

PANTAENIUS MAGASIN

FÖR DIN SÄKERHET FÖR SEGEL OCH MOTOR

Riggkontroll

Tänk efter innan något händer!

Gassystem

Använd gas, men på ett säkert sätt

Plötsligt händer det

Blixtskydd för båtar



INNEHÅLL

Redaktionell.....	3
Tips och råd.....	4
Tänk efter innan något händer!.....	5
De vanligaste källorna för fel på riggen	6
Blixtskydd för båtar.....	8
Gas i motorrummet	10
Använd gas, men på ett säkert sätt.....	11
Prestanda är inte allt.....	12
Undvik GPS-assisterade grundstötningar!.....	13
Meet the team.....	14
Vad ska man tänka på vid en skada	15
PANTAENIUS – ALLTID I NÄRHETEN.....	16

REDAKTIONELL



VD Pantaenius - Bo Bergqvist

Bästa båtvän!

Sannolikt har du valt att försäkra din båt hos oss på Pantaenius för att vår försäkring passar dig och din båt bäst. Du befinner dig i gott sällskap tillsammans med över 100 000 båtägare. I och med att vi alltid försäkrar till ett fast värde och inte gör åldersavskrivningar har du som kund en oslagbar trygghet om olyckan är framme. Sedan har vi i och för sig fler fördelar än vad du finner i våra villkor. Vad man kanske inte tänker på men är nog så viktigt, är att vi alltid kan nå dygnet runt året runt. Ringer du oss kommer du till en av våra kollegor som kan hjälpa dig direkt.

Oavsett hur snabbt vi reglerar skadeärenden eller hur bra din båt blir efter en eventuell reparation, är det ändå

bäst att slippa skador eller stölder. I praktiken är det inte heller ditt försäkringsbolag som betalar skadorna, det är du och jag som båtägare och försäkringstagare som till sist står för notan. Det som varje år kostar mest i skadeväg är grundstötningar, men med några råd enklast att undvika. Stanna på djupt vatten, gena ALDRIG över tremeterskurvan och när du är på väg ut, in i en marina eller i en naturhamn, håll nere farten tills du är på djupt vatten.

I denna broschyr har vi samlat en del av våra erfarenheter om vad du kan göra för att undvika skador så långt det är möjligt. Läs gärna igenom och fundera på vad du kan göra för att minska risken att råka ut för en skada. Trevlig läsning.

Trevlig läsning
Bo Bergqvist

TIPS OCH RÅD



TÄNK EFTER INNAN NÅGOT HÄNDER!

Var ärlig: När var förra gången du utförde en professionell riggkontroll av en riggare? Som vi alla vet beror allt på riggen och ändå behandlas den i regel ganska försumligt.

Eller mastbrott är något av det värsta som kan hända en seglare. Ändå försummas riggen ofta av bekvämlighet eller på grund av bristande teknisk kunskap.

Till och med det minsta problem på riggen, som till exempel en för liten riggbult i gaffelterminalen, slitna vantinfästningar, en böjd riggbult eller saxpinne, som ibland till och med saknas helt, kan resultera i mastbrott. Bara under de senaste 3 åren har Pantaenius haft cirka 500 skadefall enbart på grund av sådana problem.

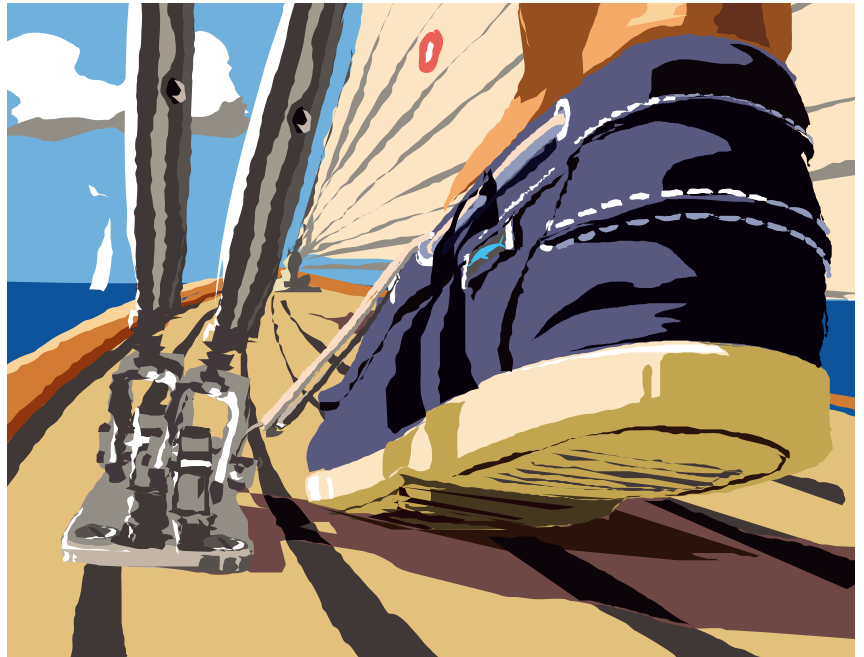
”Skador på mastprofilen och på stående rigg förlusten av segel och betydande skador på däcket, på beslagen eller på elektroniken kan snabbt uppgå till mellan 30 000 och 100 000 euro på en standard 42-fots båt. För äldre båtar kan detta innebära en totalförlust” säger Axel Putlitz-Lürmann, chef på skadeavdelningen hos Pantaenius i Hamburg.

Naturligtvis kan fel på riggen finnas i många år utan att det märks. Men vad som kan gå fel kommer så småningom också att gå fel! En överraskande situation med riktigt starka vindar och en motsvarande våg kan räcka för att överbelasta en redan inte helt felfri rigg och det som man inte trodde var möjligt händer.

Vissa båtägare lämnar masten stående på året runt. I vattnet såväl som på land är en omfattande inspektion av alla komponenter på en stående rigg inte möjlig. Det är därför viktigt att ta ner riggen regelbundet, lossa och kontrollera alla infästningar mellan stagen och masten. Vi rekommenderar att du gör detta under hösten! Även om man gärna stugar undan riggen fortast möjligt så är det mer meningsfullt att göra detta på hösten än kort innan säsongen börjar. Då har man helt enkelt mer tid på sig att samla information om de åtgärder som behövs, att beställa dessa och att sedan installera dessa.

Tips: Många masttillverkare, riggare och segelmakare erbjuder checklistor för nedladdning på sina webbplatser. Det är verkligen värt att gå igenom dessa regelbundet och att föra protokoll om statusen. Så märker du eventuella förändringar avsevärt fortare.

Om du märker tecken på slitage, korrosion eller sprickor så bör du kontakta en riggexpert. I vilket fall så är det meningsfullt att beställa en riggare som du litar på för regelbunden riggkontroll. Tränade ögon upptäcker potentiella fel redan i ett tidigt skede. Många servicefirmor erbjuder omfattande riggkontroller – vilket är en förnuftig investering som bör göras med regelbundna mellanrum!



Hur ofta en professionell riggkontroll bör utföras beror naturligtvis på de belastningar riggen utsätts för: En kappseglingsbåt eller en långfärdsbåt som används för långa turer måste naturligtvis kontrolleras oftare än en båt som endast seglas några dagar eller bara några timmar.

Tips: Titta gärna över riggarens axel! Vi rekommenderar verkligen att du är med vid riggkontrollen för att förstå förbindningarna på masten och för att få upp ögonen för eventuella farokällor.

KOMPLETT RIGGBYTE

Felaktigt intrimmad mast, saltvatten, uv-strålning och sjögång: Riggen utsätts för enorma belastningar under hela säsongen. Därför förstår man också att även det kraftigaste materialet med tiden har uppnått sin naturliga halveringstid. De olika tillverkarna rekommenderar därför att alla stående rigg komponenter byts ut efter 10 till 15 år eller efter 20 000 till 25 000 nautiska mil.

Visste du till exempel, att fasta komponenter, i synnerhet rörkomponenter och beslag, som t.ex. terminaler, även utsätts för diverse belastningsförändringar även i hamnen? Fråga din riggare om det är nödvändigt att byta ut stående komponenter som vant, stag och infästningar på grund av en lång tids användning eller på grund av åldern.

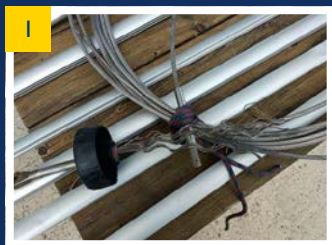
DE VANLIGASTE KÄLLORNA FÖR FEL PÅ RIGGEN

Förutom en noggrann inspektion av riggen före eller efter säsongen är kontroller däremellan minst lika viktiga för säkerheten ombord. Att gå ett varv på däck för att själv inspektera en del av masten, bultarna eller sprintarna tar

bara några minuter. Vi har sammanställt felkällorna på riggen, som vi ofta konfronteras med i praktiken.

SLITAGE OCH SKADOR ORSAKAS FRAMFÖR ALLT GENOM:

- Korrosion (t.ex. elektrolytisk korrosion av olika material som stål och aluminium; ju fuktigare och saltare luften är desto större är risken).
- Skiftande och tunga belastningar på stående komponenter
- Felaktig installation



RULLSYSTEMET

Ett förstagsbrott är ofta orsaken till ett masthaveri. Särskilt när man sätter an förseglen så utsätts och därigenom även focken i rullsystemet för stora belastningar. Rullningssystemets lagring kan vid ökat slitage även innebära en ökad belastning på förstaget. I många fall slits wiren och de enskilda wire kardelerna börjar gå av. Spännskruven, wiren och lagret i rullningssystemet bör därför kontrolleras oftare - även om demonteringen inte är helt enkel.

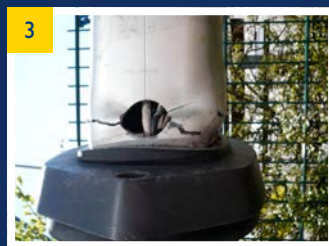


SPRIDARE

Är bultarna och infästningarna säkrade på spridaren? Både infästning mellan spridarna och masten såväl som mellan spridarens ändbeslag och spridaren måste säkras från att kunna glida ut.

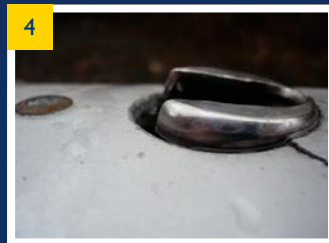
Utmattningsprickor: Så snart masten böjs och vanten är uppspända tenderar spridaren till att röra sig i sitt säte. Spridarens fäste belastas och följderna kan vara att det bildas sprickor i spridaren samt på stället där spridarbeslaget är fäst i masten.

Korrosion: Om spridarbeslaget inte öppnas och underhålls regelbundet kan det här bildas kraftig korrosion, vilket i sin tur kan leda till brott.



MASTEN

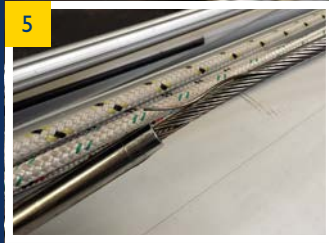
I mycket få fall orsakar själva mastprofilen skador. Snarare är det defekta komponenter och defekter i stående rigg, härfinna sprickor i mastfoten, skårer, bucklor eller allvarliga korrosionsskador som kan påverka mastens stabilitet.



HAKPLÅTAR

Hakplåtarna har som uppgift att fästa vanten på masten och därmed hålla vantens kraft mot mastprofilen. Idag är de oftast upphängda i mastprofilen och säkrade med skruvar eller nitar mot att kunna förskjutas eller mot att kunna lossna i obelastat tillstånd. Är hakplåten fortfarande korrekt eller börjar plåten att vippra/att flytta på sig? Det märker du på plåtens läge och i mer avancerade fall på sprickor och deformationer på infästningen i masten.

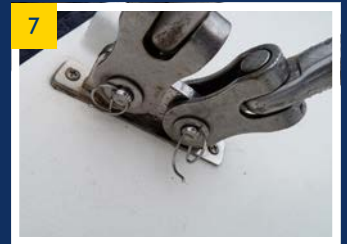




RÖSTJÄRN, VANTSKRUVAR
Sprickor, korrosion, slitage eller deformation? Böjda eller defekta bultar? Ett slitet röstjärn känner man igen på det typiska „långsträckt hålet“ och/eller genom att det bildas sprickor och rost. Anledningen till detta kan vara en bult som är för liten eller en för stor belastning. Det är också viktigt att kontrollera respektive röstjärn under däck: Är skruvarna och muttrarna i skottet ordentligt åtdragna och att själva skottet sitter ordentligt fast? Finns det korrosion i området kring däckgenomföringen? Om vantskruvarna monterades i början av säsongen så måste gängorna rengöras och smörjas så att de rör sig smidigt. När de är monterade måste de säkras mot vridning.



BULTAR
Bultar/stift som är för små eller bristfälliga leder ofta till skador på bultens säte. Detta kan resultera i deformationer på själva bulten, på terminalen och på röstjärnen som är förbunden med den. Riggbultens montering till terminalen och t.ex. med röstjärnet bör tas isär och kontrolleras regelbundet. En kontroll om det finns korrosionsskador, deformation och sprickor är särskilt viktig. Sprickor kan t.ex. också orsakas av deformation, men även av korrosion. Rengöring och polering av ytorna gör möjliga skador synliga och måste därför betraktas som normalt underhåll.

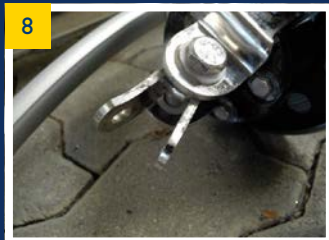


SPRINTAR
Öppnade låsringar och icke låsta saxpinnar kan leda till att riggbulten inte längre sitter fast ordentligt och att den viktiga infästningen lossnar.

Tips:

- Undvik att använda låsringar i områden där skot, förtöjningsdetaljer eller liknande kan glida över låsringen. Skor, väskor och liknande kan genom att de fastnar i låsringen leda till att den öppnas respektive deformeras.
- Sprintar ska alltid tejpas för att förhindra att de öppnas resp. deformeras och/eller att de faller ut.
- Sprintar ska inte användas flera gånger om materialets hållfasthet minskar om man öppnar och stänger dem för ofta.

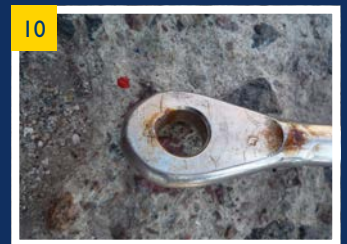
10



GAFFELTERMINALEN
Gaffelterminaler finns t.ex. överallt där en vant resp. ett för- eller akterstag förbinds med ett röstjärn. Om en bult skulle glida ut ur en gaffelterminal på grund av att den inte har säkrats eller låsts så öppnas resp. böjs terminalen och lossnar från röstjärnet.



VANT OCH STAG
Deformerings, som t.ex. att wiren är kraftigt böjd, ser man framför allt när wiren inte belastas t.ex. om vanten är lösa. En wire består av enskilda ståltrådar (kardeler): Om en sådan kardel går av så ser man att tråden står ut på stället där den har gått av. Särskilt vid övergången till terminalen har wiren en tendens att gå av på grund av slitage eller korrosion. Om wrens enskilda kardeler står ut eller har gått av måste man byta ut respektive vant eller stag. OBS! Vant (sidostagning) byts ut parvis vid kardelbrott.



TERMINALEN
Terminaler finns i änden på vant och stag och de är för det mesta fastpressade. Därför är det viktigt att kontrollera dessa regelbundet och mycket noga. Om det syns härfinna sprickor eller deformationer ska man reagera omedelbart, eftersom detta kan leda till brott fortare än man tror. En terminal kan deformeras resp. böjas om den belastas i fel läge. Därför är det viktigt att kontrollera att den har sin ursprungliga form och att jämföra den med andra terminaler om man är osäker. T-terminaler är särskilt känsliga för att böjas mellan valsningen och T-stycket varför det är viktigt att titta lite närmare på detta ställe.



BLIXTSKYDD FÖR BÅTAR

Även om effektiviteten med professionella blixtskyddssystem sedan länge är bevisad så är sådana system tyvärr ännu inte standard på båtar och yachter. Men vi båtägare kan ändå göra något, för att motverka eller åtminstone minska de förödande effekterna av ett blixtnedslag. Det finns ett antal alternativ som kort presenteras här.

Skador genom blixtnedslag ökar enormt, antalet hos Pantanius kunder tredubblats de senaste åren. Effekterna av ett direkt eller indirekt blixtnedslag kan variera mycket, men utgör ofta en betydande risk för skador på både människa, utrustning och material. Även dagar efter ett blixtnedslag som man kanske inte ens har märkt händer det ibland att båten plötsligt uppvisar defekter i system eller material som i sin tur kan leda till ytterligare följskador. Huruvida en båt klarar ett åskoväder är inte bara en fråga om man har tur eller inte, ett korrekt installerat blixtskyddssystem skyddar både dig och din båt.

HUR FUNGERAR ETT BLIXTSKYDD OMBORD?

Blixt- resp. åskskyddssystem är komplexa och har en mycket viktig uppgift ombord. Installationen bör därför alltid utföras av en firma som är experter på detta område. Ett tekniskt funktionellt skydd mot blixtnedslag uppnås vanligtvis genom en kombination av blixtskydd och överspänningsskydd. Dessutom erbjuder det så kallade CMCE-systemet en alternativ lösning som är avsedd att aktivt förhindra blixtnedslag genom att avjonisera luften. De specifika åtgärder som måste vidtas varierar rätt mycket beroende på i vilket farvatten man befinner sig och vilken typ av båt det är fråga om. Varv, återförsäljare eller båtelektiker kan ge råd och svar på många frågor om åsk- resp. blixtskydd ombord och vidta de åtgärder som är nödvändiga. Alla installationer skall

vara fackmässigt utförda, vi rekommenderar att anlita en fackman för en slutlig bedömning och man bör även be den samme att utfärda ett dokument om detta.

VILKA MÖJLIGHETER FINNS? ÅSKLEDARE

En åskledares funktion är att fånga upp den elektriska energi, som för kort tid kan uppgå till flera tusen volt och ampere, och att sedan leda den vidare till jordningen. Detta uppnås genom att alla ledande delar ombord ansluts till varandra samt till jordningen och att de då har en enhetlig elektrisk potential. Om installationen utförs korrekt kan en överföring på människan förhindras och skador på båten minimeras. Beroende på den önskade omfattningen av skydd och båtens utrustning monteras en eller flera åskledarstänger av koppar eller stål på toppen av masten och på andra utsatta delar. Med en korrekt installation skapas en skyddszon som täcker alla områden ombord på båten. Blixtens energi leds till jordningen via åskledarstängens. På segelbåtar sker detta via masten samt via vant och stag. På segelbåtar med en mast av trä samt på motorbåtar sker detta med hjälp av en kopparkabel som leder energin resp. strömmen i riktning mot jordningen. Viktigt är att försäkra sig om att åskledarstängens alt. åskledarstängerna och åskledarna är av tillräcklig dimension. Jordningen sker genom ett stålskrov, en insatt jordningsplåt eller genom själva kölen. Seglare ska se till att jordningen befinner sig

under vattenytan även vid krängning. Även om blixten nu kan ledas genom båten så måste det även finnas en möjlighet i själva båten för en potentialutjämning som skydd mot överspänning eller mot gnistor. Det innebär att alla ledande delar måste vara anslutna till varandra och till jordningen. Hit hör t.ex. också spisen, diskbänken, handfat/diskho och batterier.

Det är ytterst viktigt att åskledarens anslutningar måste kunna klara de enorma strömstyrkorna som en blixthar. De flesta normala anslutningsdon som finns ombord på båten lämpar sig inte för detta ändamål.

ÖVERSPÄNNINGSSKYDD

Dessa är strömbrytare som fungerar som överspänningsskydd och som skyddar efterföljande enheter som navigationsutrustning, belysning och annan ansluten elektrisk utrustning ombord vid överspänningar. Denna form av blixtskydd förhindrar skador som kan uppstå på grund av induktiv och kapacitiv överspänning om blixten går ner i omedelbar närhet av båten. För att säkerställa ett effektivt överspänningsskydd bör ledningarna ombord läggas i avskärmade kabelkanaler och så kallade blixtröm- & överspänningsledningar installeras i elnätet ombord på båten samt i landanslutningen och signalledningarnas in- och utgångar. Ofta delas elektriska system upp i flera blixtskydds-zoner som är separerade genom de ovan nämnda ledningarna som leder bort strömmen.

ALTERNATIV MÖJLIGHET: FÖRHINDRA ETT BLIXTNEDSLAG

Till skillnad från den konventionella metoden att avleda en blixthar marknaden nyligen lanserat en annan metod för att förhindra blixtnedslag ombord. Det så kallade CMCE-systemet från Sertec använder principen potentialutjämning så att ingen blixthar går ner i det skyddade området runt båten. Via CMCE absorberas de stora negativa laddningarna i luften och avleds ner i havet eller marken. Denna process eliminerar positivt laddade uppåtströmmar och förhindrar därmed bildandet av en blixtkanal eller en huvudblixth inom

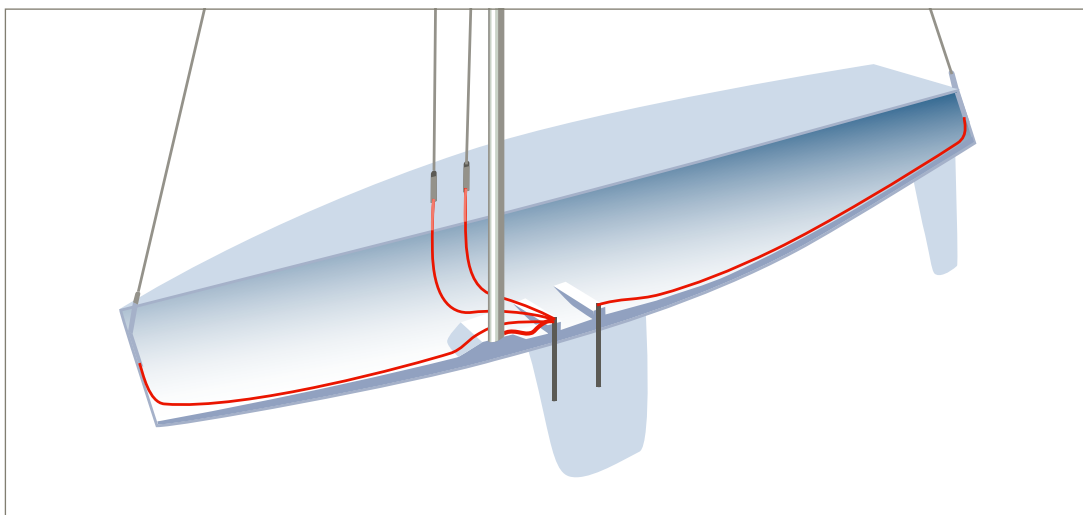
enhetens täckningsradie. Ju större CMCE är desto mer negativ laddning kan enheten avleda och desto större är det skyddade området. Systemet kräver endast adekvat jordning och ingen energiförsörjning

Systemet, som ursprungligen utvecklades för att skydda byggnader, har sedan vidareutvecklats speciellt för den marina sektorn och lovar att minska sannolikheten för blixtnedslag i det skyddade området med 99 %. CMCE-systemet, om det är korrekt installerat, godkänner Pantenius som adekvat blixtskyddssystem.

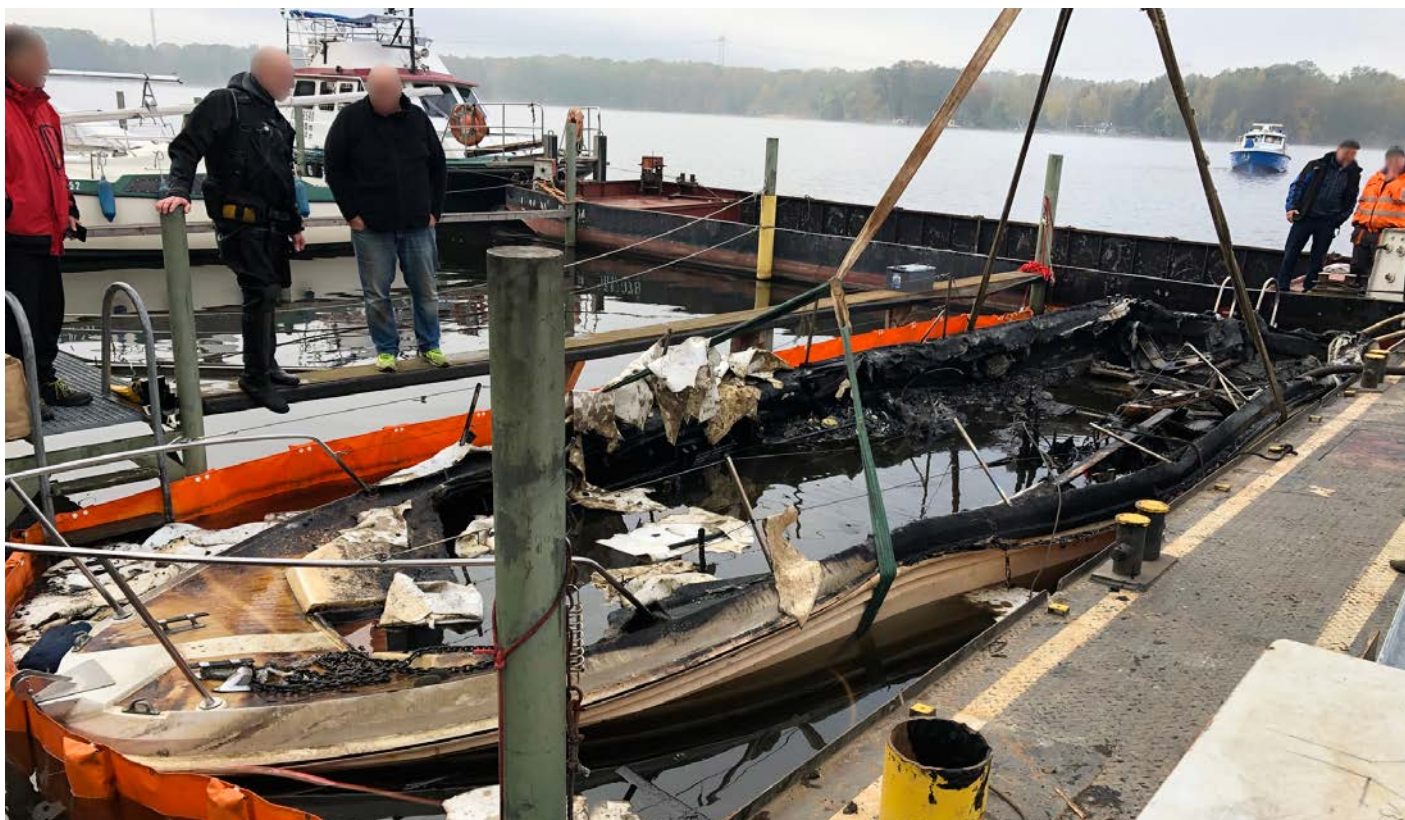
I Europa säljs CMCE-systemet för närvarande uteslutande av firman ELNA i Hamburg, som har specialiserat sig på säkerhets- och kommunikationsteknik samt elektriska komponenter inom områdena luftfart, sjöfart och fordonsteknik.



CMCE System



Blixten avleds genom jordning av vant och stag samt via mastfötten ner i kölen



Risk för brand

GAS I MOTORRUMMET

När motorn inte startade så började ägaren till en Princess 32 att leta efter orsaken. Kort tid senare brann båten. Vad hade hänt?

Säsongsavslutning på en marina i närheten av Berlin. En båtägare försöker förgäves att starta sin inombordare, som helt enkelt inte vill starta även efter flera förgäves försök. Alltså börjar han med att leta efter orsaken. Han gör ytterligare ett försök att starta motorn med hjälp av ett externt batteri, men inte heller detta hjälper. Nu demonterar han tändstiften i motorn för att rengöra och torka dem. Medan tändstiften är demonterade trycker han på startknappen för motorn för att avlägsna överflödigt bensen ur brännkammarna. Efter flera nya startförsök hör han en häftig smäll och plötsligt stod hela motorrummet i ljusan låga. Den chockade båtsägaren hade tur i oturen: Han kunde rädda sig och skadades inte. Skadan på båten var emellertid stor. När brandkåren

anlände var det knappt något kvar av till-skrovet.

FARLIGA ÅNGOR

Det finns många orsaker att det kan börja brinna ombord. En av de vanligaste orsakerna för brand ombord är antändbara gaser i motorrummet. Det händer väldigt ofta att båtägare underskattar faran som en bensindriven inombordare kan innebära. Motorrum på båtar är i regel slutna system. Därför kan ångor här samlas fortare än man tror och komprimeras. Så var det också i detta fall: När båtägaren försökte starta motorn och utförde rengöringsarbeten samlades mättade bensenångor ohindrat i motorrummet. När dessa blandades med syre bildades en ytterst antändbar gasblandning. En enda liten gnista, som bildades vid tändstiftkontakten till motorlocket, räckte i detta fall för att antända gasblandningen.



VIKTIGT

För alla som själv gärna utför olika arbeten på sin båt är det mycket viktigt att tänka på, att bensen som kommer i kontakt med omgivningsluft snabbt kan bilda en lätt antändlig gas-luft blandning. Därför rekommenderas det alltid att kontakta en reparationverkstad som man litar på, om man har problem med att starta motorn.

ANVÄND GASOL, MEN PÅ ETT SÄKERT SÄTT

Gasol är ett rent, effektivt och enkelt alternativ – för att laga mat, för uppvärmning eller kylning. Gasol drivna system finns idag ombord på i stort varje båt. Men denna populära energikälla innebär samtidigt också vissa risker. Olyckor med händer om och om igen och med delvis förödande materiella skador och personskador. Den främsta orsaken är: ett otillräckligt eller bristfälligt underhåll av Gasolsystemet.

Till skillnad från system monterade i hushåll eller husbil, finns ingen underhållsskyldighet för system i båtar.

Men vad händer om vi får en läcka på gasolsystemet? eftersom gasolen är tyngre än luft, samlas denna i botten på båten och då båten förhoppningsvis är tät, komprimeras gasen. detta i sin tur kan leda till att en ytterst antändbar blandning bildas och minsta lilla gnista kan leda till katastrof. Även om gasol inte är giftigt i sig, kan gasen tränga bort luften och orsaka kvävning.

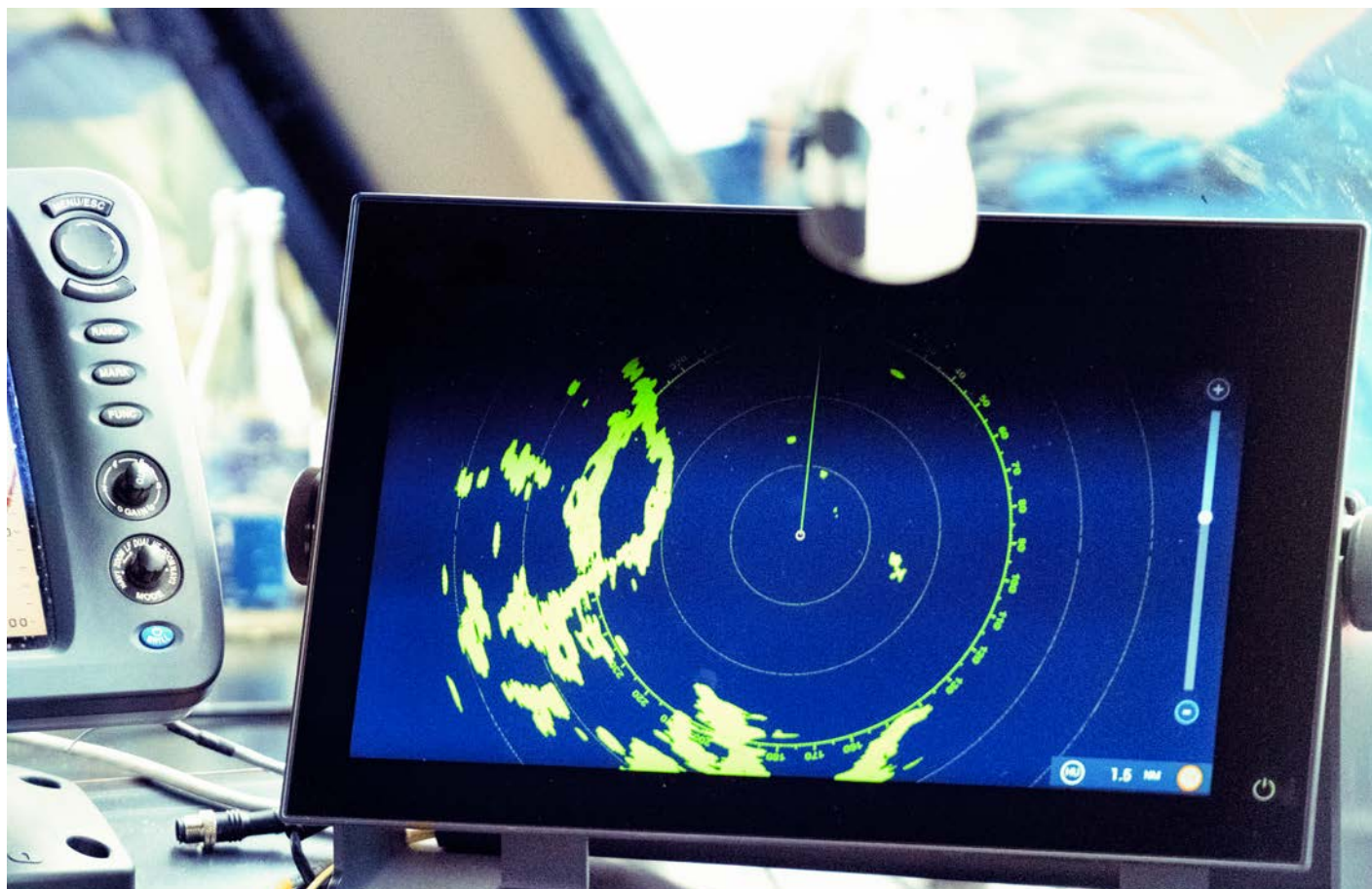
Men det finns några snabba och enkla åtgärder som man kan vidta för att minska denna risk. Vi rekommenderar att systemet kontrolleras vart annat år, det är väl spenderade pengar. framför allt är det viktigt att kontrollera systemet om man köper en begagnad båt, på både slangar och regulator står tillverkningsåret och dessa skall bytas efter högst 6 år.

Håll ögonen öppna även om man just låtit kontrollera systemet, skall man alltid hålla ett öga på detsamma. Det kan hända att äldre komponenter orsakar en läcka utan att detta upptäckts och man bör vara extra noggrann med slangar och regulatorn. Bra alternativ är fjärrstyrda gasbrytare med vilka man kan stänga av gastillförseln direkt från t ex spisen. Vidare kan en gasdetektor vara en bra investering för säkerheten ombord, men tänk på att dessa inte skall placeras i taket som en brandvarnare, utan långt ner i båten.



På både gasregulatorn och på gasslangen står tillverkningsåret. Båda dessa komponenter bör bytas ut efter sex år.





UNDBIK GPS-ASSISTERADE GRUNDSTÖTNINGAR!

Idag navigerar nästan alla med hjälp av en navigator/plotter eller surfplatta i båten. Den elektroniska navigationen har i många fall gjort navigationen och båtåkandet säkrare och tryggare, men det finns även en del risker med att lita på navigator och elektroniska sjökort till 100%. Ett nyttgivet papperssjökort är fortfarande det allra säkraste att navigera på för fritidsskepparen.

Där finns all information redovisad och presenterad på ett sätt som kartografen noggrant planerat för att du som navigatör enkelt och tydligt skall kunna ta till dig informationen och navigera säkert. Samma information som redovisas i de tryckta papperssjökorten levereras till tillverkarna av elektroniska sjökort som sedan sätter sin egen design på sjökortsdatat. Varje tillverkare har sin egen design med egna symboler, färger, texthantering med mera. Dessutom kan du som användare göra en stor mängd val av vad som skall visas och hur det skall visas. Det som sedan visas på skärmen är mycket sällan något som liknar papperssjökortet. I ett papperssjökort finns all information redovisad och "sorterad" på ett sätt som gör den tillgänglig direkt. I en navigator måste man zooma ut för att få överblick, och zooma in för att få detaljupplösningen, och i utzoomat läge kan inte all information redovisas, då skulle bilden inte bli läsbar. Detta gör att viss information "försvinner"

i mer utzoomade lägen, för att sedan "dyka upp" när man zoomar in. Navigerar man i för utzoomat läge riskerar man att inte se viktig information som exakta djup på grundklackar eller annan viktig information. Detta riskerar man inte att missa om man har ett papperssjökort bredvid sig också.

Ett "problem" som många inte är medvetna om är att stora delar av våra farvatten har mycket gamla sjömätningar, särskilt i grunda vatten där vi fritidsskeppare ofta håller oss. Med mätningar gjorda i mitten och slutet av 1800-talet som grund för dagens digitala sjökort kan man kanske förstå att det med dagens exakta GPS-navigation finns stor risk för "GPS-assisterade grundstötningar", men även sjömätningar så sent som under 1980-talet har en noggrannhet som inte matchar dagens GPS-teknik.

Läser man det finstilla på ett sjökort så står det att det inom vissa områden kan finnas positionsfel på upp till 50 meter – en ö, en bränning eller en undervattenssten kan alltså "fara omkring" +/- 50 meter positionsmässigt, samtidigt som vår navigator visar vår position med en eller ett par meters noggrannhet. Detta är många inte medvetna om idag, utan navigerar väldigt "snålt" runt uddar och grund.

Man ska också vara medveten om att även om navigatören är modern så är det en viss eftersläpning på skärmen, positionen som visas där är var man befann sig för en stund sedan och inte i just detta nu (om man inte ligger helt still förstås). Ju snabbare man kör desto större blir denna eftersläpning. Ytterligare ett "problem" med de elektroniska sjökorten är att det är mycket svårt att se varifrån/vem som levererat datat. I Sverige är det Sjöfartsverket som har heltäckande sjökortsdata längs kusterna. Sedan har vi på Hydrographica gjort detaljerade specialsjökort i en del områden. Har man papperskort är det ju tydligt vem som svarar för datat, men på en navigator är det mycket svårt att se vem som levererat datat till det elektroniska sjökortet. Dessutom är det så att på Hydrographicas sjökort finns det en 2-meters djupkurva och en 3-meters djupkurva, men i sjökortsdatat från Sjöfartsverket finns ingen 2-meters

djupkurva, bara 3, 6, 10 osv. Detta har i flera fall orsakat onödiga tillbud och grundstötningar då det i det digitala sjökortet mycket sällan tydligt framgår att man nu kommit in i ett område med data från Hydrographica och att den (oftast) mörkblå färgytan inte representerar 3 meters vattendjup utan 2 meters djup. Att det ofta är sparsamt med djupkurvsiffror i de elektroniska sjökorten gör det inte lättare att observera detta.

Att navigera digitalt på plotter är bekvämt och oftast säkert, men den kloke har alltid ett papperskort bredvid sig och litar inte till 100% på vad som visas på skärmen!

Jesper Sannel
Hydrographica



MEET THE TEAM

På kontoret har vi givetvis specialister både på segel- och motorbåt och två av dem finner du i vårt skadeteam. Nedan har vi en kort presentation av Per och Jim från teamet.

PER LINDBERG

Eller Pelle som han kallas till vardags har arbetat på Pantaenius sedan 2014 och är efter sina många år på Seldéns och senare som riggare i egen regi, välkänd inom seglarvärlden. Pelle har hjälpt ett oräkneligt antal seglare med deras riggproblem och var även ansvarig för riggarna på alla Swedish Match Cupbåtar under ett antal år. Seglarkarriären tog fart för ganska exakt 50 år sedan i Härnösand och som för dom flesta av oss, i en optimist. Därefter har det blivit ett antal olika klasser och Pelle är fortfarande med och seglar Drake när tillfälle ges. Pelle håller även kurser i splitsning med mera och här på kontoret har Pelle med jämna mellanrum temakvällar med rigg i fokus. Pelle tar hand om alla sorters skador, men är specialiserad på segelbåtar.

JIM ARVIDSSON

Jim som arbetat hos oss sedan 2017, är född och uppvuxen på båtbyggerön Orust och med havet som närmsta granne, är det där Jim tillbringat större delen av sin uppväxt. Redan som liten började han hjälpa sin far på det egna båtvarvet och har givetvis med sig massor av erfarenhet därifrån. Som åttaåring fick Jim sin första optimist och trots att det är för motorbåtar Jims hjärta klappar mest, har Jim även hunnit med långsegling i sitt liv. Före Pantaenius var Jim inom fartygsbranschen och bytet över till båtskadereglerare för några år sedan var ett helt i linje med Jims intressen och erfarenheter. Jim är den som har mer fokus på motorbåtar, men givetvis hjälper han även till på segelbåtssidan.



Alltid vid din sida: Jim Arvidsson, Per Lindberg, Kirstin Grosskopf och Bo Bergquist

VAD SKA MAN TÄNKA PÅ VID EN SKADA

Oavsett om du är ansvarig eller inte, är en olycka alltid en extremt obehaglig situation och innebär olika rättigheter och skyldigheter. Vi har sammanställt vad som måste sändas in vid händelse av en skada, samt användbar information om själva skadeprocessen.

1 Anmäl skadan så snart som möjligt och upplys om telefonnummer där vi kan nå dig.

5 Har du varit involverad i kollisionsskador skall du ALLTID upplysa om motpartens namn, adress samt försäkringsbolag.

2 Försök alltid att begränsa skadan så mycket som möjligt.

6 Om vi använder en besiktningsman kan du alltid vara med själv.

3 Stöld, inbrott och skadegörelse skall alltid polisanmälas.

7 Ta aldrig på dig ansvar inför tredje man utan vårt samtycke.

4 Det är alltid bra att ta foto av alla involverade båtar speciellt om det är en annan eller utländsk part inblandad och ta eventuella vittnesuppgifter. Crewmedlemmer können versichert werden.

8 Repareras båten av ett varv, skall varvet ALLTID kontakta oss innan reparationen påbörjas

DU NÅR OSS DYNGNET RUNT

Måndag till fredag från kl 09:00 - 16:30

0303-44 50 11

Vid akut skada utanför kontorstid ring vårt journummer:

+46 767 65 88 00

skador@pantaenius.se



PANTAENIUS – ALLTID I NÄRHETEN

SVERIGE

Pantaenius AB
Hamngatan 25
44267 Marstrand
Tel. 0303 44 50 00
info@pantaenius.se
pantaenius.se

INTERNATIONAL

Storbritannien*
Plymouth · Tel. +44 1752 22 36 56
info@pantaenius.co.uk

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

Danmark
Skive · Tel. +45 97 51 33 88
info@pantaenius.dk

Österrike
Vienna · Tel. +43 1 710 92 22
info@pantaenius.at

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

Tyskland
Hamburg · Tel. +49 40 37 09 1234
yacht@pantaenius.com

Australien
Sydney · Tel. +61-(02)-9936 1670
info@pantaenius.com.au

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

ANSVARIG UTGIVARE

PANTAENIUS AB
Hamngatan 25
44267 Marstrand
Tel. 0303 44 50 00
info@pantaenius.se
pantaenius.se

DESIGN/PRODUKTION
Headquarters Hamburg Werbeagentur
Oberhafenkontor
Stadtdeich 27 · 20097 Hamburg
Tel. +49 40 87 87 99 24
info@hqhh.de
hqhh.de

KUNDTJÄNST / FÖRSÄLJNING

Ansöka om en offert
Tel: 0303 – 44 50 00
info@pantaenius.se

JOURTELEFON

(vid akuta ärande)

Pantaenius dygnet runt
Tel: +46 767 65 88 00
skador@pantaenius.se