffpunkt på akterstaget

steder, og bruker mer tid i vannet enn på land. Havet er speilklart, utrolig blått, og hvert nytt sted er mer fantastisk enn det forrige.

Etter å ha hatt besøk er det kun oss to igjen i båten. Reisen nærmer seg slutten, og med fem uker igjen på Bahamas skal den siste tiden nytes. Vi ligger ankret ved Nassau sammen med rundt tyve andre båter. Været skifter ofte her nede, men denne kvelden er noe annerledes. Lyn flimrer i horisonten og nærmer seg faretruende. Lyn kom plutselig ubehagelig nært og vi trekker oss inn i båten. Så, et høyt smell og gnister sprer seg over båten. Ble vi virkelig truffet?

Ble vi virkelig truffet av lynet?

Vi venter til lynet trekker bort før vi våger oss ut for å inspisere skadene. I mørket finner vi VHF-antennen brent inn i dekket, – vi har blitt truffet. Videre inspeksjon dagen etter avslører heldigvis ingen skader på mast eller skrog. Men det er når vi går gjennom det elektroniske utstyret at virkeligheten slår oss – VHF, kartplotter, AIS, autopilot, radar, seilinstrumenter... alt knyttet til båtens nettverk er påvirket. Motorpanelet, dynamoen, navigasjonslys, og baugpropell svikter også. Heldigvis er lithium-batteriene og solcellene intakte, og motoren starter fortsatt.

Midt i feilsøkingen kontakter vi Pantaenius, vårt forsikringsselskap, for å melde inn skadene. Uten egnede reparasjonssteder i nærheten, foreslår vi å seile til Florida. Etter dialog og planlegging sitter vi snart på flyet fra Nassau til Florida. Innreisebestemmelser krever en dagstur til Fort

Lauderdale før vi kan ta „La Luna’ over.

Lynnedslaget har etterlatt oss uten navigasjonslys, kartplotter og autopilot. Tre lange dager på sjøen følger, hvor vi ankrer midt på The Great Bahama Bank med julelys som ankerlys. Det er som å ankre midt på åpent hav, men dybden er kun 3–5 meter. En utfordrende reise, men vi er lettet når vi ankommer Fort Lauderdale og blir tatt imot av verftet.

De første dagene på verftet går med til møter, eposter, og samtaler med takstmann, verft, og forsikringsselskap. Prosessen er mer omfattende enn forventet, men etter flere utfordringer og mye venting starter endelig reparasjonene. Ut med det gamle, inn med det nye. Hovedkomponentene byttes, men takstrapporten undervurderte omfanget; – alle kabler må også byttes. Nettverkskabler, strømkabler, og VHF-kabel til mastens topp.

Verftet ender opp med å bruke mer tid enn forventet. Så lenge reparasjonene pågår gjør vi det beste ut av situasjonen, og tar noen utflukter til Floridas severdigheter. Etter syv lange uker er ‘La Luna’ endelig friskmeldt, og reisen mot Azorene kan fortsette. Med nytt mannskap, fungerende instrumenter, og god vind setter vi seil mot Europa.

Når vi ser tilbake på reisen, ble Florida en uventet men fin del av turen. Så til alle eventyrlystne sjeler; – bryt ut av hverdagen og dra av gårde! Bare husk å ha solid forsikring før dere legger ut på deres eget eventyr.



Overbelastning av batteri



Varmeskadet konsoll i cockpit

DM I FLATFISK: DANMARKS STØRSTE

Siden 2010 har Onsevig havn på det nordvestlige Lolland arrangeret DM i Flatfisk. I starten lo folk når de hørte navnet på arrangementet. Men mye har endret seg. I dag er det ikke mange hobbyfiskere i Danmark som ikke har hørt om konkurransen og DM titlene har blitt ytterst ettertraktede.

Av Peter Dan Petersen

Vi i Onsevig får ofte stilt spørsmålet: "Hva har dere gjort for å få suksess?" Svaret er alltid det samme: «Vi vet ikke riktig, men vi har laget et arrangement vi syntes manglet, og så har vi ellers bare gjort vårt beste for å gjøre det skikkelig» Som vi alltid sier til deltakerne – vi lager rammene, dere lager stemningen. Vi sitter alltid med en følelse av at alle som deltar i konkurransen har tatt på ja-hatten hjemmefra, noe som skaper en fantastisk energi det er en fornøyelse å være vitne til. Arrangementet har etter hvert blitt fylt med tradisjoner, noe som ene og alene er takket være alle gjengangere som kommer igjen år etter år. Det bygger også et solid fundament for nykommere siden atmosfæren er der, og det merkes. Vi opplever ennå at det kommer folk helt fra Jylland og deltar bare pga. stemningen, selv om de solgte båten for flere år siden. Det forteller oss at vi holder på med noe bra.

Tankene rundt det som skulle bli DM i Flatfisk startet høsten 2009 da det var flatfiskkonkurranse i Onsevig,

arrangert av Rødby sportsfiskeforening. Vi opplevde dog at man kun kunne delta dersom man var ombord i en av de fem hjemmehørende lystfiskebåtene. Idéen var god, men tenk om man kunne gjøre konkurransen tilgjengelig for fler? Vi ble raskt fler som begynte å snakke og skrive sammen rundt idéen om å arrangere et slikt treff. Har man å gjøre med lokale ildsjeler er det ikke langt fra tanke til handling, og på høsten/vinteren 2009–2010 ble skissen til det som skulle bli DM i flatfisk laget på et planleggingsmøte. Vi ble fortalt at en bra konkurranse krevde fine premier, så vi måtte ut med innsamlingsbøssen. Med folk som brant for idéen og samtidig var arbeidsomme var prosjektet godt på vei, og den 5. august 2010 ble konkurransen annonsert.

Den 8. august hadde arrangementet 8 deltakere. Du verden. To av de påmeldte var noen av arrangørene, men vi var på vei! Den 23. september var det 48 påmeldte, og vi kunne løfte armene og juble. Få dager før startskuddet skjedde det noe som mildest talt tok oss med buksene nede: Vi hadde rundet 84 båter og



OG HYGGELIGSTE TREFF FOR SMÅBÅTER



220 fiskere på listen. Vi hadde den gang ikke lært at vi kunne stenge for antall påmeldte, og på et møte kun få dager før konkurransestart ble det noe kaotisk. Vi måtte innse at én Bismarck vekt ikke var nok, så vi måtte i hui og hast til byens jernvarehandel for å stille alle kjøkkenvektene han hadde på rekke og rad og teste dem. Til alt hell veide de meget nøyaktig, selv om vi hadde noe strev med å overbevise fiskerne.

Så var det problemet med toalettfasilitetene. Vi er en liten havn med to toaletter, så mobiltoaletter måtte vi også skaffe. Listen fortsatte: mat, parkering, veie område mm. Alt måtte i siste øyeblikk tilpasses en større skala, men tross kaoset kom vi i mål og kunne ønske velkommen til det som skulle bli det første av mange DM i flatfisk fremover.

Som dere nok vet ble arrangementet en suksess, og i de kommende årene vokste og vokste det. I 2014 hadde vi 171 båter og 460 fiskere (+ venteliste). Selv har vi aldri synes at selve havnen manglet plass, men etter 2014 stevnet ble det konkludert av de frivillige

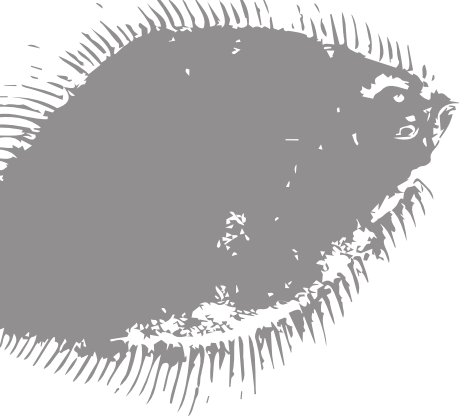
at vi måtte ned i antall for å unngå at logistikken på land ville bli for krevende for vår lille havn som har rundt 50 frivillige i arbeid under stevnet.

Siden 2014, har vi derfor holdt oss til 120 båter, noe som fungerer meget bra. Dog er det først til mølla, så man må melde seg på snarere før enn senere for å være sikret en plass.

Til dags dato har vi arrangert 13 konkurranser, noe vi er utrolig stolte av. I de foregående årene har vi fått mye god PR: Vi har vært på landsdekkende TV, i radioen og diverse fiske- og båtmagasiner mm. I tillegg til trafikk på vår hjemmeside og i sosiale medier nyter vi også godt av privatpersoner som legger ut eget innhold og deler arrangementet på sine egne sosiale plattformer. De siste par årene har vi hatt stor glede av amatørfotografen Michael Høj som med sine droner og kameraer lager fantastisk materiale som vi anbefaler å ta en titt på på nettet. Vi setter også stor pris på den meget gode støtten fra sponsorene og at flere har stands under

Klar til start fra grytidlig morgen





arrangementet. Her er det meste innen elektronikk, båtmotorer, utstyr og ikke minst fiskeutstyr. Uten sponsorer intet stevne. Fra Osevigs side anstrenger vi oss til gjengjeld, etter beste evne, på å gi sponsorene best mulig synlighet.

Onsevig havn er en liten privat havn som drives uten offentlig tilskudd. Med kun frivillige krefter til å drifte havnen er det derfor nødvendig at alle båtplasser er utleid. DM i Flatfisk gir ikke det store overskuddet, men god PR har medvirket til at vi får leid ut alle tilgjengelige båtplasser. I skrivende stund har vi båter i havnen der eierne bor bl.a. i Humlebæk, Greve, Ballerup, Stubbekøbing, Nykøbing

Danmarksmester Jimmy Jensen



F, Nysted m.fl. I tillegg til flere utleide båtplasser, nyter vår lille havn også godt av positiviteten som arrangementet bidrar til. Vi har alltid vært stolte av havnen og fellesskapet, men når vi allerede i januar måned mottar henvendelser fra folk som spør om når påmeldingen åpner, og når det løpende tikker inn beskjeder fra deltakere som forteller hvor mye de gleder seg til neste treff, da blir stoltheten ennå større.

Uten Onsevig havn hadde vi ikke hatt de frivillige vi har, – og uten de frivillige og Onsevig havn hadde vi ikke hatt DM i Flatfisk.



FULL KRAFT FREMOVER MED STRØM SOM FREMDRIFTSMIDDEL/ENERGIKILDE

Vi er i en tid med en enorm teknologisk utvikling innen energi. Hvordan lagrer vi den, og hvilke miljømessige avtrykk setter vi når vi forbruker energien? Vi ser på nye måter å lagre strøm på, som igjen gir nye muligheter i forhold til hva vi kan bruke strømmen til. Se bare hvilken enorm utvikling transportsektoren opplever innen el drift.

Seil- og motorbåter til fritidsbruk har gjennom snart 100 år vært utstyrt med en forbrenningsmotor drevet av diesel eller bensin som har sørget for fremdriften, med mindre det har vært for vindkraft. Det har imidlertid skjedd noe nytt og revolusjonerende på denne punktet i løpet av de seneste årene. Å drive en båt fremover med en elmotor er i seg selv ikke det helt store problemet. Faktisk er det nok enklere å fremstille en elmotor fremfor en forbrenningsmotor for å gi fremdrift til en båt. Den store utfordringen er å ha tilstrekkelig strøm dersom båten ikke bare skal benyttes til havnemanøvre. Den teknologiske utviklingen innen batterier har ført til at det nå er mulig å lagre nok strøm til at det er interessant å vurdere en elmotor som reell erstatning for en forbrenningsmotor.

BMS
(Battery Management System)

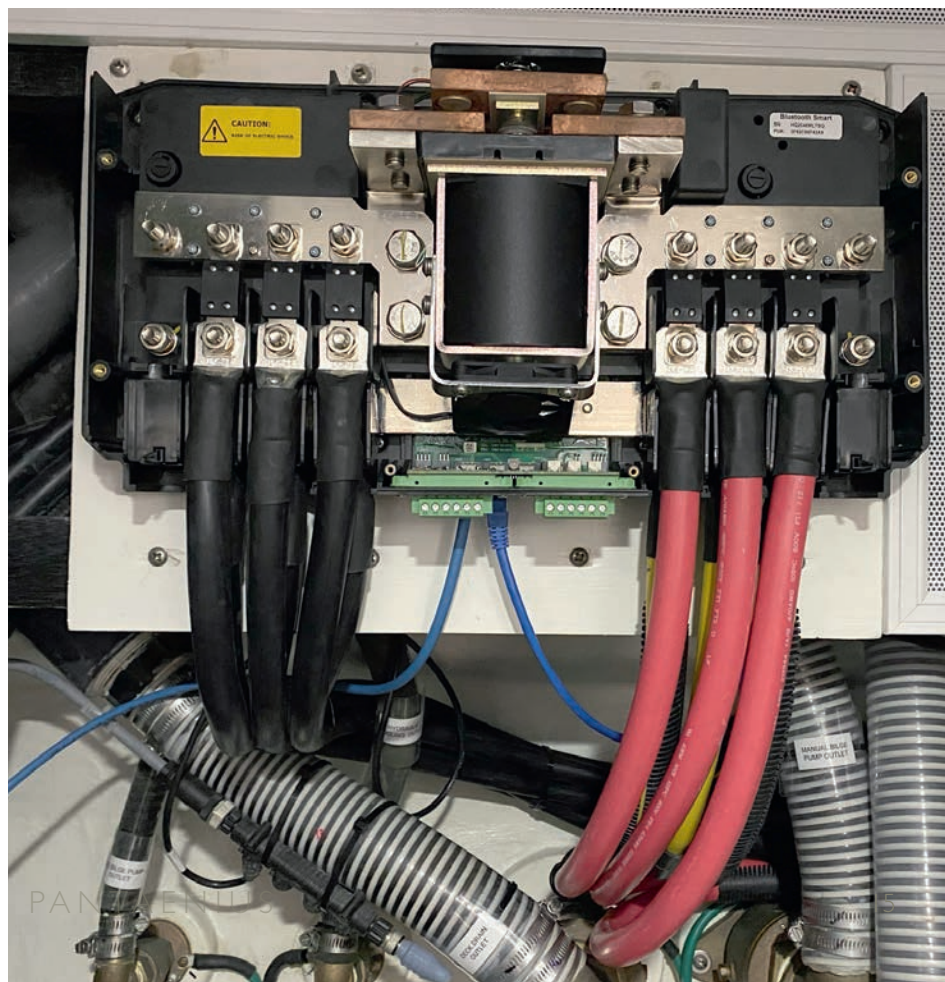
Teknologien

Historisk

Inntil for noen få år siden var et batteri en plastkasse oppdelt i typisk seks kamre, også kalt celler, når det er snakk om et 12 V batteri. Hvert kammer inneholder noen positive og negative blyplater og noen svovelsyre/elektrolytter, et såkalt bly/syre batteri. Når man lader et bly/syre batteri, lagres spenningen i en prosess mellom blyplatene, anode og katode, og den omliggende elektrolytten, som er svovelsyren. Utladingen foregår motsatt vei. Det er flere måter å lage disse batteriene. Noen er med spiralformede plater, noen med en gele i stedet for en flytende syre. Uansett er det overflaten på blyplatene som avgjør hvor mye strøm det er mulig å lagre. Disse batteriene varierer stort i pris og kvalitet.

Det vi kan nå

Nå for tiden er teknologien noe annerledes. Her tenker jeg lithium-ion batteri, også kalt Li-ion. Det er batterier der den store forskjellen fra tidligere er mengden strøm det er mulig å lagre i et batteri av samme fysiske størrelse. Det fører til at energitettheten har blitt vesentlig større, og dermed kan det nå la seg gjøre å produsere båter som drives på strøm alene. Når et Li-ion batteri blir ladet,





Hovedstrømbrytere til flere kretser

tvinges ionene til å diffundere/vandre fra katoden via elektrolytten over i anoden. Katoden og anoden består ikke her av bly, men av lithium, og det er derfor mulig å lagre mer strøm enn i et bly/syre batteri. Denne metoden er allerede i bruk i mobiltelefoner, bærbare datamaskiner og andre bærbare apparater, og nå også i el-biler.

Utfordring

Dette alternativet kommer med en viss risiko. Når det er mye energi pakket sammen på et meget lite område, er det viktig å sikre seg mot at det skjer feil. Det er stor forskjell på sikkerheten kontra energi tettheten når man ser på de enkelte ulike kjemiske sammensetningene i Li-ion batterier. Derfor har Li-ion batterier interne Battery-Management-Systems (BMS) som skal overvåke temperatur og spenning på hver celle og reagere på en mulig feil i batteriet. Dette systemet kan stenge for opplading eller utlading dersom batteriet blir for varmt eller det er andre forhold som ikke er som de burde være.

Dersom du ønsker en Li-ion installasjon, uansett om det er som forbruksbatteribank eller som hoved fremdriftssystem, er det svært viktig at du velger produkter som er laget for maritim bruk og at de blir installert av en fagmann som har erfaring med slike anlegg. Det er absolutt ikke nok bare å skifte batteriene.

Fordeler

Det er flere fordeler ved å velge en båt som er drevet med strøm. Ut over det åpenbare; at utslipp av eksos, CO₂ og partikkelforurensning minskes, har motoren også en rekke andre funksjonsfordeler. En elmotor kan gi et svært høyt moment selv ved lave omdreininger, noe som gjør det mulig å kjøre med en større propell noe som kan være til god hjelp ved manøvrering i havn. En elmotor vil også gi et langt mer energieffektivt system. Det er altså ikke det samme tap i konverteringen fra den kjemiske energien, som brennstoffet representerer, til den kinetiske energien som propellens rotasjon representerer. Her mister man varme i konverteringen, som blir spyttet ut med kjølevannet og via motorutluftingen. Bare en ganske liten del gjenvinnes, for eksempel i en varmtvannsbeholder.

En annen fordel er at service og vedlikehold på en elmotor kan være en del mindre siden det ikke er et årlig olje- og filterskift, eller andre nødvendige gjøremål, så som vinterkonservering av en dieselmotor med kjølesystem som inneholder vann som kan fryse.

Termisk „runaway“

Ved termisk runaway har Li-ion cellene nådd et så høyt temperaturnivå at de begynner å brenne. Den kjemiske prosessen under brannen utvikler oksygen og brennbare gasser. Dvs. at batteriet selv danner alle elementene i branntrekanten, og det eneste vi kan stille opp med, er å la det brenne ut eller senke det i vann og fjerne varmen.

LiFePo₄ går først i termisk runaway ved 265 grader, og der stiger temperaturen relativt sakte sammenlignet med andre Li-ion typer. En amerikansk forskningsstudie viser at et LiFePo₄ har en temperaturstigning som tilsvarer ca. 1,5 grader per minutt pr Ah. Det vil si 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. minutt pr. Ah – eller ca. 4 500 grader i minuttet ved et 100 Ah batteri.

Ulemper og begrensinger

Begrensninger

Hvorfor har ikke alle allerede installert et komplett nytt elektrisk motoranlegg med Li-ion batterier, kan man spørre. På tross av hvor langt man har kommet i utviklingen av batterier, er vi absolutt ikke i mål ennå. Et Li-ion batteri inneholder fortsatt bare 10% energi sammenlignet med diesel når vi snakker volum. Det vil si at om du har en 100 liter dieseltank og skal sammenligne rekkevidde, må du ha en batteribank som fyller 1000 liter. I tillegg er infrastrukturen ikke tilstrekkelig på plass ennå. Havnene henger etter og kan ikke levere den mengden energi det blir behov for.

Ulemper

Når vi har med Li-ion batterier å gjøre, har vi som tidligere nevnt en mye høyere kapasitet enn på gammeldagse bly/syre batterier, men faren med «tettpakket» energi er at det også kan oppstå feil. Det som kan inntreffe er en termisk «runaway», der batteriet lader ut seg selv med en varmeutvikling i batteriet som følge. Varmen bidrar til at prosessen akselererer og reelt ikke kan stanses før all energien i batteriet er borte. Her vil ny teknologi kunne avhjelpe. Det batteriet heter LiFePo₄ og anses som en av de mest sikre sammensetningene, men dog ikke den med høyest tetthet. LiFePo₄ selvantenner ikke på samme måte som mange andre kjemiske sammensetninger og har derfor risiko for termisk «runaway» kun ved

temperaturpåvirkning utenfra (eks. brann i båten). Andre kjemiske sammensetninger som vi ofte ser i Li-ion som benyttes i elbiler selvantenner og går i termisk «runaway» ved meget lave temperaturer.

Kun for fagfolk

Dette er ikke et anlegg for gjør-det-selv folket, med mindre du selv arbeider profesjonelt med dette. Det er viktig at alle komponenter er korrekt montert på et slikt anlegg, og det er i utgangspunktet en del komponenter som må skiftes hvis du ønsker å få montert en Li-ion forbruker batteribank. Som et minimum må du få montert en ny lader, da den gamle typisk er konstruert til bly/syre batterier. Det er også krav til hvordan batteriene er montert i båten. Kontakt en profesjonell med erfaring med Li-ion batterier hvis du skal i gang. Hvis du vil kaste deg ut i prosjektet selv, og båten din er bygget etter 1950, må installasjonen overholde gjeldende CE-standarder. Det innebærer at installasjonen må følge ISO 13297, ISO 23625 og ISO 16315. ISO 13297 er beskrevet i boken Elektriske Installationer i skibe og både op til 24 meter af Benjamin Tøjner Götke. Bøker om Li-ion batterier i båter samt elektrisk fremdrift er på vei.

Vi har spurt Benjamin fra Xarradola om hvordan han ser på emnet.

”Det er klart at det er superspennende med all den utviklingen som foregår i bransjen. Samtidig er det viktig at vi anerkjenner at selv små moderne båter har meget kompliserte el systemer.

Derfor kreves det at vi også har fokus på utdanning og kompetanseheving slik det har vært i bilbransjen. Det at batteriet nå har en BMS øker sikkerheten, og jeg tør påstå at om installasjonen er utført korrekt, vil et LiFePo₄ oppsett være langt mer sikkert enn en konvensjonell bly/syre. Derimot inneholder BMS elektronikk, og blir plutselig «selvtenkende». Derfor er det viktig at man tenker gjennom flere scenarier slik at ikke batteriet plutselig «dør» uten å ha advart føreren av båten. Det kan skape farlige situasjoner uavhengig av om batteriet driver fremdriftsmotoren eller navigasjonssystemet. Det er også derfor vi har oljetrykk og temperatur på våre konvensjonelle fremdriftsmotorer. Personlig tror jeg ikke på at batteridrift blir det riktige innen fremdriftsmotorer i båter. Det kan gå i seilbåter, men i energikrevende motorbåter skal vi se på helt andre teknologier som metanol eller ammoniakk. I en liter

diesel kan vi oppbevare ca. 10 KW energi. Da en typisk danske bruker ca. 1 600 KW årlig i husstanden, skal det i teorien kun 160 liter diesel til for å oppbevare dette behovet. En 45 fots motorbåt har en typisk tankkapasitet på ca. 1 300 liter diesel – eller med andre ord: litt mer enn 8 personers årsforbruk av energi. Så tenk på det neste gang du tanker motorbåten og overveier å gå over til batteridrift. Den elektrifiseringen vi ser på land kan etter mitt syn overhodet ikke måle seg med de utfordringer vi har til havs.”

Teknologien her er spennende. Utviklingen på området drives hovedsakelig av transportsektoren, som jo er midt i en stor omstilling. Om alle løsninger før eller siden kommer til lystbåtene kan være tvilsomt, men det finnes teknologi det vil være hensiktsmessig å implementere i fritidsbåtsegmentet. Det blir interessant å se hvilke løsninger fremtiden bringer, men når de kommer, er vi som forsikringsagent klar til å ta dem imot.



Lithiumbatterier på hyller

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

ER DU OG BÅTEN DIN FORBEREDT PÅ EN MOB-SITUASJON?

”Mann over bord” (heretter kalt MOB) er ikke noe vi seilere ønsker å oppleve. Selv om solen skinner og vannet er stille og rolig, kan en ufrivillig badetur raskt bli en skjebnesvanger opplevelse der sekundene teller. MOB koster hvert år menneskeliv.

Det kan skje i brøkdelen av et sekund og på mange måter – her er noen av de hyppigste årsakene:

- Du får overbalanse pga. bølger eller plutselige bevegelser i båten
- Du snubler i rot på dørken eller på dekket
- Du har blitt ustabil til bens ved inntak av alkohol
- Du er uoppmerksom når du trer av på naturens vegne over relingen

Likevel blir MOB ofte nedprioritert eller helt ignorert. Eksempelvis får ektefeller og barn ofte lite eller ingen kjennskap til viktige prosedyrer om bord, og mangler derfor også opplæring i bruk av sikkerhetsutstyret ombord.

Det er viktig at ALLE mannskapsmedlemmer har kjennskap til prosedyrer for sikkerhet og nødvendig utstyr ombord. Hvis skipperen faller over bord, vil det resterende mannskap være fullstendig hjelpeløse uten trening i MOB. Dersom skipperen i tillegg har mistet bevisstheten før han faller over bord, eller mister den raskt pga. kaldt vann, er han prisgitt hvis det ikke øyeblikkelig blir handlet raskt og riktig.

Hvis du faller over bord, er det aller viktigste å komme så raskt som mulig tilbake til båten.

Vannet på våre breddegrader er kaldt det meste av året, hvilket vil si i høyden 20 grader, og ofte langt kaldere. Menneskets kroppstemperatur på litt over 37 grader blir derfor så raskt avkjølt at det blir livstruende å oppholde seg i vannet for lenge. Når du blir raskt avkjølt mister du kreftene i armer og ben og blir dermed ute av stand til å kravle ombord igjen på egen hånd eller være en hjelpende faktor for dem som forsøker å redde deg.

Og viktig – ikke hopp uti for å hjelpe den som har falt over bord! I så tilfelle risikerer du plutselig to livstruende situasjoner i stedet for én!

Vi anbefaler deg derfor på det kraftigste at du forholder deg til MOB situasjonen på alle tenkelige måter. Dette gjøres ved å forebygge, forberede og å øve

Forebygge MOB situasjonen

- Dra ikke ut i dårlig vær der sikten er dårlig. Har du seilt ut, søk til nærmeste havn..
- Hold orden på dørken og dekk så det ikke er risiko for snubleulykker
- Bruk eget fottøy ombord
- Unngå vann i bunnen av båten
- Bruk CE godkjente liv- og sikkerhetslinjer samt god-kjente redningsvester med innebygget D-ring som gjør det enkelt og raskt å bruke livlinen. Lys i vesten er en rimelig løsning.
- La være å trede av på naturens vegne over relingen. Bruk bømme til formålet, eller bruk livline dersom trangen til å late vannet ut over relingen melder seg.
- Unnlatt å drikke alkohol da det forringer dømmekraft og balanseevne.

Forberede MOB-situasjonen:

- Lær mannskapet på turer hva de skal gjøre ved en MOB situasjon og lær dem å bruke sikkerhetsutstyret
- Sørg for at redningsvesten er sjekket og fullt funksjonsdyktig, da det er den viktigste faktoren for å kunne spare på kreftene i vannet.
- Bruk bekledning etter 3-lags prinsippet og som kan snøres ved ankler, armer og hode
- Ha om mulig en badetrapp påmontert båten idet man som hovedregel da selv kan krabbe opp i båten igjen uten hjelp
- Ha en kasteline og en redningsbøye ombord og benytt det øyeblikkelig i situasjonen så du ikke mister den fysiske og visuelle kontakten til den som har falt over bord.
- Hav en MOB-knap på GPS'en og bruk den.



- Ha en personlig EPIRP i din redningsvest
- Ha en kraftig lykt ombord dersom MOB skjer i mørket
- Bruk sikkerhetsutstyr som er tilpasset din båt (seilbåt, motor båt, jolle).

Øv på MOB situasjonen – IGJEN OG IGJEN!

Når du har utstyrt deg selv og båten med de nødvendige hjelpemidler og sikkerhetsutstyr, gjelder det å gå i gang med å trene på situasjonen. Finn et sikkert sted der du under kontrollerte forhold kan trene på situasjonen igjen og igjen, gjerne sammen med dem du pleier å seile med. Den regelmessige treningen skal sikre at du i en MOB situasjon gjør tingene riktig FØRSTE GANG, da nettopp det kan være et spørsmål om liv eller død.

Husk å ta på de vanlige seilklærne når du øver, da våte klær øker vekten din med mange kilo som igjen gjør det langt vanskeligere å komme tilbake i båten.

Vi anbefaler selvsagt at ingen bør dra ut på vannet i noe fartøy uten å ha tatt stilling til – og trent regelmessig i MOB situasjonen.

Ønsker du flere utdypende detaljer om hvordan du forebygger, forbereder, trener og manøvrerer ved MOB situasjonen, anbefaler vi at du leser informasjonen «Verd å vite om Mann Over Bord» utgitt av Søsportens Sikkerhetsråd, og som er tilgjengelig på www.soesport.dk



SETT MED TAKSTMANNENS ØYNE

STORMFLO

Stormfloen den 21. oktober 2023 rammet den sørøstlige delen av Skjelland og Syddanmark hardt. Hva er takstmannens oppgaver i denne type saker? Hvordan løses de? Hva kan vi som båteiere gjøre bedre?

Av Mikkel Askman Jensen



Som takstmann for et båtforsikringsselskap blir man sendt ut til mange ulike skader. Om våren er det mange skader i forbindelse med rigging av båten. I seilsesongen er det mange grunnstøtinger og kollisjoner. Om høsten ser man skader i forbindelse med avrigging av master, løfteskader og setningsskader i båtstativ mm. I tillegg er det etterforskning av tyverisaker og brann undersøkelser som fordeler seg gjennom hele året.

En stormflo som den vi opplevde i slutten av oktober 2023 var helt annerledes. Her ble vi noen steder kalt ut til havner der alt var kaos. Vi ble møtt av et

virvar av sunkne og sterkt skadde båter som lå over hverandre, filtrert sammen med vrakgods, knekte master og løsrevne flytebrygger.

Det krever derfor sin mann (takstmann) å få overblikk over situasjonen når man ankommer en slik havn. Overblikket forsøker man å få ved å kontakte havnesjefen. Vedkommende har som regel heller ikke noe overblikk, men setter pris på at man har kommet.

Havnesjefen har i mange tilfelle en liste over båtene i havnen, hvor de ligger, – eller skulle ha ligget. I tillegg har havnesjefen kontaktinformasjon til den enkelte båteier, og i noen tilfelle opplysninger om



båtenes forsikring.

Båtene er naturlig nok forsikret hos ulike forsikringsselskaper. I situasjoner der det er mange båter som skal berges, går de forskjellige takstmenn og selskaper ofte sammen for å planlegge en felles redningsaksjon. Det er både rimeligere og mer effektivt enn om hvert enkelt selskap skulle arrangere berging kun av sine egne båter.

Det finnes også båteiere som ikke har kaskoforsikring på båten og som trolig skal bekoste bergingen selv. Om mulig blir de aktuelle båteierne kontaktet med et tilbud om å inngå i en økonomisk fordelingsnøkkel og få båten berget sammen med de øvrige. Det blir rimeligere for båteieren å være med i en koordinert berging enn om han selv skal stå for det.

Når det er etablert en form for overblikk over situasjonen, skal bergingen planlegges. Det er forskjellig fra havn til havn hvordan dette kan foregå. Er man riktig heldig, kan man rekvirere en stor kran som kan stå på bryggen, og som kan fiske opp båtene. Det er imidlertid svært sjeldent at denne løsningen er gjennomførbar.

I de fleste tilfelle er bergingen forbundet med et møy-sommelig arbeid. Dykkere skal rekvireres og dykkerne fester løftesekker på båten som har sunket. Disse fylles deretter med luft og båten flyter etter hvert opp til overflaten. Er det hull i skroget, må disse tettes tilstrekkelig før båten kan heves.

Når båten er hevet til overflaten, holdes den flytende med store lensepumper. Deretter slepes den forsiktig inn til opptaksbryggen der den løftes på land med en mobilkran. Denne metoden ble brukt i Præstø og Rødvig.

I de berørte havnene på søndre del av Jylland og på Ærø benyttet man også en annen bergingsmetode. Her rekvirerte man en redningsbåt, utstyrt med en stor kran akter, som kunne løfte den sunkne båten. Dette krevde fortsatt dykkere i vannet. De skulle feste løftestopper og frigjøre båten fra diverse vrakgods før den ble løftet. Når båten hang i kranen, kunne man kjøre inn til bryggen der en annen mobilkran løftet den på land.

Når båtene er satt på land, skal det gjennomføres en vurdering av hver enkelt båt. Skadene gjennomgås med tanke på båtens verdi og forsikringssum. Kan båten repareres, skal den raskest mulig rengjøres og tørkes for å unngå ytterligere skade. I disse tilfellene skal båten transporteres direkte til et verft.

Dersom båten har ligget under vann lenge, er den som regel totalskadet. Alt under dekk har sugd vann, og treverk og lakk har tatt skade. Dette er svært dyrt å reparere. Ved rask innsats kan motoren ofte reddes dersom den gjennomskylls med olje. Dette kalles motorkonservering og utføres av en mekaniker.

Dersom takstmann vurderer at båten ikke kan repareres i samsvar med forsikringssummen, blir den

totalskadet. Det innebærer at forsikringsselskapet overtar båten, og båteier får utbetalt en forsikringssum som erstatning. I saker med mindre, nyere båter og joller kan båteierne i noen tilfelle få levert en ny båt som erstatning for den gamle.

Hvis båten er totalskadet, vurderer takstmannen om den er egnet til å bli solgt eller gitt bort. Takstmann kjenner oppkjøpere i bransjen som han kontakter, og i noen tilfelle blir båten annonsert på Facebook eller DBA og solgt til høystbydende.

Hvis båten er svært skadet demonteres utstyr av verdi. Det kan være at det er en nyere motor, skjøter, bra seil eller en nyere mast. Utstyret blir som regel solgt.

Deretter blir båten avhendet og kjørt til opphugging. Dette medfører relativt store omkostninger siden de ulike delene skal kildesorteres.

I forbindelse med stormfloen var mange av båteierne ikke selv skyld i skadene på sine båter. De hadde gjort hva de kunne for å sikre båten med ekstra fortøyninger, som også var tilpasset den stigende vannstanden.

Løsrevne brygger og utriggere, samt drivende båter har vært årsaken til at deres båt har blitt skadet. I Præstø Havn var det faktisk løsrevne utriggere og flytebrygger som var skyld i at mange båter fikk så store skader at de sank.

Drivende båter der fortøyningene hadde røket var også et stort problem. Båtene drev rund mellom de øvrige båtene og var årsak til mange store skader. Ødelagte fortøyninger oppstår ofte fordi båtene ikke er sikret godt nok, eller på en feil måte. Alt for ofte er det snakk om båter som ikke har blitt sett til eller forberedt til stormen. Det er alt for mange båteiere som ikke er tilstrekkelig aktsomme og som ikke viser respekt for det været som er varslet. Stormfloen var varslet i god tid, så det var ingen unnskyldninger for ikke å forberede seg godt.

Ved stormfloen steg vannstanden betraktelig i de berørte havnene. Det innebar at fortøyningene ble overbelastet og røk dersom de ikke var justert etter vannstanden. Det oppstod også skader på båtene da klosser og pullerter ga etter. Det var absolutt ikke alle båteiere som var oppmerksom på at fortøyningene måtte justeres.

Solide fortøyninger av god kvalitet er særdeles viktig når det varsles dårlig vær. Like viktig er det dog at fortøyningene er utstyrt med gummifjæring. Dermed kan de gi etter i takt med båtens bevegelser. Man unngår dermed at fortøyningen ryker eller er årsak til skader på båten. Det er derfor en særdeles dårlig ide å bruke et gammelt storseilskjøte i Dynema som fortøyning.

Vær oppmerksom på at noen typer tauverk blir nedbrutt av UV stråling fra solen og at bruddstyrken dermed reduseres betraktelig. Du bør derfor rådføre deg i båtutstyrsbutikken før du kjøper.

Etter stormfloen ble det påpekt at mange av de skadde og sunkne båtene hadde ligget med hekken mot sjø- og vindretningen. Noen lå endatil på havnens ytterste og mest utsatte båtplasser.

Når det varsles storm, bør man flytte båten til et hensiktsmessig sted i havnen slik at den ligger best mulig beskyttet med tanke på vindretning og sjø. Havnesjefen bør kunne anviser en slik plass ved en høflig henvendelse. Båten bør alltid ligge med stevnen mot vinden og på lesiden av en båtbro. Slik ligger båten best når det gjelder urolig sjø i havnebassenget.

Ved stormfloen var det flere havner som var generelt dårlig beskyttet mot det varslede været. Her kunne mange båteiere med fordel ha initiert opptak av båten før stormen, som jo ble varslet en hel uke i forkant. Båten skulle sannsynligvis blitt satt på land i løpet av kort tid uansett. Man kunne også valgt å flytte båten til en bedre beskyttet havn hvis det var en mulighet for det.

Det er overraskende mange seil og kalesjer som blir blåst i stykker når det er storm. Det skjedde også denne gangen. Hvorfor sikrer man seg ikke bedre? Rulleforseil skal sikres ekstra godt, og helst tas ned. Kalesje og sprayhood skal fjernes, alternativt slås ned og sikres med stropper. Dette er helt enkle foranstaltninger som enhver båteier bør kunne gjennomføre.

Stormfloen har vært en kostbar lærepenge for flere av de berørte havnene. Ut over skader på havneanlegget, har man flere steder hatt utfordringer med å få kontakt med de berørte båteierne. Kontaktinformasjon og telefonnummer var ikke ajourført i havnen. I tillegg ble man oppmerksom på at flere båter rett og slett ikke var forsikret. Dette kan medføre at havnene må betale for berging og fjerning av de sunkne båtene dersom eierne ikke har midler eller ønske om å gjøre det.

Alle havner bør ha et oppdatert register over båteiere og båtens forsikring. Registeret kan enkelt oppdateres årlig i forbindelse med innkreving av havneleie. Båteierne kan eksempelvis fremlegge kopi av båtens forsikringspolise. På den måten unngår man foreldet kontaktinformasjon og er dessuten oppdatert med hensyn til båtens forsikring.

Husk at det er viktig at havnen har riktig og oppdatert informasjon om deg som båteier slik at de raskt kan komme i kontakt. Og husk skikkelige fortøyninger!

Øverst:
Totalskadet Ranieri

Midten:
Sunket Fisher 25

Nederst:
Løfting av sunket seilbåt



HOLD UTKIKK!

Ekko fra radaren ligger forut
for kortplotterens informasjon



Mange av oss som seiler de fleste nautiske mil i Danmark vet at vi kan melde inn et bortkommet sjømerke og at det blir korrekt satt tilbake. Men det gjelder ikke overalt i verden, der merker, sjøkart, navigasjonslys osv. sjeldent er så korrekt som i Danmark. Pantaenius har kunder i hele verden som opplever litt av hvert på sine langturer. Eksempelvis kan regler og retningslinjer for å navigere et skip være helt annerledes i andre deler av verden enn i Danmark. Innstillingen og kulturen for å overholde disse reglene kan også være svært annerledes enn i hjemlige farvann. Troels har vært på langtur, og han forteller her om sine ulike opplevelser:

De som seiler langtur er kjent med bekymringen om hvor nøyaktige sjøkartene er, og om vi kan stole på at sjøveisreglene blir overholdt ute i den store verden. Min erfaring er at vi i Danmark i det store og hele kan stole på sjøkartene. Vi kan stole på bøyer, stole på fyrlykter og navigere trygt etter dybdekurver. Riktig nok finner man nå og da et skjær som ikke er korrekt avmerket, men det hører til sjeldenhetene. Og skulle uhellet være ute, kan man innrapportere posisjonen og skjæret blir lagt inn i oppdateringene.

Det hører også til sjeldenhetene at lyssettingen på seilruter eller medseilere er helt feil. Av ulike årsaker kan det forekomme, men de fleste er oppmerksomme på å føre korrekte lys. Dette bildet kan man stort sett forvente på det meste av veien mellom Danmark og Fransk Polynesia, gitt at man seiler de mest populære rutene.

Men etter Fransk Polynesia er min erfaring at bildet endrer seg. Sjøkartene blir gradvis mer upresise, og man får inntrykk av at navigasjonslysene er mer tilpasset skipperens humør enn de internasjonale sjøveisreglene.

På vår jordomseiling gikk dette for første gang virkelig opp for oss da vi en mørk natt dobbeltsjekket på radaren en øy vi seilte forbi. Øyen viste seg å ligge en hel øy feil ut fra sjøkart og radarbilde. I dette tilfellet var det snakk om mer enn én nautisk mil i forskjell, så det sier seg selv at vi automatisk seilte litt mer forsiktig og med god avstand.

Fra vårt møte med øyen ble det klart at vi måtte skjerpe utkikken og langt oftere gjøre bruk av radaren, også på steder vi normalt ikke ville hatt det i tankene. Det var flere bøyer som ikke fulgte leden, men her kunne vi glede oss over det normalt klare vannet. Så husk også å seile forsiktig om natten.

Man møter også på sorte staker vi kjenner fra skjærgården, som markerer farlige skjær eller rev. Men det viser seg å være vesentlige forskjeller på de sorte stakene i skjærgården og dem på den andre siden av jordkloden. I egen skjærgård viser staken normalt skjæret og ved hjelp av sjøkartet kan man enkelt finne ut hvordan man kommer seg rundt. På den andre siden av kloden er det greit nok en stake som viser hvor revet er, men så har du 50/50 prosent sjanse for å finne den riktige veien rundt revet som kan strekke seg langt ut på begge sider av staken.

Denne tendensen fortsetter jo lenger mot vest man seiler. På denne ruten vil man også i større grad oppleve alternativ lysføring, der Indonesia tar prisen med det man i beste fall kan kalle et virvar. Her er det kun fantasien som setter grenser for utformingen av navigasjonslys, – hvis man da overhodet gjør seg umaken med å føre noen form for lys. I disse farvannene møter man alt fra fiskekuttere som ser ut som de har kjøpt den flotteste blinkende julepynt som kan fremskaffes på det lokale bygg markedet, til store lastebåter uten lys eller AIS, og alt man kan tenke seg der imellom.

For å gjøre seilasen ennå mer interessant, sier gammel overtro i visse områder at det bringer hell og lykke til fisket om du lykkes i å krysse rett foran baugen på en annen båt. Dette fenomenet opplevde vi på nært hold en bekmørk natt der vi hadde vinden inn fra akter og seilene satt som sommerfuglvinger. På avstand så vi et blinkende oransje lys som av erfaring kunne indikere en fiskebøye. Men her kom det oransje lyset plutselig nærmere, for til slutt å vise en silhuett av en fiskebåt under det oransje blinklyset. Silhuetten hadde kurs rett mot oss. Vi startet umiddelbart motoren og svingte styrbord for å unngå fiskeren. Men han ville absolutt jage



lykken, og vi endte med to bakkende seil og en motor i revers før fiskeren lykkelig rundet baugen vår og seilte videre ut i den svarte natten. Senere, på turen gjennom Indonesia, hørte vi om en fisker som ikke rakk helt forbi etter den samme manøveren, men da ved en lastebåt. Heldigvis var meldingen at alle, bortsett fra selve fiskebåten, overlevde ulykken.

Men det er ikke bare andre båter som kan gi utfordringer. De enorme mengder med store trestammer, skrap og fiskeutstyr gir også sine utfordringer. Særlig fiskernes store flytende øyer kalt «FAD» gir god grunn til å holde oppmerksom utkikk. Dette er store tømmerflåter på flere meter i diameter som skaper skygge for fiskerne og dermed et godt utgangspunkt for å få fangst. Den store utfordringen med disse øyene er at de ikke er opplyst. Om dagen kan man normalt oppdage dem på det lille flagget, på en muligens hel bambusstang. Samtidig er øyene såpass store at man faktisk kan se noen av dem på radaren om man ser nøye, for utslaget er sparsomt. Vi unngikk heldigvis å komme på kollisjonskurs med disse «øyene», noe man ikke kan si om våre seilvenner. De traff to av disse øyene, for til slutt å bli viklet inn i et ikke opplyst garn. Det tok dem nesten to døgn å komme fri.

Så hold utkikk!

MESSER OG ARRANGEMENT I 2024

Pantaenius vil være representert på følgende messer og events, og vi gleder oss til å møte kunder og samarbeidspartnere i 2024.

Håper vi ses!

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

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



KLUBBKVELD MED PANTAENIUS?

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

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

Foredraget er gratis og har en varighet på 1 1/2 – 2 timer med rom for spørsmål og diskusjon. Dersom din klubb eller havn er interessert i en uformell kveld med gode råd om båtforsikringer og seilas, kan du kontakte oss her:

Trond Vika Furu +47 2283 4111 – eller info@pantaenius.no



Foredraget er gratis og har en varighet på 1 1/2 - 2 timer med rom for spørsmål og diskusjon

KONTAKT

NORGE

Pantaenius NUF
Fjordalléen 16 (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

INTERNATIONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KONTAKT

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

AKUTTE SKADER HOTLINE

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