

# PANTAENIUS MAGASIN



2022

## Undgå vandindtrængning

- tips til forårsklargøring

## Når drømmen går op i røg

- langtur fik brat afslutning

## Husk lige redningsvesten!

- sådan tjekker  
du den selv

## Et møde med spækhuggere

- slæbt i land  
af kystvagten



## KÆRE LÆSERE

Når du læser dette nummer af Pantaenius Magasin, er vi allerede et godt stykke inde i 2022, og foråret er begyndt at bryde igennem, så en ny sæson på vandet kan tage sin begyndelse. Vi kan se frem til en ny sæson, hvor vi starter uden nogen restriktioner for vores færden med hensyn til Covid-19. Alle restriktioner er væk i Danmark, Norge og Sverige, og resten af Europa arbejder sig hen imod genåbninger af samfundet. Så vi håber på en lang og meget mere normal sæson på vandet.

Vi håber, at alle de nye brugere på vandet og mange flere vil opleve en sæson, hvor de nu kan nyde livet på vandet fuldt ud og føle sig velkomne blandt alle de garvede brugere af søterritoriet.

I årets Pantaenius Magasin har vi i år valgt en række artikler, som sætter fokus på bådens- og den personlige sikkerhed. Der er en artikel om kontrol af propellen, så den bliver siddende på båden hele sæsonen og ikke pludselig falder af i en kritisk manøvre. Vi har en artikel om sikring af båden mod indtrængning af vand. Så sætter vi fokus på den personlige sikkerhed med en artikel om pleje og vedligehold af den selvoppustelige redningsvest. Sidst i rækken af sikkerhedsorienterede artikler, har vi en kort vejledning om, hvordan du tjekker din rig, så du kan forebygge ubehagelige oplevelser.

Vi har også en fortælling fra en af vore kunder om, hvilket mareridt det er, at opleve at den båd, man har valgt som sit hjem for at sejle jorden rundt, pludselig bare er et udbrændt vrag – hvordan kommer man videre fra sådan en oplevelse?

Vi har også en kunde oplevelse, med det meget mærkelige fænomen, hvor båden bliver angrebet af en flok spækhuggere. Rigtig mange tursejlere har desværre oplevet dette i farvandet omkring Gibraltar strædet. Desværre har ingen indtil nu kunne forklare, hvorfor det sker, men for dem der oplever det, er det en rigtig ubehagelig oplevelse

Så vil jeg lige reklamere for, at vi stadig gerne vil komme ud i jeres klubber og havne og holde et oplæg om forsikring af både. De fleste af vore arrangementer i sidste sæson blev desværre aflyst. Nu håber vi både at kunne komme ud og holde oplæg, komme på messer og deltage i events rundt i Danmark, Grønland og Norge som tidligere.

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

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

*God læselyst.  
Gert Toft, Managing Director*

# TAB AF PROPELLEN

*Der bliver desværre tabt en del propeller hvert år rundt omkring i de danske havne og farvande. Situationen er kedelig, og ofte opdager du det først, når du skal bruge den til at bakke eller bremse med.*

Propellen bliver ofte tabt - men hvorfor? Der bliver desværre tabt en del propeller hvert år rundt omkring i de danske havne og farvande. Situationen er kedelig, og ofte opdager du det først, når du skal bruge den til at bakke eller bremse med. Årsagen hertil er, at så længe båden er "i frem", bliver propellen holdt på plads og trykket ind mod sejldrevet af propellens rotation i vandet. Jeg har aldrig selv prøvet det, men jeg kan forestille mig at tænke: hvordan stopper jeg båden? Propeller tabes ikke alene i havnen. Du kan også opleve det, når du har sejlet for sejl, og skal starte motoren til at sejle i havn med, så er propellen væk. Når du sætter båden i gear, sker der ikke rigtigt noget. Propellen er tabt. Faktisk kan det ske ved mange forskellige manøvrer.

## **HVILKE BÅDE TABER PROPELLEN**

Vi ser stort set kun tabte propeller på sejlbåde med sejldrev. Alle både med skrueraksler taber så godt som aldrig en propel, og motorbåde gør heller ikke. Motorbåde, med både Z-drev og med aksel, får ofte store skader på deres propeller og ofte skæve aksler, uanset om båden er med Z-drev eller med aksel. Disse skader sker, når drev og propel rammer en genstand. Vi kan endda se motorbåde med propeller på Z-drev og aksler, hvor blade er knækket af og andre, hvor blade er bøjet så meget, at det ikke er muligt at reparere, men propellerne falder aldrig af, hverken på både med

Z-drev eller aksel. Sejlbåde med aksel og lejubuk samt en stævnrørspakning taber heller ikke propeller. Jeg vil sige at sejlbåde med sejldrev står for 100% af alle tabte propeller.

## **HVORFOR BLIVER PROPELLEN TABT?**

Spørgsmålet er så, hvorfor det som udgangspunkt altid er sejlbåde med sejldrev, der taber propellen. Der er selvfølgelig forskel på selve monteringen af propellen ved de forskellige producenter. Aksel-drevne både har ofte et konisk aksel med en kilegang i konussen, gevind i enden og en møtrik, der typisk låses på enten den ene eller den anden måde. Både med sejldrev har en spline-aksel (stråle-aksel). For enden af akslen er der gevind til en møtrik, og denne skal låses med et låseblik eller låses af pinolskruer. Uanset modellen så skjules møtrik og låseblik af propelbladene, når de er monteret. Der er ikke sådan lige noget, der kan påvirke møtrik og låseblik, når tingene er færdigmonteret. Hvis møtrikken skal dreje sig selv af, skal den på en eller anden måde blive løs. Når først den er løs, kan inertien i den rotation, som aksel og propel sættes i, når der kobles i gear frem og tilbage, dreje den løse møtrik længere og længere ud på gevindet. Når den sidste rynke i møtrikkens gevind slipper akslen, kan vi forvente, at propellen glider af spline-akslen næste gang, båden er i fremdrift uden at motoren kører med gearret i 'frem'.

### **HVAD KAN DU GØRE FOR AT UNDGÅ DET?**

Tab af propeller skyldes for det meste, at der er sket fejl ved montagen. Sagen er den, at propellen skal afmonteres på langt de fleste sejldrev, når du skal skifte zinkanode på et sejldrev, hvor du ofte kan skifte zinkanode på en sejlbåd med aksel, uden at propellen skal af. Det vil altså sige, at når propellen nu skal af og på en gang imellem, så er der pludselig en kilde til fejl, og nok også en årsag til, at dette stort set kun sker, når der er tale om både med sejldrev og ikke med aksel. Det er altså meget vigtigt, hvis du selv ønsker at udføre en udskiftning af zinkanoden at følge producentens monteringsanvisninger. Du kan f.eks. ikke genanvende det gamle låseblink, når først propellen har været afmonteret. Foreskriver producenten, at der skal anvendes 'loctite' – og hvilken? Dette må du også vide, inden du monterer. Til sidst må du sikre dig at møtrikken spændes med det

rigtige moment. Spændes der for hårdt, kan gevindet blive ødelagt og knække gevindet af akselen, og så falder propellen også af. Spændes den ikke hårdt nok, så kan møtrikken gå løs, og så er vi der, hvor møtrikken stille og roligt arbejder sig selv længere og længere ud på gevindet, indtil den helt slipper, og propellen falder af. Er du i tvivl om, hvordan du skal montere en propel, så få motor reparatøren til at skifte zink på din båd. På denne måde sikrer du, at tilspændingsmomentet er korrekt, at låseblinket er skiftet, og skal der loctite på gevindet, så kommer der det. Ligeledes sikrer du, at det er specialisten, der har stået for monteringen, og risikoen for fejlmontage minimeres.

Ifølge specialister på området, samt artikler på diverse propel-leverandøres hjemmesider, er det ikke muligt at tabe en propel, der er korrekt monteret. Uanset hvad den rammer i vandet, kan den ikke falde af.



## MONTERING OG SIKRING AF EN FOLDEPROPEL.

Vi har fået Lars Østergaard fra Gori propeller til at sige lidt om emnet:

Den åbenlyse og eneste forklaring på en propel tabes er som udgangspunkt, at den ikke er monteret efter forskrifterne eller korrekt.

De fleste propel producenter leverer normalt en udførlig instruktion med propellen med forklaring på, hvordan denne monteres korrekt. Denne varierer fra producent til producent. Følges denne nøje, er der ingen problemer, men som med al anden mekanisk udstyr eller tilbehør, er det ikke alle, der læser instruktionen eller følger denne. Det første, der smides ud, når varen (propellen) pakkes op, er instruktion og vejledning.

Fælles for alle propeller, uanset fabrikat, er at den primære befæstelse er møtrikken. Denne skal spændes med et moment efterfulgt af en yderligere sikring. Denne er nødvendigvis ikke den samme for de enkelte fabrikater. Nogle bruger en mekanisk låse anordning i form af et låseblik, som gør at møtrikken ikke kan skrue sig løs. Dette er en enkel og ofte optimal løsning, men for nogle propel typer ikke helt enkelt at montere, pga. svær tilgængelighed, hvorfor den korrekte montering ikke nødvendigvis færdiggøres. Andre bruger en låse anordning med en pinol skrue, der låser møtrikken til akslen, enten på toppen af møtrikken og ind i akslen, eller andre hvor pinol skruen skrues ind og låser møtrikken i siden. Endelig er der producenter, der bruger en kombination af begge.

Hvert år er der sejlere, der mister deres propeller. Dette sker som regel midt i ferien eller på det mest ubelejligt tidspunkt og ofte i et område, hvor det kan være svært at få båden på land for montering, hvis ikke dette kan ske under vand. Efterfølgende kommer så det store

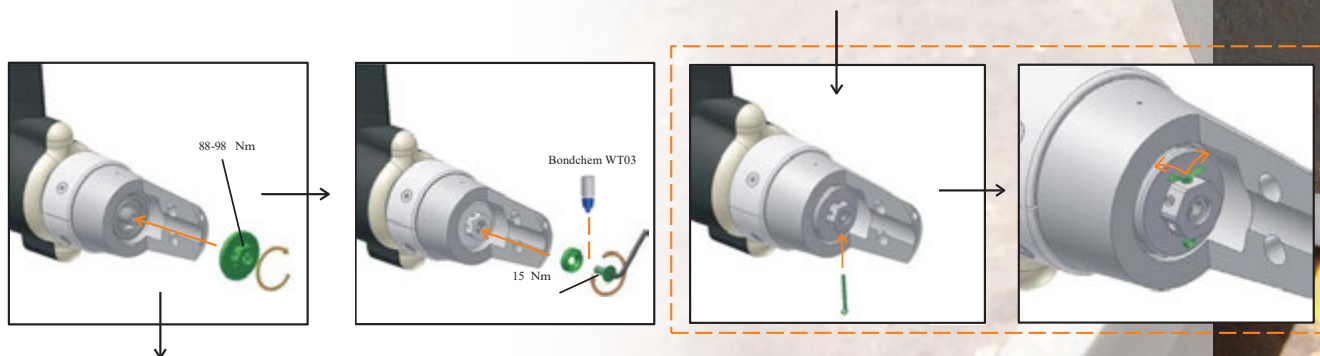
spørgsmål, om uheldet er dækket af forsikringen eller ej, som er afhængig af policens ordlyd og udformning.

Som nævnt i indledningen er det en forudsætning at propellen uanset fabrikat monteres efter forskriften, dvs. at møtrikken skal spændes med det angivne moment, og efterfølgende skal alle låse skruer (hvis ikke mekanisk låseanordning) være rene og fri for fedtstof, før der påføres låselim eller Loctite. Er disse ting gjort efter bogen, vil der ikke opstå situationer, hvor propellen mister. Bemærk det er kun i bak, at en propel kan falde af. I frem kan man i princippet sejle helt uden sikring, da propellen vil presse sig mod drevet.

Jo længere tid (sæsoner) en propel er monteret, jo bedre sidder den fast og er sværere at få af, men mange sejlere afmonterer af forskellige årsager hvert år deres propel, og erfaringen viser, at ikke alle er lige omhyggelige, når propellen igen skal monteres, før båden søsættes. Møtrikken spændes ikke med det korrekte moment, eller umbraco skrue bliver ikke sikret med Loctite eller rengjorte før montering, så der er flere årsager til, at det går galt.

Både den 2 og 3 bladede GORI Propel til sejdrev, har en dobbelt sikring. En pinol skrue der går gennem toppen af møtrikken og ind i akslen, og to mindre pinol skrue, som sidder på siden af møtrikken. Disse spændes så de låser i selve navet. Selve møtrikken spændes med moment og alle pinol skrue affedtes og påføres låselim før fastgørelse. Så er der ingen risiko for, at propellen utilsigtet falder af.

Som nævnt, er der en dobbelt sikring af den møtrik der følger med til en 2 eller 3 bladet GORI Propel til et sejl drev, og i langt de fleste tilfælde er der tale om en M16x2, der spændes med 130 Nm, eller en M20x2 der spændes med 275 Nm.



# NÅR VANDET TRÆNGER SIG PÅ,

*Når foråret nærmer sig, kommer det til at klø i fingrene for at komme i gang med båden. Vi har gået en hel vinter og ventet, og der har ikke været vejr til andet end at drømme om en sejltur på en solskinsdag*

Nu er foråret lige på trapperne, og vi skal snart i gang med forårsklargøringen. I den forbindelse er der flere punkter, der kræver vores opmærksomhed. Vi vil i denne artikel koncentrere os om en af de ting, der kan få det til at løbe koldt ned af ryggen på os bådejere:

**Vandindt rængning** Vi anbefaler, at du hvert år laver en grundig inspektion af alle de fejlkilder, der kan føre til, at båden tager vand ind, når den er kommet i vandet. Den åbenlyse årsag er søventilerne, som af og til giver vand under dørken. Når du kontrollerer søventilerne, kan der være noget der giver sig selv, og noget du som bådejer, kan blive i tvivl om. Slang og spændebånd på søventilerne er som regel til at finde fejlene på. Du må oftest ned og kravle under cockpitdørken eller et andet sted, for at finde frem til dem, men der er ikke nogen vej uden om. Det du skal sikre dig er, at slangerne ser hele og friske ud, og at der ikke er ved at komme krakeleringer i gummi. Spændebåndene skal være rustfrie, og det er meget vigtigt, at det er hele spændebåndet, der er rustfrit. Er skruen eksempelvis ikke rustfri, så må du kassere spændebåndet, for så er spændebåndet heller ikke rustfrit. Her skal du se efter, at der slet ingen rust er på nogen dele af spændebåndet. Er der anvendt samlestykker eller forgreningsstykker til at samle slanger med, er det vigtigt, at du undersøger om disse er hele og uskadede. Du skal også sikre dig, at de er fremstillet til det formål, som de bliver anvendt til, for det kan blive en kedelig oplevelse, hvis de knækker fra hinanden.

Søventilen er lidt sværere at blive klog på. Her er det igen at kigge, om den ser hel og sund ud, eller om

den er begyndt at bære præg af alder, eller om den er irret. Søventiler findes i mange slags materialer, og nogle er mere bestandige over for søvand end andre. Bronze er nok det bedste, men også komposit og visse ventiler i rustfrit stål er af høj kvalitet. Her betaler du så lidt mere, end du typisk gør for messing. Afhængig af hvilket materiale, der er anvendt, skal du holde øje med om f.eks. den nikkel, der er i messingventiler, bliver 'vasket ud' af ventilen. Det er ikke farligt at give sine søventiler en lidt hårdhændet behandling i forbindelse med kontrollen. Hellere ødelægge en ventil, en slange, et T-stykke eller et spændebånd ved kontrol, end senere når båden ligger i vandet.

## **SEJLDREVS MEMBRAN, STÆVNRØRSPAKNING ELLER Z-DREV?**

Der er i reglen kun to måder på henholdsvis både sejl- og motorbåd, hvorpå du flytter kraften fra motor/gear og til propellen. Båden kan have et sejldrev med en sejldrevsmembran, som er den gummitætning, som sidder rundt om sejldrevet, og som er monteret i en krans i skroget. Denne sejldrevsmembran er lavet af gummi, og er en ret tyk sag. Den sidder i dybet under gearet, og den skal du også holde øje med. Den har fra fabrikantens side en 'udløbsdato', og vi som forsikringsudbyder, anbefaler, at du altid følger producentens anvisninger. Vi anbefaler også, at du løbende holder membranen under opsyn. Her skal du kigge efter, om den ser ud til at være frisk i gummi, og at der ikke er begyndende revnedannelser. Er du det mindste i tvivl, anbefaler vi, at du beder mortorværkstedet, som udfører service på motoren, om at besigtige membranen og notere på regningen, om membranen er i fin form. Det skal siges, at det er yderst sjældent, at vi oplever problemer med en sejldrevsmembran, som en direkte årsag til vandindtrængning.

Akseltræk er den anden måde at flytte energien fra motor/gear til propellen på. Denne er anvendt på både motor- og sejlbåde. Her sidder der en stævnørspakning, som du skal besigtige for skader eller tegn på slid. Stævnørspakninger kan se forskellige ud, men er som udgangspunkt en sort gummipakning, der er spændt på skroget på stævnørret, som akslen går igennem. Du skal kigge efter skader og tegn på slid, og at den sidder, som den skal.

Z-drevet har, afhængig af mærke og model, typisk flere gennemføringer og bælge, og især bælgen på trækakslen kan give vand, hvis den går i stykker. Den må under ingen omstændigheder bære præg af slid og alder, da denne typisk er en tyndere bælg, og den skal kunne flekse ret meget. Igen er det sådan, at hvis du bliver i tvivl om tilstanden, så spørg en servicemand.



# HVOR KOMMER DET FRA?

Det kan anbefales at du holder disse steder under opsyn gennem hele sæsonen, da det vil blive helt tydeligt, hvis der begynder at sive vand ind igennem en defekt tætning. Når båden står på land, kommer der jo ikke vand ind ad en utæt pakning. Her må du bare sikre dig, at tingene er hele og uden skader.

## **BOVPROPELLEN**

Denne er også et kapitel for sig, da der findes flere forskellige mærker, modeller og udførelser. Den faste tunnelmonterede er den mest simple at holde under opsyn. Når der kommer en aksel ud af båden med en propel på, så er der også en tætning, og denne skal du holde under opsyn. Vær opmærksom på, at der er et serviceinterval på at skifte pakninger i en bovpropel. En bovpropel er ikke en evighedsmaskine, men et punkt for service og vedligehold. Det er der måske ikke så mange, der tænker over, men det kan blive fatalt bare at skyde tanken fra sig. På de fast monterede tunnel modeller, er det begrænset mængder vand, der kan nå at komme ind, da aksler og gear er ret små, men opstår der utætheder, vil vandet trække op igennem gearret og ende i motoren. Når først en elmotor har fået saltvand, er der ikke så meget at stille op.

## **SVINGTRUSTER**

De både, der sejler med en svingtruster af enten det ene eller det andet mærke, bør også have særlig opmærksomhed - både i forhold til, om de dele, der skal tætnes svingssystemet, er hele og uden skader, men i særdeleshed også, om der er et serviceinterval på disse komponenter. Går bælgen i stykker på en svingtruster, er der også sandsynlighed for, at båden tager så meget vand ind, at den kan synke på ret kort tid.

Det er heldigvis sjældent, at disse skader opstår, mens båden er ude at sejle. Det sker som oftest, når båden ligger i havn. Det er ret almindeligt, at det sker i foråret, når bådene er kommet i vandet efter et halvt års pause på land.

Vi oplever generelt, at det bliver svært at skaffe reservedele til bovpropeller, der er over 10-15 år gamle, hvorfor en defekt motor kan betyde, at det vil kræve en hel ny installation. Det kan for det meste lade sig gøre at få pakningerne i længere tid end de øvrige komponenter, hvorfor det sagtens kan svare sig at holde pakningerne i orden, så du undgår, at en defekt pakning kommer til at koste en hel bovpropel.

## **NÅR BÅDEN SKAL I VANDET**

Når båden skal i vandet, er der en ting, du bør gøre, inden båden hænger i kranen. Vi anbefaler, at du lige tæller efter, hvor mange steder der kan være fare for



vandindtrængning. Altså hvor mange søventiler er der i båden, måske 3 stk., samt eventuelt bovpropellen, en roraksel og en stævnørspakning samt to transducergennemføringer til fart og dybde. I alt 8 punkter. Når båden er kommet i vandet, inden kranen slipper, kigger du alle disse steder grundigt efter, om der kommer den mindste smule vand. Gør der ikke det, er man i første omgang sikker, og kranen kan slippe båden. Kommer der vand, så må kranen sætte båden tilbage på land, og fejlen må udbedres. Efter første gang, at alle systemer har været i drift, kontrollerer du de samme 8 steder, om f.eks. en bovpropel er blevet utæt af at komme i brug efter et halvt års pause. Du skal generelt holde øje med disse punkter igennem hele sæsonen. Hvis du jævnligt holder et vågent øje med de steder, der kan være årsag til vandindtrængning, giver det ro i sindet - både når båden ligger i havn og passer sig selv, og når vi sejler i båden med familien ombord.

# Lav selv service på din selvoppustelige redningsvest

En redningsvest er et personligt **redningsudstyr**. Du bør derfor altid have styr på, om din vest er fuld funktionsdygtig. Du kan lave din egen inspektion eller få det foretaget hos en professionel. Det vigtigste er, at vesten er 100% funktionsdygtig. Find gerne brugsanvisningen til din redningsvest frem og/eller følg fremgangsmåden her:

Læg den selvoppustelige redningsvest på et rent og tørt bord. Åben redningsvesten i siden - den har enten en velcrolukning eller en lynlås. Læg mærke til hvordan den er foldet, så du kan folde den korrekt sammen igen. Tag CO patronen ud af vesten, og tjek om der er hul i toppen af den. Er det tilfældet, så er den tom og skal udskiftes.

NB. Gassen kan godt sive ud, selvom der ikke er et synligt hul i patronen. Læg patronen på en brev vægt. På selve patronen er der indhugget den oprindelige totalvægt (patron+CO2). Patronen må højst mangle 2 gram. Hvis den mangler, mere skal den udskiftes.

På denne vest er patronen 34 gram og totalvægten skal være 146,6 gram. Når jeg lægger den på brev vægten viser den 148 gram, altså GODKENDT (se nedenfor).

Når patronen skrues tilbage i mekanismen, skal den skrues godt fast, at når den aktiveres, og palen slår op i patronen, så slår den hul i gaspatronen og ikke op i ingenting. Ved manuelle oppustelige redningsveste (ikke automatiske veste, der skal udløses manuelt) skal du foruden ovennævnte også tjekke, at den grønne sikkerhedsindikator er intakt, og at snoren til udløsermekanismen er intakt.



Gaspatronen er Godkendt/OK, der står 146,6 gram på den, men den viser 148 gram, så der er rigeligt med gas på, og den skal ikke skiftes.



Mekanismer kan være forskellige fra model til model, flere modeller har en indikator der lyser grøn eller rød. Lyser den rød skal den skiftes, lyser den grøn er den OK. Nogle udløser har en synlig tablet, som du kan tjekke med neglen. Hvis den er blød, skal den udskiftes. På andre veste er der en udløserenhed med en dato - den har normalt en levetid på tre år, hvis den er for gammel, skal du skifte den. Tjek også at den manuelle udløser er ført tilbage, og at den lille grønne sikkerhedsclips er intakt.

### HVORNÅR SKAL MAN SKIFTE SIN BOBBIN?

#### UML UNITED MOULDERS

Er stemplet med sidste anvendelsesmåned f.eks. 0316, som betyder, at den skal skiftes senest marts 2016.

#### HALKEY ROBERTS

OBS! Er stemplet med produktionsår og dag f.eks. 08050, betyder det år 2008 den 50. dag dette år eller Feb 19 08HRC, betyder det den 19. februar 2008. Bobbinen har en maksimal livslængde på 4 år fra produktionsdato. Til fritidsbrug skal bobbinen skiftes hvert 3. år efter vesten er taget i brug (dog senest 4 år efter produktionsdato).

#### HAMMAR

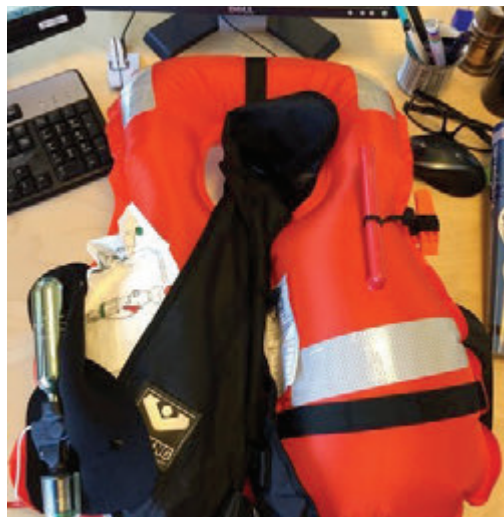
Bemærk at denne er lidt vanskeligere at skifte, da mekanismen sidder inde i selve lungen. Mekanismen skal først skiftes hvert 5. år og har en unik hydrostatisk mekanisme der skal min. 10 cm under vand for at aktiveres. Hammar mekanismen er mere tolerant for vand og starter ikke, hvis du får en blank sø over dig, eller vesten udsættes for fugt. Hammar er en mekanisme, du kan bruge, hvis du sejler seriøs kapsejls og skal på fordækket og skifte fokken i hårdt vejr og sø eller arbejder professionelt på f.eks. en olieplatform og har behov for en hårdfør arbejdsvest.

Er du i tvivl om noget så spørg din forhandler eller indlevér vesten til professionel service. Køber du en vest i god kvalitet, følger der en pakke og brugsanvisning med.



### Her tjekkes om lungen er intakt

1. Blæs vesten op igennem mundstykket, og lad vesten ligge i et døgn (24 timer). Hvis trykket går af, er vesten utæt og skal kasseres. Bemærk at lungens hårdhed påvirkes om det er koldt eller varmt, pump den derfor op i en konstant stuetemperatur.
2. Når du pakker vesten sammen efter endt tjek, er det vigtigt at følge den medfølgende brugsanvisning, der viser, hvordan du skal folde vesten uden at beskadige den.
3. Det anbefales at undersøge alle dine selvoppustelige redningsveste ved hver sæsonstart.



# HVAD SIGER LOVEN ?

Der skelnes mellem professionelt- og fritidsbrug. Professionelt brug skal ifølge SOLAS recertificeres årligt af certificeret institution, hvorimod der til fritidsbrug ikke gælder nogen specifikke krav til lovpligtigt eftersyn, andet end at vestene skal være fuld funktionsdygtige ifølge nedennævnte krav. (bemærk at visse lande kan kræve professionel inspektions mærkater (også til fritidsbrug) f.eks. Tyskland og Frankrig.

I Meddelelser fra Søfartsstyrelsen L, kapitel IV, "Teknisk forskrift om fritidsfartøjers bygning og udstyr m.v.", er følgende anført:

## REGEL 1 GENERELT

1) Ethvert fritidsfartøj skal være forsynet med sikkerhedsudstyr i fornødent omfang under hensyntagen til årstidens vejrforhold, fartøjets type og størrelse samt turens længde og varighed.

## REGEL 2 REDNINGSVESTE

1) Denne regel omfatter alle fritidsfartøjer bortset fra badeudstyr, der udelukkende anvendes i strandkanten.

2) Alle fritidsfartøjer, der ikke er fortøjet i havn, skal medføre redningsveste eller svømmeveste til alle personer om bord.

1. Kapronings- og motionsroningsfartøjer kan i stedet følge Dansk Forening for Rosports eller Dansk Kano og Kajak Forbunds sikkerhedsbestemmelser.

2. Dykkere, som transporteres i fartøjer, omfattet af denne regel, kan anvende opstigningsveste, der bruges sammen med dykkerudstyret, i stedet for redningsveste.

3. Fartøjer, der under opsyn anvendes i lavvandede områder i forlystelsesparker og lignende, kan af Søfartsstyrelsen fritages for at opfylde denne regel.

3) Rednings- og svømmeveste skal være typegodkendt efter anerkendte normer og overensstemmelsesmærkede med enten ratmærke eller CE-mærke. Redningsveste, der er varefaktamærkede efter den tidligere gældende ordning, kan anvendes, indtil de udskiftes på grund af slid eller ælde.

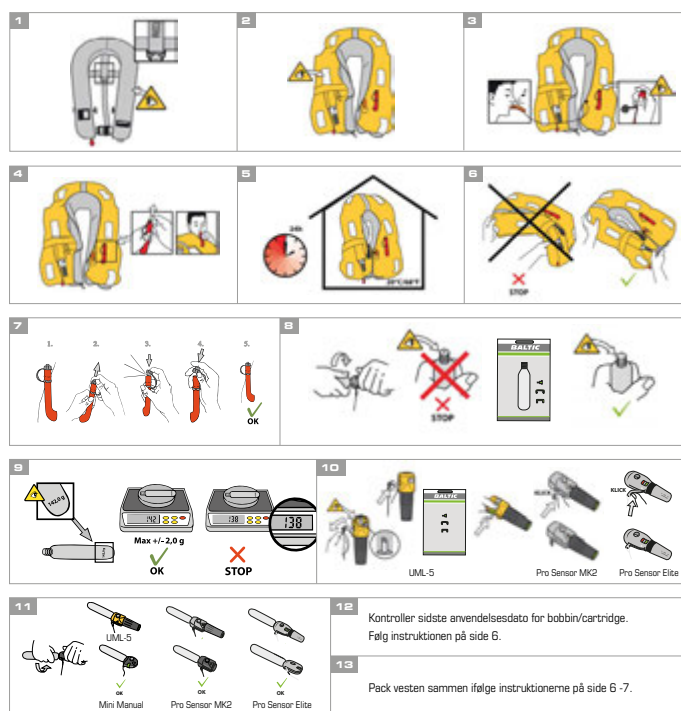
4) Anvisninger for brugen og vægtgrænser m.v. af den enkelte rednings- eller svømmevest skal følges.

Som det ses, er det altså obligatorisk, at du skal have redningsveste med om bord, hver gang du sejler ud. Derudover anbefaler Søsportens Sikkerhedsråd, at du, når du er på vandet, bruger sikkerhedslinier. Sikkerhedslinier skal også være CE-mærkede for at de må sælges i Danmark.

### EGEN ÅRLIG KONTROL

Oppustelige redningsveste skal inspiceres uanset om de har været brugt. Uden årlig inspektion kan den oppustelige redningsvest ophøre med at fungere. Følg instruktionerne nedenfor for at udføre egen årlig kontrol. Du kan også lade en servicestation udføre service.

Servicestationer finder du på: [www.baltic.se](http://www.baltic.se)





**HUSK AT DIN VEST  
KAN REDDE LIV!**

# NÅR DRØMMEN

*Vi er en dansk familie på 4 medlemmer, som tog 5 år ud af kalenderen for at sejle ud i verden, efter at jeg fik stillet diagnosen Ehlers Danlos Syndrom, som giver en masse smerter og gør mig immobil over tid. Vi nåede fra Danmark til Costa Rica, hvor vores båd brød i brand. Vi har aldrig fundet årsagen til branden. Her er hvad der skete:*

Dagen starter som en helt almindelig dag på båden for anker i Golfito bugten i Costa Rica.

Vi spiser morgenmad, gør lidt rent, vasker en masse tøj og tuller rundt på båden.

Hen ad eftermiddagen smutter Torben, Isabella og vores 2 gaster over til vores nye venner på nabobåden MODOC for at filme nogle droneoptagelser af bugten og af deres fartøj, da vi havde lovet at lave en lille film for dem. Deres båd er nemlig et gammelt militært fartøj, som arbejder med naturbeskyttelse, over og under vandet.

Imens de andre bruger et par timer derovre, er Sebastian og Karina alene på båden. De slapper af og

laver aftensmad til alle.

Besætningen kommer retur til spisetid og er spændte på at se, hvad de har optaget og få det redigeret, så de aftaler at tage ind på havnerestauranten efter endt spisning, hvor der er wifi og for at lege med optagelserne. Ungerne tager med for at få wi-fi og se youtube. De voksne har aftalt at mødes til en øl derinde.

Karina vælger at blive på båden, da hun er godt smadret efter et langt hike i bjergene med vores danske venner dagen forinden, og hun vil hellere ligge i sengen og se film. Vores kahyt var for kahytten, som vi pt. delte med Sebastian da hans agter kahyt var udlånt som gaste kahyt, og Isabella boede i den anden agter kahyt.

Karina lægger sig med computeren, sætter en film på og falder hurtigt i søvn.

Nogle timer senere vågner hun i mørket af en irriterende høj bippelyd/hyle tone, og den første tanke er at få den til at holde op, så hun tumler ud af sengen og ud i kabyssen, hvor brandalarmen sidder lige uden for døren til for kahytten. Alarmen slukkes og først nu er Karina vågen nok til at registrere, at der kommer kraftig røg fra begge agter kabytter. Den første tanke er at tage brandslukkeren, som står ved vores seng i for kahytten. Vi havde 5 brandslukkere ombord - én i hver agter kahyt lige inden for døren, to ved kaptajn pladsen (en skum, en pulver) lige ved motorrummet, én i for kahytten ved sengen og en i cockpitet. Da røgen kom fra agter, havde hun kun mulighed for at tage den nærmeste slukker ved sengen.

Karina får den hevet løs fra holderen og fumler med "låsen" (noget plastik, der beskytter den, så den ikke går af ved en fejl) og har fuldstændig glemt, hvordan sådan en virker på daværende tidspunkt. Efter et minuts fumlen, kommer der nu så meget røg, at det er svært for hende at trække vejret, og flammerne begynder at komme ud i kabyssen. Karina indser, at hun bare må ud i en fart og kravler op i sengen og ud gennem toplugen. I farten griber hun sin mobil fra sengen, da hun tænker på at ringe efter hjælp, eftersom dingy'en jo er i land med Torben og de andre.

Da Karina står på fordækket, kan hun se at flammerne kommer op gennem hele agter delen og kan høre der bliver råbt inde fra marinaen. Hun prøver forgæves at





# GÅR OP I RØG

ringe til Torben. Karina antager, at nogen kommer efter hende, da der lyder en masse tumult rundt omkring i mørket. Flammerne kommer tættere og tættere på, og hun stiller sig helt ud på prædikestolen og spejder efter "redning" i mørket. Hun råber efter hjælp mod MODOC, da de ligger nærmest og har en stor rib. Hun vidste dog ikke på det tidspunkt, at de havde taget den på dæk for natten, og at det krævede en kran at få den i vandet igen.

Imens Karina står og venter, når hun at tænke over sine muligheder:

1. At springe i vandet og svømme væk fra båden. Ulemper er, at krokodillerne måske ser hende som en aftensnack, eller hun bliver sejlet over af en velmenende motorbåd, der kommer for at hjælpe, men som ikke kan se hende.
2. At vente og håbe på, at Torben eller en anden når frem til hende før flammerne, og i samme tankestund, kommer disse tættere og tættere på.

Heldigvis skal hun ikke træffe beslutningen, da en gummibåd nærmer sig, og en panisk stemme råber efter hende. Det er Torben. Da Karina hopper ned i gummibåden fra prædikestolen, kommer flammerne op gennem toplugen i kabyssen og for kahytten. I de få minutter, hun har stået der, er båden gået i fuld brand fra agter til stævn.

Torben havde set flammerne fra land og var sprunget ned til dingy'en og sejlet med fuld fart ud til båden. Men med vores "låne motor" på 4 HK, (vores egen var til service), gik det noget sløvt derud.

De kom ind til land, og Torben tog derefter ud for at hjælpe med at prøve at slukke branden sammen med de andre både, der sejlede ud for at hjælpe. Få minutter senere begyndte der at komme eksplosioner fra båden - gasbeholdere, benzindunke, dieseltanken, dykkerflasker, nødblus og alt det, der kan eksplodere på en båd. Fartøjer og brandfolk blev trukket tilbage, da det var for farligt, og vi kunne nu kun sidde og se vores hjem brænde ned til grunden. Et par timer senere, var vi blevet indlogeret i en airBnB-lejlighed lige over gaden ved marinaen, som en sød dame kom og gav os nøglerne til. Da Karina var blevet undersøgt for røgskader, sad vi så på balkonen med vores gaster og kiggede på den brændende båd. Vi havde alle 6 kun det sæt tøj, vi havde på. I Karinas paniktilstand glemte hun alt om grabbag og alt andet praktisk. På trods af

sikkerhedsøvelser og snakke om "hvad gør vi, hvis der opstår brand," så huskede hun intet af det. Tasken med alle vores pas og dokumenter lå ellers lige ved siden af på hylden ved sengen. Havde hun bare lige grebet fat i den på vej ud - men det nåede hun slet ikke at skænke en tanke.

Ungerne var knuste! De græd og græd - ja det gjorde vi alle 6 på skift. Vi mistede alt - tegninger, julepynt ungerne lavede som små, arvesmykker fra Karinas mor, minder fra vores tur, det quiltede tæppe Karina syede af børnenes babystoffer, tøj, legetøj og elektronik. Alt det der udgør et hjem med minder. Men i det mindste var vi alle OK. Som vi sad på balkonen og kiggede på det brændende skib, gik det op for os, at vi ikke engang havde rent undertøj til dagen efter.

Med 7 timers tidsforskel gik Torben i praktisk mode og ringede til Pantaenius, som vi var forsikret hos. Vi fik først sendt en mail, men autosvaret fortalte os at vi skulle få et tilbud på reparation af skaderne og forsøge at redde alt af værdi. Det fik os til at grine lettere hysterisk da båden på det tidspunkt netop var sunket efter at være brændt ned i ca. 1 meters højde. Så Torben ringede for at forklare situationen.

Efter 5 min samtale var svaret fra Pantaenius, at det var jo var en åbenlys totalskade, og vi ville få den fulde forsikringssum udbetalt indenfor 1-2 uger.

Dagen efter sendte vi div. dokumenter fra brandmyndighederne, marinaen og politiet til Pantaenius. Præcis en uge senere stod pengene på vores konto. Det kan vi bestemt ikke klage over, og det gav trods alt lidt ro i maven, at den del faldt så hurtigt og gnidningsløst på plads.

Vi tænkte længe over, hvad vi nu skulle gøre nu, da vi jo havde taget 5 år ud af kalenderen for at sejle ud i verden. Her sad vi - under to år fra afgang. Samtidig sad oplevelsen dybt i børnene og jeg, og vi havde ikke lyst til at skulle sejle mere lige nu.

Vi fik midlertidige pas fra konsulatet så vi kunne rejse til ambassaden i Mexico og bestille nye pas. Undervejs i de 5 ugers ventetid i Mexico, talte vi om en anden af Torbens gamle drømme, nemlig at ombygge en gammel skolebus og køre rundt i. Så vi fløj til USA og er nu i gang med det projekt, så eventyret kan fortsætte.

Uden forsikring havde dette ikke været muligt!

Det er nu ca. 3 måneder siden, og vi har det godt. Vi er kommet videre, ser fremad og tror på der stadig venter masser af eventyr forude.

*Karina, Torben, Isabella og Sebastian  
Evy Adventures (youtube, fb og instagram)*

**Mens Karina står der og venter, når hun at tænke over sine muligheder:**

**1. At springe i vandet og svømme væk fra båden. Ulemperne er, at krokodillerne måske ser hende som en aftensnack, eller hun bliver sejlet over af en velmenende motorbåd, der kommer for at hjælpe, men ikke kan se hende.**

**2. At vente og håbe, at Torben eller en anden når hende før flammerne, og i samme tankestund kommer flammerne tættere og tættere på.**

# ET MØDE MED

Vi har hørt om, at det sker, men vi har faktisk ikke tidligere fået anmeldt skader, der handler om at en båd er blevet angrebet af spækhuggere. Vi har sågar haft en spækhugger som forside på ét af vores tidligere magasiner fra de foregående år. Men hvorfor det sker, at en af havets store 'fisk' får lyst til at lege med en lystbåd, er der endnu ikke nogen, der har kunnet give et endeligt svar på. Biologer har teorier om, at det er leg og læring for spækhuggerne, da deres byttedyr er fisket så langt ned i bestand, at de øver sig i at angribe roret på både i stedet for. Man kan spørge sig selv: Er det mon farligt? Er deres hensigt at skade bådene, eller er det bare en følgevirkning af en leg, som spækhuggerne i Gibraltar Strædet udfører? Hvorfor er det lige her og ikke andre steder i verden dette sker? Spækhuggerne er kloge dyr, og de deler deres viden med hinanden, så at der er en flok spækhuggere i Portugal og Spanien, der udviser den samme adfærd er ikke så underligt. Giver det mening for spækhuggerne i dette område, så lærer de det hurtigt fra sig til andre i flokken. Spørgsmålene er mange. Som forsikringsudbydere er vores opgave at lade folk vide, at det er en skade, der er dækket, hvis det sker, og at vi hjælper med udbedringen af skaderne, der kan opstå. Den 9. september 2021 fik vi så det opkald, som vi havde snakket om, hvornår mon ville komme. Sebastian Schultzer ringede og fortalte, at han og hans kæreste Linette Baaber's båd havde haft 'nærkontakt' med et par spækhuggere i Portugal på vej mod Gibraltar Strædet. Angrebet, eller hvad det nu skal kaldes, var overstået, og de var nu under bugsering mod en bugt, hvor de ville blive 'parkeret'. De havde kontaktet den portugisiske kystvagt på VHF-radioen, som havde sendt assistance ud til dem.

## **SEBASTIAN'S BESKRIVELSE AF FORLØBET VED GEMINI'S MØDE MED ET PAR SPÆKHUGGERE:**

Vores tur til Middelhavet blev afbrudt den 9. september 2021 af et angreb af spækhuggere. Vi havde været på

farten siden maj 2021, hvor vi sejlede fra Rungsted Havn. Vores plan var at sejle til Almerimar (Spanien) og vi ville så lade båden overvintre dér fra november til april, mens vi tog til Danmark. Vi ville komme tilbage i april 2022 og forsætte turen videre mod Grækenland.

For at være på den sikre side, kontaktede jeg Pantanius telefonisk tirsdag den 7. september 2021 kl. 11.56 for at høre om de dækkede skader, hvis spækhuggere angreb os her i Spanien og Portugal området. Ja, der ville være dækning, hvis det skulle ske, var svaret

Vi var på vej fra Sines til Sagres langs den sydlige del af Portugals vestkyst den 9. september 2021, og efter ca. 7 timers sejlads for motor og sejl (da vinden var meget svag) på position: 37\*24.75 N - 8\*55.02 W - Kl 13.00 bliver vores rorvind banket med voldsom kraft ud til siden, så selvstyreren brækker af og river skrueerne med ud af rorvinden. Få sekunder efter ser vi to spækhuggere komme op til overfladen. De begynder at banke ind i siden på vores båd igen med voldsom kraft. De skiftes til at angribe vores ror og flår det fuldstændig af. Vi kan se stykkerne synke til bunds. De cirkulerede omkring båden og fortsatte med at banke og bide i siderne. De brugte også tid på at "lege" rundt med vores gummibåd, som var fortøjet bag på vores båd. Den har umiddelbart ikke taget skade.

Fra angrebet startede, fulgte vi den procedure, som er anbefalet af [www.orcaiberica.org](http://www.orcaiberica.org), når man udsættes for et angreb af spækhuggere. Vi tog vores sejl ned samt slukkede for motor og alt elektronik på båden (undtagen GPS og VHF), så båden var så "død" som muligt. Vi kalder PAN PAN på kanal 16 og kommer igennem til den portugisiske kystredning. Efter noget tid, kan vi konstatere, at vores ror er helt væk, og skruetakslen er højst sandsynligt beskadiget. Kystvagten sender en redningsbåd ud for at slæbe os i sikkerhed i Sagres, som ligger ca. 25 SM væk. Redningsbåden ankommer kl. 15.08. Under bjærgningen kontakter vi Pantanius på deres nødnummer for at informere dem om hændelsen og høre, hvordan vi skal forholde os til situationen og bjærgningen.

Om aftenen ankom vi til Sagres, hvor vi blev lagt for

# SPÆKHUGGERE

anker. Redningsmandskabet (som ikke kunne engelsk) får kommunikeret at "Polica Maritima" vil komme ud og snakke med os, medbringende en regning for bjærgningen samme aften, men de dukker aldrig op.

Dagen efter (den. 10. september 2021) dykker jeg ned og kigger på skaderne under båden. Jeg kan konstatere, at roret er helt væk. Den del, der holder skrueakslen, er beskadiget, og bundmalingen er flere steder faldet af i store flager. Jeg er også i kontakt med Pantaenius den dag. Efter at have ventet på politiet, som burde være dukket op fra længst, beslutter vi os for at komme i kontakt med den nærmeste havn - "Sopromar" i Lagos, hvor vi kan komme på land, da jeg var bekymret for, at situationen kunne blive værre, og jeg følte mig ikke tryk ved at ligge på dybt vand for anker, uden at kunne starte motoren eller styre båden, hvis noget skulle ske. En redningsbåd ankommer til Sagres ca. kl. 15.00, før at slæbe os i havn i Lagos. Vi kommer på land samme dag.

## SKADEN ER GJORT OP OG REPARATIONEN I GANG

Efter en dag i bugten hvor Sebastian og Linette afventer at kystvagten skal dukke op med regningen for at blive bugseret, vælger Sebastian og Linette at få båden bugseret til det nærmeste værft. De kontakter værftet, og de sørger for at denne bugsering bliver udført. Årsagen til denne beslutning er, at båden ligger uden ror og uden mulighed for at manøvrere på egen køl, og de vurderer, at dette ikke er sikkert, hvis der kommer ændringer i vejrforholdene.

Nu er "GEMINI" kommet på værft i Portugal. Skaden er takseret af en lokal taksator, og reparationen er i gang, så Sebastian og Linette kan få båden klar til den kommende sæson i 2022. Taksatoren har vurderet, at båden skal have et helt nyt ror og roraksel, som kommer fra Danmark. De har ikke så mange Albin Ballad'er i Portugal, som vi har i Danmark, så det nye ror var nødvendigt at hente i Danmark. Lejet i bunden af roret skal skiftes, og så

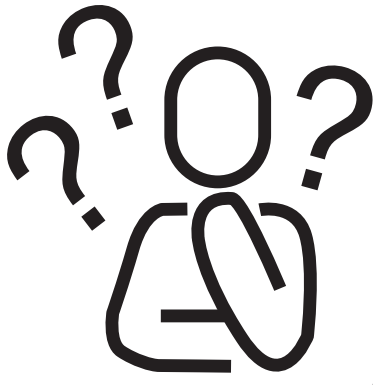


skal lejubukken til propelakslen afmonteres og svejses. Skrogbunden har også fået noget 'opmærksomhed' fra de to spækhuggere i området mellem ror og køl, og dette område må slibes ned og primes op på ny for at sikre vandtæthed. Sebastian har valgt selv at dække den sidste del af udgiften til at få resten af bunden slebet ned og renoveret, så det hele er helt nyt under vandlinjen, og derved betyder problemfri sejlads i mange år fremover. Derudover gik der en rorvind og en selvstyrer i stykker, og disse dele bliver også repareret og udskiftet.

Vi forventer derfor, at Sebastian og Linette kan komme videre på deres planlagte tur, når varmen igen kommer til Middelhavet, så eventyret kan fortsætte.







## Ofte stillede spørgsmål: FAQ

### Vi giver dig her svar på mange af de spørgsmål, som vi ofte får stillet.

#### **Er det rigtigt at Pantaenius kaskoforsikring dækker alt bortset fra det, som direkte er undtaget i betingelserne?**

Ja, Pantaenius kaskoforsikring er en all risk forsikring, der dækker alle forsikringsbegivenheder, som båden kommer ud for bortset fra de skader, der direkte er undtaget dækning i betingelserne.

#### **Må jeg have båden til at ligge i vandet om vinteren?**

Ja

#### **Må min båd stå på land med mast på?**

Ja, det må den godt. Vær dog opmærksom på, at det øger den vindpåvirkning, båden udsættes for og stiller større krav til stativet. Følg stativfabrikantens anvisninger.

#### **Skal mit stativ godkendes af Pantaenius, hvis båden står på land med mast på?**

Nej, men sørg for at stativet passer til båden. Ofte skal stativet være større og/eller forsynes med ekstra støtteben, når båden står med mast på. Følg stativfabrikantens anvisninger.

#### **I Pantaenius' betingelser står, at forsikringen ikke dækker skader, der skyldes sædvanligt og ikke pludselige vejrpåvirkninger (vind, regn, sol, frost og sne). Hvad er sædvanligt og ikke pludselige vejrpåvirkninger?**

Hvis det er almindeligt vejr for årstiden, er det sædvanligt vejr. Hård blæst og storm, der er almindeligt om efteråret, er derfor sædvanligt vejr i efteråret. Da hård blæst er sædvanligt vejr om efteråret dækker forsikringen normalt ikke et rullesejl, som blæser ud om efteråret. Hvis vejret har været varslet, er det ikke en pludselig vejrpåvirkning.

#### **Jeg har en 10 fods jolle, som jeg bruger sammen med min 40 fods lystbåd. Skal jeg tegne særskilt forsikring af jollen?**

Nej, jollen er automatisk omfattet af bådens forsikringer. I Danmark gælder dog, at hvis jollen kræver speedbåds-certifikat, skal der tegnes en ansvarsforsikring for jollen.

#### **Hvilken selvrisko har jeg ved skader på jollen? Er det den samme som ved skader på båden?**

Nej ved skader på jollen har du kun en selvrisko på DKK 2000.

#### **Jeg har en båd med sejldrev. Hvor ofte kræver Pantaenius at membranen skiftes?**

Pantaenius har ikke noget krav til hvornår membranen skal skiftes, men vi anbefaler, at man følger fabrikantens anvisninger.

#### **Jeg har kun ansvarsforsikring på min båd, der brænder fordi nabobåden brænder. Kan jeg kræve erstatning af nabobådens ejer?**

Du kan kun kræve erstatning, hvis du kan bevise, at branden i nabobåden skyldes en fejl, som ejeren burde have undgået. Det er ofte meget svært.

#### **Behøver man kaskoforsikring på båden ved landtransport, når ansvaret ligger på bilens trækkrog?**

Ja, bilens ansvarsforsikring dækker kun skader på andres ting. Så vil du have dækket båden under landtransport, skal du have båden kaskoforsikret.

#### **Må jeg sætte en større motor på end båden er godkendt til?**

Nej

#### **Kræver Pantaenius at båden er CE-mærket?**

Ja, Pantaenius forsikrer kun CE-mærkede både. medmindre båden er så gammel (før juni 1998), at den ikke skal CE-mærkes eller det er en one off, der heller ikke skal CE-mærkes.

#### **Er båden forsikret, hvis den ligger i udlandet?**

Hvis "udlandet" er inden for det sejladsområde, der står på policen, er båden forsikret. Hvis båden ligger uden for sejladsområdet, skal du have ændret sejladsområdet, så båden er forsikret.

#### **Er sejljoller forsikret, når de transporteres på bilens tag?**

Ja, sejljoller er medforsikret, når jollen er lastet og sikret forsvarligt.

#### **Er der forbehold for dækning, hvis båden ligger for svaj?**

Nej, der er ingen forbehold. Men du bør være omhyggelig med at tilse båden.

#### **Er der selvrisko ved tyveri af fastmonterede instrumenter?**

Hvis instrumenterne er i et lukket rum, som der skal værktøj til at bryde ind i, er der ikke selvrisko. Ellers er der selvrisko.

#### **Hvad menes med en passende tyverisikringsanordning?**

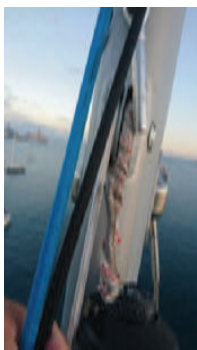
Ved passende menes det, der almindeligvis bruges i bådbranchen. F. eks. ved påhængsmotorer anvendes der normalt rørlås ved mindre motorer. Ved større påhængsmotorer anvendes bolte, som kræver specialværktøj.

#### **Må jeg slæbe en anden båd?**

Myndighederne oplyser, at du efter evne skal forsøge at hjælpe andre sejlere, der er i nød. Det kan være bugsering til havn af en anden båd, som har motorstop. Men kræver du bjærgeløn, er skader på din båd ikke dækket af kaskoforsikringen. Vær forsigtig med bugsering af en båd, der ikke er i nød. F. eks. bugsering fra en havn til en anden havn, hvor der er reparationsmulighed. Her dækkes skader på din egen båd ikke af alle kaskoforsikringer.

# RIG-TJEK

*PS-Rigging har oplevet en større interesse blandt sejlere for at servicere og udskifte den stående og løbende rig på deres både. Pantanius har bedt firmaet fortælle om, hvad du som bådejer skal holde øje med.*



**Tjek dit forstag og tjek at det ruller rigtigt - specielt når du får et nyt forsejl.**

Som sejler, og også for os som sejlernes forsikringsformidler, er der en fælles interesse i at holde øje med, hvornår der er komponenter på riggen, der trænger til lidt opmærksomhed. Det er ikke en sjov oplevelse at være på tur i sin sejlbad og lige pludselig opleve at mast og rig falder ned. Situationen kan potentielt være farlig for de ombordværende, og en rig-skade er ofte så stor en skade, at man godt kan aflyse resten af sæsonen eller i hvert fald store dele af den. Størstedelen af alle rig-skader dækkes af din kaskoforsikring, men den tabte tid på vandet, herunder sommerferien, kan vi desværre ikke hjælpe med. Rikkeren forklarer herunder, hvordan du selv kan kontrollere riggen.

Det er altid en god idé at kontrollere masten for tæring, terminaler for revner og wirer for knækkede kordeller. Der er nemlig meget du selv kan holde øje med, og ofte er et kontroltjek i efteråret rigtigt smart, da riggeren så har masser af tid til at lave f.eks. et nyt forstag, hvis det trænger til udskiftning.

Vi har bedt PS-Rigging give gode råd omkring hvordan du selv holder øje med om riggen er klar til sejsæsonen: Hos PS-Rigging har vi oplevet en større interesse blandt sejlere for at servicere og udskifte den stående rig på deres både.

Den stående rig på din båd kan sammenlignes med dækkene på din bil. Et dæk må heller ikke køre for længe eller blive mere end 10 år gammelt før det bliver

til et faremoment. Her kan vi igen drage sammenligning med dine dæk til bilen ... gamle dæk fungerer fint ... lige indtil du har en katastrofe opbremsning eller en undvigemanøvre.

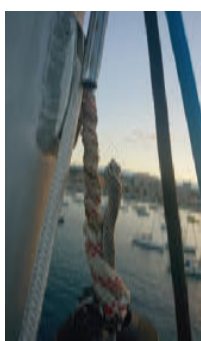
Vi ser ofte wirer, der er så korroderet indvendigt, at man med et par buk og vrid i nogle tilfælde kan brække endeterminalerne af. Ved træk prøver har vi set at brudstyrken er helt nede på 20 %.

Det stag, der har den største belastning, er forstaget, og de fleste både har dette stag pakket ind i et rulleanlæg, så visuel inspektion ikke er muligt.

På disse rulleanlæg ser vi ofte, at når disse ikke er monteret korrekt, eller at den nødvendige fald-afviser enten er gået i stykker eller aldrig har været monteret, at wireren bliver vredet itu.

De fleste rulleanlæg roterer omkring forstagswiren. Og for at faldet ikke skal dreje med rundt om forstaget, skal der være en vinkel på 15 grader mellem fald og rulle-svirvlen i toppen.

Sidder dit faldhjul lige under forstaget, og der ikke er en faldafviser monteret længere nede, vil faldet dreje med rundt om forstaget. Har du et manuelt rulleanlæg, og det er lille størrelse der skal rulle ind, vil dette give hende store problemer. I dag har flere og flere dog elektriske "hjælpemidler" og den ekstra modstand bliver ikke bemærket. Og skaden udvikler sig. I bedste fald springer faldet på et tidspunkt, men i flere tilfælde har vi set at forstaget er vredet over.



# MESSER OG EVENTS I 2022

Såfremt Covid-19 tillader det, vil Pantaenius så vidt muligt være repræsenteret ved messer og events i 2022, så vi kan møde vore kunder og samarbejdspartnere. Såfremt der vil ske aflysninger, vil vi annoncere det på vores hjemmeside og på vores Facebook side. Håber vi ses.

## DANMARK

### Messer:

Copenhagen Boatshow, Ishøj Havn 25/8 – 28/8 2022

### Events:

Classic Fyn Rundt, Kerteminde 27/5 – 29/5 2022

Palby Cup, Bogense 20/5 – 22/5 2022

AFI Two Star, Århus 11/6 – 12/6 2022

DM Fladfisk, Onsevig 10/9 – 11/9 2022

## Norge:

### Messer:

Båter i Sjøen, Aker Brygge, Oslo 1/9 – 4/9 2022

### Events:

Færdern 10/6 – 12/6 2022



# KLUBAFTEN MED PANTAENIUS?

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

Har I bestemte emner, som I ønsker belyst, vil vi forsøge at tilpasse vores oplæg herefter. Foredraget er gratis og har en varighed på 1½-2 timer med plads til spørgsmål og debat. Så er din klub eller havn interesseret i en uformel aften med gode råd om bådforsikringer og sejlads, så kan du kontakte os her:

Hanne Vendelbo +45 9670 3391 - [hvendelbo@pantaenius.com](mailto:hvendelbo@pantaenius.com)



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

# KONTAKT

## DANMARK

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

## NORGE

Pantaenius NUF  
Fjordalléen 16 (besøksadresse)  
Postboks 1433 Vika, NO-0115 Oslo  
Tlf.: +47 22 83 41 11 - [info@pantaenius.no](mailto:info@pantaenius.no)

## INTERNATIONAL

Tyskland  
Hamborg · Tlf.: +49 40 37 09 12 34  
[yacht@pantaenius.com](mailto:yacht@pantaenius.com)

Østrig  
Wien · Tlf.: +43 17 10 92 22  
[info@pantaenius.at](mailto:info@pantaenius.at)

Storbritannien  
Plymouth · Tlf.: +44 17 52 22 36 56  
[info@pantaenius.co.uk](mailto:info@pantaenius.co.uk)

Monaco  
Monaco · Tlf.: +377 97 70 12 00  
[monaco@pantaenius.com](mailto:monaco@pantaenius.com)

Spanien  
Palma de Mallorca · Tlf.: + 34 971 70 86 70  
[info@pantaenius.es](mailto:info@pantaenius.es)

Sverige  
Marstrand · Tlf.: +46 303 44 50 00  
[info@pantaenius.se](mailto:info@pantaenius.se)

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

Polen  
Gdansk · Tlf.: +48 58 35 06 131  
[info@pantaenius.pl](mailto:info@pantaenius.pl)

## KONTAKT

Mandag - Torsdag 9:00 - 16:00  
Fredag 9:00 - 15:00  
+45 9751 3388  
[info@pantaenius.dk](mailto:info@pantaenius.dk)

## AKUTTE SKADER HOTLINE

Døgnåbent alle ugens dage  
+45 9614 79 13  
[skader@pantaenius.dk](mailto:skader@pantaenius.dk)