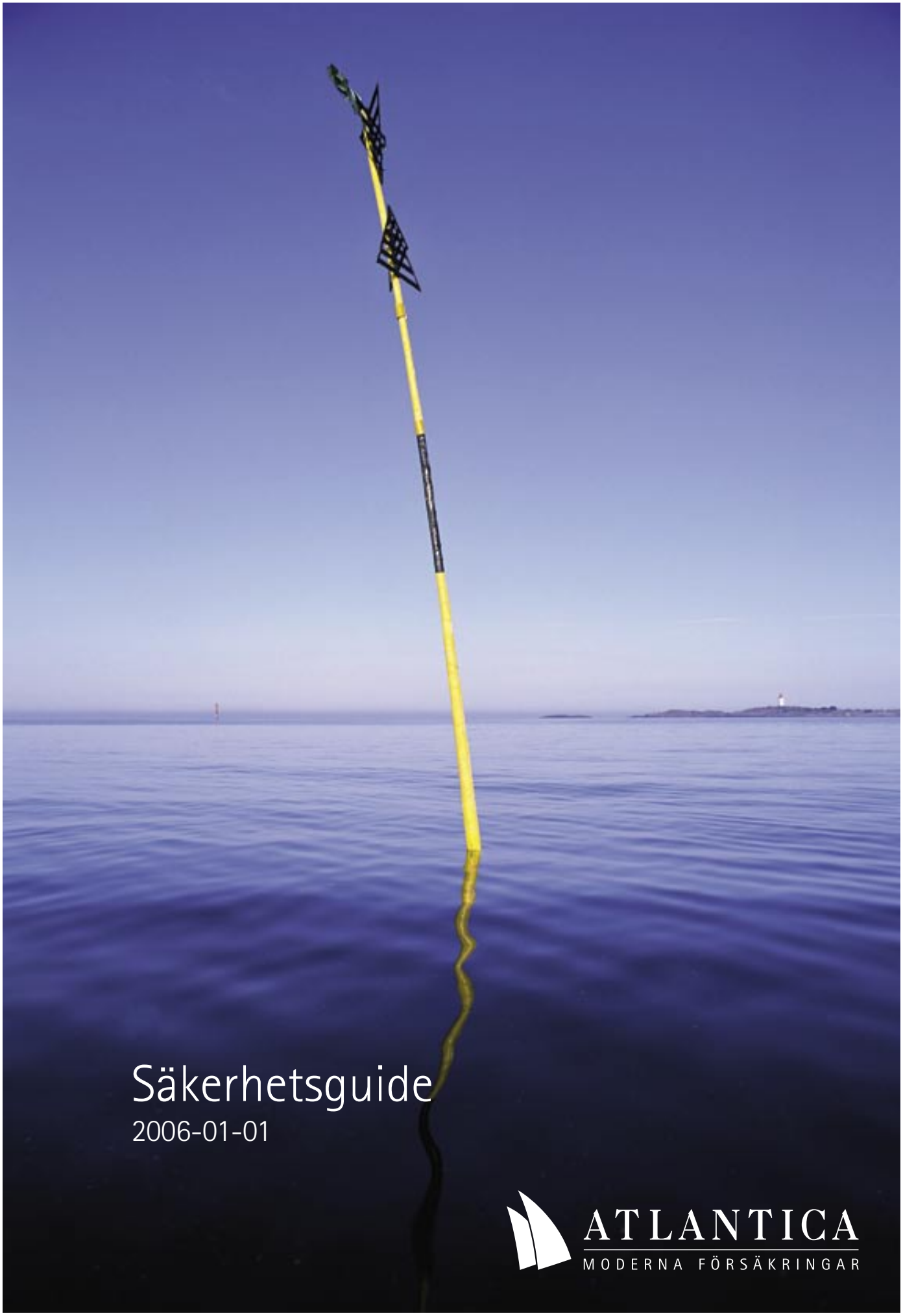


Säkerhetsguide

2006-01-01

ATLANTICA

MODERNA FÖRSÄKRINGAR

Affärsidé

Kärnvärden

- Kompetens och engagemang
- Hög servicenivå och tillgänglighet
- Kvalificerad skadereglering och rådgivning
- Uttalad skadeförebyggande verksamhet
- Nära samarbete med marinor, varv/reparatörer och marina återförsäljare för kundens bästa
- Starka kundrelationer

Genom att utveckla vårt renommé som engagerade båt- och försäkringsspecialister vara det självklara valet för genuina och skötsamma fritidsbåtägare. Atlantica Båt skall vara ett kunskapsföretag som kännetecknas av omsorg och omtanke om båtägaren och dennes båt.

Affärsinriktning

Atlantica erbjuder skötsamma båtägare rådgivning och försäkringsskydd från medarbetare med egen erfarenhet av båtar och båtliv. Verksamheten skall kännetecknas av en hög servicenivå i alla led. Korrekt, snabb och smidig skadereglering är den enskilt viktigaste konkurrensfördelen. Genom en innovativ och omfattande skadeförebyggande verksamhet skapar vi mervärde för kunden och ett gott renommé för Atlantica samtidigt som skadekostnaderna kan hållas nere.

Samarbetet med olika professionella partners i fritidsbåtsbranschen som exempelvis marinor, varv/ reparatörer och marina återförsäljare spelar en central roll både i försäljningsarbetet och skadeverksamheten.

De rekommendationer och positiva omdömen dessa aktörer lämnar till båtägarna är grundläggande för vår ställning på marknaden.

Kommunikationen med kunderna är ett prioriterat område för att stärka lojaliteten till Atlantica. Genom tydlighet och överskådlighet i all kommunikation stärks kundernas upplevelse av vår kompetens. Atlanticatidningen spelar en viktig roll i utvecklingen av vår roll som rådgivare och partner till båtägarna.

Atlantica skall erbjuda kvalificerade tjänster inom hela båtförsäkringsområdet – allt ifrån rådgivning och service till skadeförebyggande utrustning – till de båtägare som prioriterar hög kvalitet i produkter och tjänster.

2006-01-01
Atlantica Båtförsäkring

Filosofi

Vi har lagt ned mycket arbete på att försöka beskriva våra försäkringsvillkor på ett klart och lättfattligt sätt. Målsättningen med vår SÄKERHETSGUIDE är densamma.

I vårt BÅTFÖRSÄKRINGS VILLKOR anger vi vilka aktsamhetskrav och säkerhetsbestämmelser som gäller för att ersättningar inte skall reduceras. De flesta av dessa krav preciseras i denna SÄKERHETSGUIDE.

Har du frågor om något i denna SÄKERHETSGUIDE eller om din båt, slå oss en signal. Våra telefonnummer finner du längst bak i SÄKERHETSGUIDEN.

Innehållsförteckning:

När båten ligger i sjön 4

Förtöjning 5
Tabeller 10
Checklista 10

Vinterförvaring 11
Checklista 15

Brand ombord 17
Checklista 22

Stöld & inbrott 24
Checklista 25

Köp av båt 26

När du behöver hjälp 27

Checklista

Sist i varje avsnitt finner du en »Checklista«. Kan du bocka av den så uppfyller du aktsamhetskraven enligt försäkringsvillkoren men framför allt undviker du onödiga och dyrköpta erfarenheter som andra redan gjort. Dessutom ökar chansen att båten finns kvar och du bara kan »kasta loss« när du så vill.

När båten ligger i sjön

Det här avsnittet handlar om väjningsregler, sjövett och tilltron till GPS.

Väjningsregler

Väjningsreglerna till sjöss är styrda av Sjölagen, till det kommer kappseglingsregler som gäller vid kappsegling för segelbåtar. enkelt utryckt kan man säga att nedanstående gäller:

Motorbåt – motorbåt:
båt som kommer från babord väjer
Motorbåt – segelbåt;
motorbåt väjer för segelbåt
Motorbåt – roddbåt/kajak
motorbåt väjer
Segelbåt – roddbåt/kajak
segelbåt väjer
Segelbåt – segelbåt
den som har vinden in från babord väjer (om båda har styr- eller babordshalsar, väjer den som ligger i lovart)
Upphinnande båt väjer för den som blir upphunnen.
Den som för en brukbar båt väjer för båt som är obrukbar
(segelbåt väjer för motorbåt med trasig motor till exempel.)

Ansvaret

Du är alltid ansvarig om båten kolliderar, det innebär att vid en vållandebedömning av en kollision får du ta en del av ansvaret, även om du är seglare och hade styrbordshalsar.

Du är skyldig att ha uppsikt och undvika kollision så långt det går.

Vad är gott uppförande, det vill säga gott sjömanskap?

Listan på vad som är gott sjömanskap kan göras lång och det är också något alla har en åsikt om. I detta stycke tar vi upp några av de mest självklara, men kom ihåg att det är långt ifrån alla.

- Håll god uppsikt, titta bakåt, under genuan med mera.
- Ta ner seglen och gå för motor genom trånga sund.
- Passera inte för nära annan båt när du kör om den.
- Tänka på vilket svall egna båten gör, även när du passerar båtar som ligger förtöjda.
- Ta emot en tamp och hjälpa andra att lägga till och lägga ut.
- Tänk på att alla inte har lika lång erfarenhet som du själv kanske har. Att hjälpa varandra tjänar alla på.
- Sätt ut fendrarna innan du lägger till
- Ta ner focken när du kör segelbåten för motor.
- Visa tydligt vart du ska åka när du girar och håll kursen, vingla inte.
- Se till att båten är sjövärdig och ha god ordning på båten och utrustningen.
- Håll säker fart i trånga passager, svårnavigerade vatten, hårt trafikerade områden och vid nedsatt sikt, mörker eller dimma.

Köra enbart på GPS/Plotter

Det börjar bli väldigt vanligt med GPS i båtar och tron på dess funktion i alla väder och farter är omfattande. Det händer att en GPS visar fel, den har också en viss tidsfördröjning och felet ökar med hastigheten så båten hinner förflytta sig en lång sträcka innan nästa uppdatering kommer.

Vad säger Sjölagen

Sjölagen säger att man ska använda alla tänkbara hjälpmedel som finns ombord, det vill säga inte bara GPS utan sjökort, kompass, radar med mera och framför allt så ska man hålla utkik själv.

Om man endast har kört efter GPS och går på grund eftersom man inte tittat framåt eller följt med i sjökortet så kan man få avdrag på ersättningen. GPS är ett utmärkt hjälpmedel, men det är just vad det är, ett hjälpmedel. Det som alltid ska finnas ombord är sjökort och kompass och vet man inte var man är på sjökortet så är man vilse.

Förtöjning

Som erfaren båtägare känner du till »att rätt angöra en brygga«. För att vara på den säkra sidan, ta del av våra rekommendationer som tar upp det du bör tänka på. Läs igenom våra råd och tips för rätt förtöjning.

Båten

Pollare och knapar

Båten skall vara utrustad med beslag som gör att den kan förtöjas på ett säkert sätt.

Pollare, knapar, ring- och öglebultar med mera måste vara så stora att förtöjningsgodset kan göras fast ordentligt i dem. De skall vara så kraftiga och väl monterade att de håller för extra stora påkänningar, till exempel vid bogsering eller extremt hårt väder.

De måste vara väl rundade så att tågvirket inte utsätts för nötning. Fastsättningen i skrovet sker med genomgående bultar - helst av rostfritt stål. Förstärkningar måste finnas på undersidan av beslaget så att inte pollare och knapar lossnar vid kraftiga ryck.

Många mindre och äldre båtar har som standard förtöjningsanordningar avsedda för skyddade insjöar men används också vid våra oskyddade kuster.

Kontrollera beslagen i din båt och förstärk eller byt ut dem om så behövs.

Halkipar och klys

Om halkipar och klys används måste de vara så stora att de »sväljer« tågvirket med dess skyddsklädsel (till exempel plastslang).

Tänk på att inte använda halkipar och klys om det finns risk för att båten hamnar lägre än bryggan.

Självlänsande båtar

Lita aldrig på självlänsen. Den kan vara igensatt av beväxtning, löv, papper, snö eller is.

Rullfock

Har du rullfock måste manöverlinan kunna beläggas på ett säkert sätt när båten lämnas utan tillsyn. För detta skall en ordentlig knap vara monterad. En så kallad clamcleat är osäker när vinden rycker i förstaget och kan leda till att seglet rullas ut och förstörs när det fladdrar fritt. Se också tillverkarens rekommendationer för ett säkert montage.

Förtöjningsfjädrar

En båt vars förtöjning kan springa av genom ryck är inte rätt förtöjd. Någon form av ryckutjämning måste finnas. Förtöjningsfjäder av stål måste alltid säkras med kätting.

Ryckdämpare i gummi måste ha en storlek som passar för det tågvirke båten behöver.

Permanent förtöjning vid brygga

Förtöj alltid för storm!

Vid brygga

Alla anordningar på brygga, kaj eller annat som förtöjningen skall fästas i måste kontrolleras så att pollare och ringar sitter ordentligt fast och håller för den båt som skall förtöjas.

Detta gäller även om du hyr eller lånar en plats.

Brygga – akterpålar

Används pålar måste du se till att de är oskadade, ordentligt nedslagna och riktigt dimensionerade.

Pålar på djupt vatten kan fjädra och medföra skador på båten.

Förtöj i pålen på den punkt som är lämpligast med hänsyn till det normala vattenståndet. Tänk på att en kraftig förändring av vattenståndet kan medföra att förtöjningen slackar. Då krävs ett ordentligt avstånd mellan båt och brygga för att undvika skada. Exceptionellt lågvatten kan få som följd att båten blir hängande mellan förtöjningspunkterna.

Linorna skall ha skyddsklädsel på alla ställen där nötningsrisk finns.

En bred båt med två pollare i aktern bör förtöjas med linorna i kors. Det ger minsta rörelse i sidled.

En förutsättning för att båtarna inte skall komma i kontakt med varandra är att intilliggande båtar förtöjs på samma sätt. Diskutera med båtgrannen om bästa sätt.

Brygga – Y-bommar

Förtöjning vid flytbryggor och pontoner kan vid sjö och svall medföra svåra ryck i förtöjningarna eftersom båt och bommar kommer i otakt. Det ställer särskilt stora krav på avfjädringen.

Bomförtöjning är lämplig på flytbryggor och fasta bryggor i skyddade lägen där vattenståndsförändringarna är måttliga. Tillverkarna ger besked om största båtlängd och övriga praktiska detaljer för den valda bomtypen. Det är viktigt att beslag och infästningar är oskadade och av betryggande dimension.

Tänk på att fendrarna måste hänga fritt mellan skrov och bom. Om inte, arbetar sig fendrarna upp och båten kan skadas.

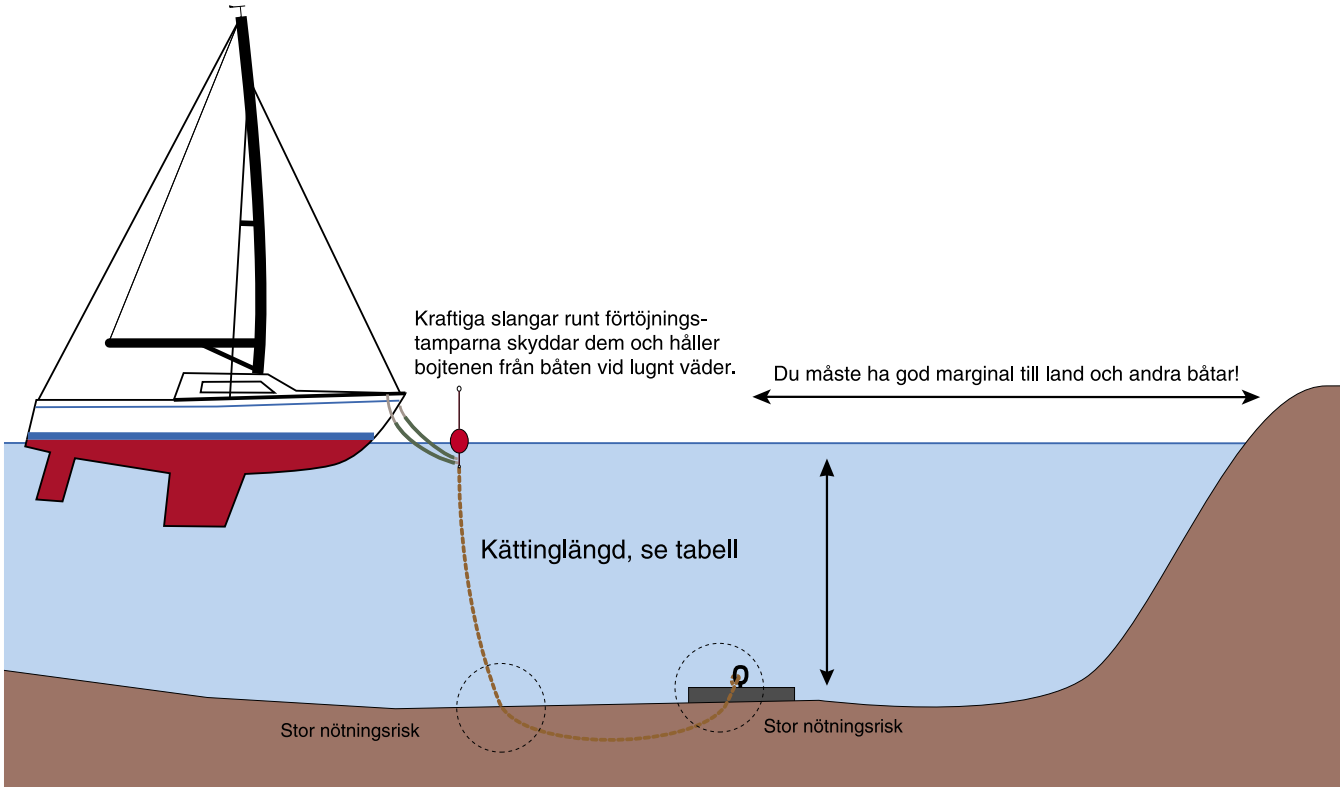
Brygga – boj

Detta förtöjningssätt bör undvikas om vattendjupet är mer än 6 meter. Vid större vattendjup blir bojkättingen så lång att båtarna svänger för mycket i sidled.

Kättinglängden skall anpassas till vattendjupet. För att uppnå god ryckdämpning mellan bojtyngd och båt bör bojkättingens längd inte understiga 1,5 ggr vattendjupet vid medelvattenstånd.

Beträffande boj, kättingdimension och bojtyngd se tabellen på sidan 10.

Förtöjningsanordningar som fungerar enligt andra principer bör väljas med försiktighet.



Permanent förtöjning på svaj vid boj

Vid hårt väder kan det vara svårt att komma ut till båten. Förtöj därför alltid för storm!

Tågvirket mellan båt och boj får inte vara så kort att båten kan lyfta bojen, inte heller så långt att det kan trassla in sig i bojkättingen. En tumregel är att längden bör vara 1/3 av båtlängden. Se tabellen på sidan 10.

Bojkätting

Bojkättingen är en del av förtöjningen som är utsatt för snabb förslitning (nötning, korrosion). Genom sin tyngd är den en viktig ryckdämpare. Därför är valet av kvalité och dimension på bojkättingen viktigt. Lämplig kättingkvalité är klass 2 eller 3 enligt svensk standard av vilka klass 3 är starkare. Det kan vara bättre ekonomi att använda en grövre ogalvaniserad kätting än en klenare galvaniserad eftersom ytbeläggningen ändå snart nöts bort. Ofta kombineras en grov bottenkätting med en klenare upp till bojen. Den klenare kättingen skall inte nå botten, då den del som ligger på botten slits mest. Kättingens livslängd är starkt beroende av bottenbeskaffenheten, graden av vattenföroreningar, salthalten etc på förtöjningsplatsen.

De vanligaste kättingdimensionerna och deras vikter framgår av tabellen på sidan 10.

Måste du av utrymmesskäl ha en kortare kätting får du god ryckdämpning med en grövre och därmed tyngre kätting. Denna har dessutom längre livslängd.

Den eftersträvade höga kättingvikten och därmed den goda dämpningsverkan mot ryck kan alltså uppnås på två sätt. Antingen med lång kätting (där utrymme finns) eller en kortare men av grövre dimension (vid utrymmesbrist).

Vid djup till 10 meter bör du ha kortlänkad kätting. På större djup ger den halvlånglänkade kättingen tillräcklig ryckdämpning.

Långlänkad kätting ger inte tillräcklig ryckdämpning.

Kontrollera kätting och tågvirke varje år.

Kontrollen bör ske före sjösättningen på våren.

Vid mycket stora djup kan det av viktskäl bli nödvändigt att använda grov tross (minimum 30 mm) istället för kätting. Närmast ytan skall alltid kätting användas då risken för skador är stor.

Bojen

Bojen är också en viktig ryckdämpare. Den skall gott och väl bära kättingtyngden men bör inte vara större än att den kan dras ner under ytan vid kraftig belastning.

Råd och Tips

Fäst även en flytboj på kättningen 1 m upp från stenen räknat. Det gör att kättningen inte skaver mot bojstenen eller skadas när den åker runt i dyn.

Vi vill inte att du förtöjer i bojtenen, den genomgående stången. Den är oftast svagare än kättingen. Fäst förtöjningslinorna i kättingen närmast under bojen.

Ingen typ av hake får användas vid förtöjning på svaj eftersom båtens rörelser kring bojen ofta gör att haken vrids sönder eller öppnar sig.

Eftersom båten snurrar runt bojen beroende på vind och ström ställer detta extra stora krav på tillsyn och kontroll av förtöjningslinorna mellan båt och boj. Snor de sig runt bojkättingen kan de lätt skadas eller skäras av på grund av snäckbeväxtning eller taggig galvanisering. Skydda linorna med slang eller tyg! Lång slang håller dessutom båt och boj isär vid stiltje.

Bojtyngd och öglebult

Bojtyngden skall ha sådan vikt och sådant grepp i botten att båtens drag- och lyftkraft vid sjöhävning inte kan flytta den ur dess läge. Tänk på att en cylinderformad tyngd (fyllt plåtfat) kan rulla på botten.

Vikten på den bojtyngd som behövs till din båt framgår i tabellen på sidan 10.

Öglan i vilken kättingen fästs skall vara svetsad och ha en godsdiameter ungefär dubbelt så stor som kättingens, dock aldrig mindre än 25 mm.

Om bojtyngden har ett »lådmått« enligt tabellen på sidan 10 blir vikten i vatten respektive luft enligt tabellen.

Om bojtyngden tillverkas i betong rekommenderas järnarmering. Som jämförelse kan nämnas att en järnklump med »lådmått« 50x50x20 cm väger cirka 335 kg i sjön och cirka 375 kg på land.

P-ringen

P-ringen fungerar mer som ett ankare än som en bojtyngd. Den är avsedd att användas som fäste för akterboj. Om du själv väljer bojplats, förvissa dig om att botten är så jämn att bojtyngden ligger kvar där du lagt den. Om botten är mycket lös och djupet ringa måste du beräkna lämpligt tillägg på bojkättingens längd.

Lånar du bojplats, förvissa dig om att förtöjningsanordningarna håller för din båt.

Förtöjningsgods

Tågvirke

Allt tågvirke som används till permanent förtöjning måste ha hög draghållfasthet och vara motståndskraftigt mot nötning, ryck och solljus.

Det finns flera olika syntetiska tågvirkesmaterial. Som permanent förtöjningsgods skall långfibrigt tågvirke tillverkat av polyester eller polyamid, så kallat silke användas.

Tågvirkesfabrikanterna anger i regel »brottgräns« för olika kvalitéer och dimensioner. Det förekommer också att de anger dimension beroende på båtens vikt.

Våra rekommendationer finner du på sidan 10.

Silket har högre inköpspris men det lönar sig ändå på sikt tack vare längre livslängd.

Tar du hem och tvättar tamparna direkt efter båten tagits på land, förlängs livslängden ytterligare.

Polyesterull som armerats med långfibrigt polyestersilke samt tågvirke av långfibrigt polypropylen eller polyeten skall enbart användas vid tillfällig förtöjning. Det är behagligare att knopa men har inte silkets motståndskraft mot solljus och nötning.

Skotlinor får aldrig användas som förtöjningsgods.

De är helt stumma och går därför lätt av. Även båtens knapar skadas lätt. Om tågvirket är skadat skall det genast bytas ut. Tänk på att varje knop eller annan brytpunkt innebär en reducering av tågvirkets hållfasthet. Dessutom får inte tågvirke läggas glidande genom en ring eller runt en balk.

Syntetiskt tågvirke är ofta halt och glider lätt ur sitt grepp i knopar och andra fästen. Lås därför tågändar med till exempel ett instick under en kardel eller med en bänsel (surrning) till den fasta parten.

Splitsning av syntetiskt tågvirke görs av samma skäl med fem instick.

Tågvirke får aldrig »splitsas« med vajerlås. Stål- eller metallpressningar får inte heller användas.

Schacklar

Tillverkas i många olika kvalitéer. Till förtöjningar måste de vara av smitt stål. Ett gott råd är att schackelns dimension och hållfasthet inte skall understiga den rekommenderade kättingens. Schackelns bult måste säkras.

Kauser

Ögonsplits vid schackel som används för permanent förtöjning skall förses med kaus av stål som nötningsskydd. Ögat måste vara så trångt att kausen inte lossnar.

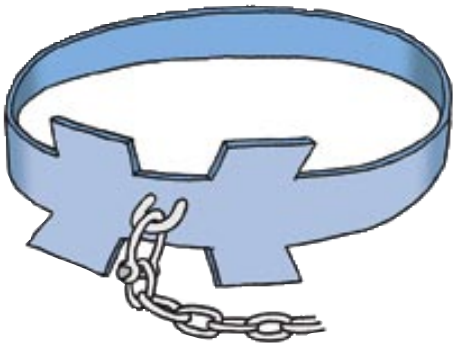
Hakar

Vid förtöjning av båtar mellan brygga och boj i oskyddat läge får självsäkrande hakar inte användas. Karbinhakar är helt olämpliga vid permanent förtöjning. För båtar upp till 200 kg, där knapar saknas, kan dock hakar av god kvalité användas. Dessa måste dock kontrolleras varje år.

Galvanisk korrosion

Då schacklar, låstråd till dessa, kättingar etc av olika material, till exempel järn, rostfritt stål, mässing eller koppar används intill varandra uppstår galvanisk korrosion.

Undvik därför sådana materialkombinationer, framförallt i saltvatten.



P-ringen eller liknande får aldrig användas vid förtöjning på svaj.

Fendrar

Fendrar är en mycket viktig del i en säker förtöjning. De skyddar både den egna och andras båtar.

Fendrarnas antal, form och storlek bestäms av båtens längd, höjd och fribordsprofil.

Du bör ha minst 3 fendrar på varje båtsida med en sådan tyngd och storlek att de inte blåser upp på däck.

Luftventilen ska vara vänd neråt. Den kan skjutas loss när fendern pressas mellan två båtar.

Varierande vattenstånd

Utöver de årstidsmässiga skillnaderna i vattenståndet förekommer snabba och stora variationer i vattennivån utefter våra kuster, särskilt på väst- och sydkusten, beroende på lufttrycksförändringar och vindförhållanden. Vid all förtöjning måste du förvissa dig om att vattendjupet på platsen vid lägsta vattenstånd är tillräckligt för båten med hänsyn till sjögång och svall. Detta måste du komma ihåg när du bestämmer längden på bojkättingen om bojtyngden läggs ut på vintern eller våren då vattenståndet ofta är lågt.

Där sjögång och svall förekommer bör mindre båtar, särskilt de med tunga utombordsmotorer, förtöjas med stäven mot den mest besvärande vindriktningen. Risken minskar då för överspolning och sjunkning. Utombordsmotorbåtens motorbrunn skall vara tät mot skrovet och ha dränering genom akterspegeln. Den måste ha hela tätningsbälgar för kablar och bränsleslang. Dessa måste kontrolleras varje år, då livslängden är kort. Har din båt lågt sittande luftintag på akter eller sida monterar du lämpligen en invändig svanhals (ventilationsslang).

Om båten sjunker

Om din båt har sjunkit helt och hållet så blir det inte värre, om det inte blåser så mycket att båten ligger och slås sönder mot botten. Skadorna uppstår/förvärras i regel på motorn när den kommer upp i luften och inte får rätt vård direkt.

Det är viktigt att båten lyfts på ett professionellt sätt så att skadorna inte blir värre och att det finns någon som kan ta hand om båten och motorn så fort den lyfts. I många fall är det oftast bättre att vänta en eller två dagar med att lyfta upp båten.

»Förtöjning« på land

Båtar som »förtöjs« på land skall dras så högt upp att högsta vattennivån aldrig kan nå dem. Glöm inte risken för svallvågor.

Lätta båtar måste dessutom surras till lämpligt fast eller tungt föremål för att förhindra att de fångas av vinden. Det räcker oftast inte med trailern.

För riggade jollar måste särskild omsorg ägnas åt surrningen så att de inte välter.

Förvaring på trailer

För förvaring och transport av båten på trailer ber vi dig att titta på sidan 15 samt på sidan 24 när det gäller låsning av trailern.

Tillfällig förtöjning

Ankring

Ankare, dragg eller plätt, oavsett storlek, får aldrig användas för permanent förtöjning. Vid ankring på svaj får båten inte lämnas utan tillsyn.

Vid all användning av ankare måste du förvissa dig om att sjöbotten ger gott ankarfäste, att ankarlinan/kättingen är tillräckligt lång (helst 5 x djupet) samt att ankaret fäster i botten. Sänk gärna linan med en blytyngd.

Försök att på lämpligt sätt varna passerande båtar för din ankarlina. Undvik linor som flyter!

Längs brygga, kaj eller annan båt

Vid en tillfällig förtöjning krävs förutseende och gott omdöme. Båten skall vara väl avfendrad och förtöjningarna lagda så att rörelser i långskeppsriktningen begränsas.

En metod att åstadkomma detta, speciellt där utrymmet är begränsat, är förtöjning med sk »spring«.

Förtöj inte längs en kaj/brygga om det finns risk för svall eller ändrat vattenstånd.

I natthamn

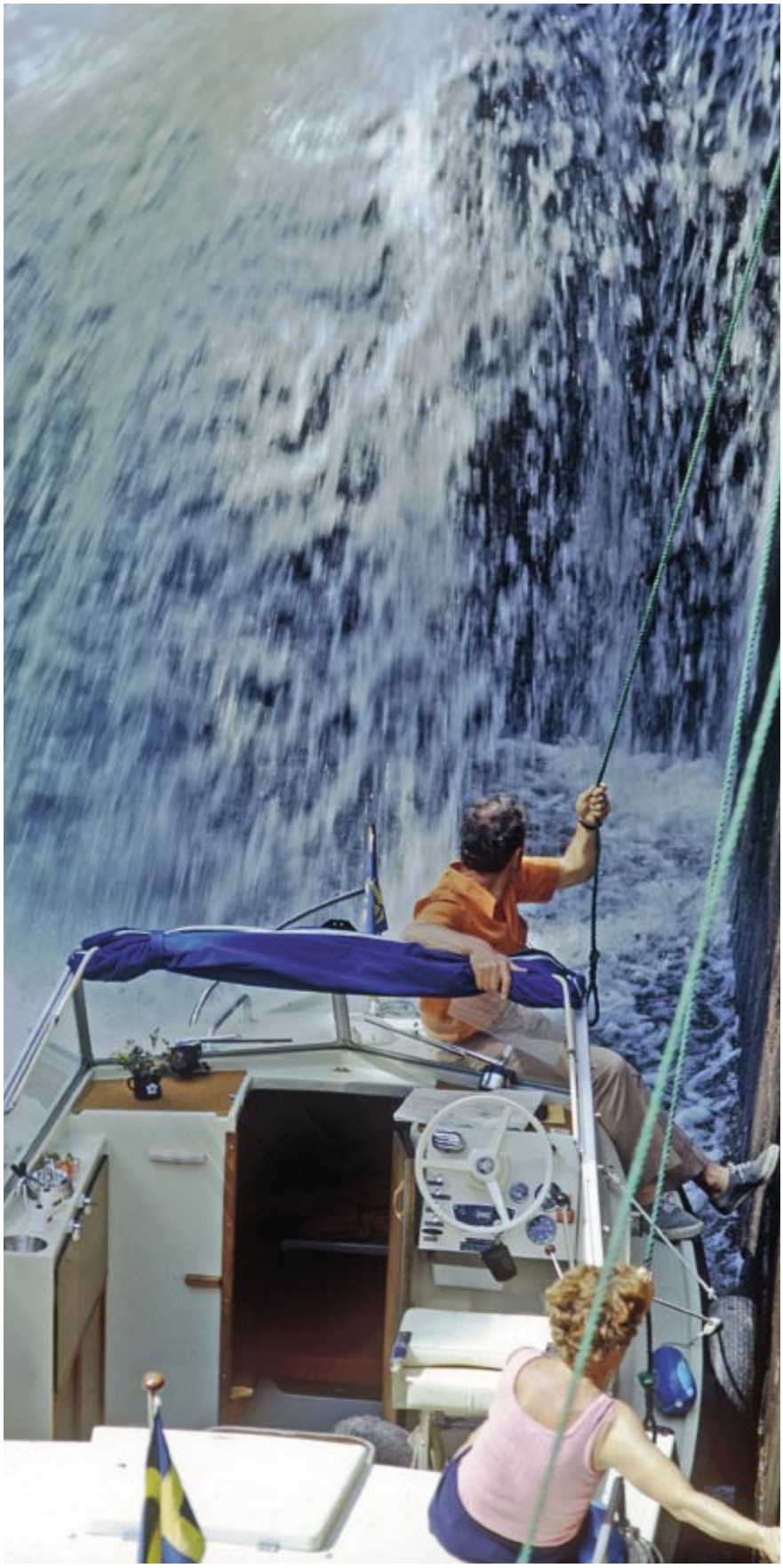
Försök finna en plats som ger lä för vind och sjö i så många riktningar som möjligt.

Du skall också ha så stort djup under kölen att du kan ta dig ut på fritt vatten om det blir sjöhävning eller minskat vattenstånd. Ligg helst fri från andra båtar. Du vet inte om de har samma säkra ankarfäste som du.

Lägg alltid ut fendrar. Ankring på svaj där utrymme finns och förhållandena är bra kan ge större säkerhet än om båten är landförtöjd.

Råd och Tips

Förlita dig inte på bara en bergkil - använd minst två.



Slussning

Slussningsproceduren är för många en speciell upplevelse. För vissa av de större kanalsystemen finns tryckta råd, anvisningar, brosignaler och öppettider. Skaffa dem! Slussningspersonalens anvisningar måste alltid följas. Yrkestrafiken skall alltid ges företräde.

Ordentligt tilltagna fendrar måste finnas på båda sidor om båten och placeras efter slusskajernas och skrovets form. Minst två personer skall finnas ombord för passning av förtöjningarna iland och i båten.

Slussning uppåt

Vid slussning uppåt läggs aktertampen fast i båten och fast iland. Förtampen görs fast iland och tas hem löpande genom halkip eller runt pollare på båten. På en segelbåt kan förtampen lämpligen dras via ett brytblock till en skotwinsch i sittbrunnen. När slussen fylls tar man hem på förtampen medan aktertampen sköter sig själv.

Slussning nedåt

Vid slussning nedåt görs för- och aktertamp fast i båten och läggs runt en pollare iland och tillbaka ombord i båten. Håll fast ändarna och ge efter när båten »sjunker« med slussytan. Fasta förtöjningar i båt och iland på väg nedåt innebär fara för att båten blir hängande i tamparna. En lätt tillgänglig kniv är bra att ha med i säkerhetsutrustningen.

Förtöjning mått & vikt rekommendationer

Förtöjningstabell

Båtvikt	Tågvirkes-dimension, polyestersilke	Kätting-dimension	Bojvikt i betong på land	Bojvikt i betong i sjön	Öglebult till bojsten
0,5 ton	10 mm	8 mm	370 kg	200 kg	25 mm
1,0 ton	12 mm	11 mm	560 kg	300 kg	25 mm
2,0 ton	14 mm	11 mm	560 kg	300 kg	25 mm
3,0 ton	16 mm	13 mm	850 kg	450 kg	30 mm
4,0 ton	18 mm	16 mm	1100 kg	600 kg	30 mm
6,0 ton	20 mm	16 mm	1700 kg	900 kg	30 mm
8,0 ton	22 mm	19 mm	2200 kg	1200 kg	30 mm

Bojvikter

Bojtyngdens mått i cm "lådmått"	Betongsten vikt på land*	Betongsten vikt i vatten*	*Cirkavikter i kg Natursten vikt på land*	Natursten vikt i vatten
75 x 75 x 30	370	200	450	290
80 x 80 x 40	560	300	690	430
90 x 90 x 40	710	380	870	550
90 x 90 x 50	890	480	1100	680
100 x 100 x 50	1100	600	1350	850

Kättinglängd

På svaj	Mot brygga
3 x vattendjupet	Minst 1,5 x vattendjupet

Vikttabell för kortlänkad kätting

Dimension i mm	kg/m
8	1,4
11	2,7
12,5	3,4
16	5,6
19	8,0

Checklista förtöjning

– Förtöj alltid för storm!–

Se till att dina fasta förtöjningar är:

- ☐ Av rätt kvalité
- ☐ Av rätt dimension. (se tabellen här intill)
- ☐ Säkert fastsatta såväl iland som ombord
- ☐ Oskadade och skyddade mot nötning

– Använd alltid fendrar.

– Se till att:

- ☐ Tätningsbälgar och övriga genomföringar är hela och inte läcker.
- ☐ Jollen är surrad så att den ej kan välta när den är på land.

– Båt förtöjd på svaj:

- ☐ Kontrollera alla förtöjningsdetaljer varje år.

– Förtöj ej båt med motorbrunn med akter mot besvärande vindriktningar. (Gäller speciellt vissa så kallade självlänsande båtar som då kan ta in vatten "bakvägen" via självlänsutsläppen.)

Kan du bocka av checklistan uppfyller du våra aktsamhetskrav enligt försäkringsvillkoret.

Vinterförvaring

Båten kvar i sjön eller båten på land – vitt skilda situationer. I detta kapitel får du en grundlig redogörelse om hur du hanterar din båt. Läs noga igenom och följ de råd vi ger. Titta till båten då och då.

Allmänt

På land

I sjön bärs båten upp av vattnet med en jämn tryckfördelning över skrovets hela våta yta. På land däremot måste båten bära upp sin vikt på ett fåtal punkter.

Båtens form, storlek och konstruktion avgör på vilket sätt din båt skall pallas/stöttas.

Markens känslighet för tjäle, regn och översvämningar samt vindförhållanden på uppläggningsplatsen bör du också ta hänsyn till. Särskilt på låga stränder är det viktigt att båten är placerad så långt från strandlinjen att den inte kan nås ens av onormalt högt vattenstånd eller av svall.

Ett annat skäl att tveka inför »vintersjöliggning« är att försäkringen inte ersätter skador orsakade av is, snö eller frost.

I sjön

Vinterförvaring i sjön blir allt vanligare, men då är det viktigt att tänka på följande:

- Är båten lämpad att ligga i is? Båtar med utanpåliggande roder, inudrev, utombordsmotorbåt eller träbåtar är generellt inte det!
- Välj om möjligt hamnplats där strömbildare används.
- Har skrovet skador under vattenlinjen skall båten inte ligga i sjön vintertid.

De mest påtagliga riskerna för båten ligger i de frostsprängningar som kan uppstå. Alla genomföringar i skrovet i närheten av och under vattenlinjen skall stängas eller tätas.

Ledningar, kranar, ventiler, pumpar, toaletter, tankar, kylmantlar, kylsystem med mera som innehåller vatten måste tömmas och/eller förses med frostskyddsmedel.

Om elektriska värmeelement används skall de vara godkända för permanent drift. Använd i första hand element utan rörliga delar. Utrustningen skall vara jordad med oskadade kablar. Förlita dig inte på att hålla frostfritt ombord med enbart elvärme. När det är som kallast inträffar ofta strömavbrott.

Avriggning

Kontrollera hos ansvarig person att mastkran och lyftstroppar är funktionsdugliga och utan skador. Se till att stroppen anbringas på rätt ställe, att antenner, ledningar, givare och andra känsliga delar av masten inte kommer i kläm.

Lyftstroppen skall vara kopplad innan någon vantskruv lossas. Gå aldrig under hängande last. Avdela en person som hanterar rullfocksystemet så att det inte böjs.

Förvara masten efter avriggning på jämnt underlag och på en plats där den inte utgör hinder för andra. En mast på marken försvinner lätt i snön där den kan komma till skada.

Vajer bör ej förvaras surrad tätt intill en mastkropp av aluminium pga risken för korrosion. Detta är särskilt viktigt på platser där luften kan vara salthaltig.

Vantskruvar, antenner etc skall ej vara kvar på masten då den förvaras utomhus eller i gemensamma förvaringsutrymmen, för att undvika stöld.

Torrsättning

Lyftpersonalen måste känna till båtens totala vikt och viktfördelningen i skrovet. Detta gäller även
- bottenprofilens utseende
- placering av logg- och ekolodsgivare
- propelleranordning, roder och andra utskjutande delar.

Du markerar lättast dessa ställen genom att till exempel klistra en bit tejp på skrovsidan för drev/axel, logg etc. Skriv på tejpen vad det är du har markerat.

Uppgifterna är mycket viktiga för placeringen av lyftbanden eller stroppparna som skall vara surrade (straffade) till varandra i långskeppsriktningen och upphängda i lyftok. Före lyftet måste båten tömmas på slagvatten och den utrustning som kan förskjutas och skadas eller förändra tyngdpunkten under lyftet.

Gå aldrig under hängande last!

Pallning

En båt får aldrig ställas direkt på marken. Den måste stå på en så kallad pallning, det vill säga ett underlag som består av grövre virke eller bockar av trä eller stål.

Att pallningens bottenbas är bred och stabil är särskilt viktigt för fenkölade segelbåtar som står på en mycket liten kölyta. Om markunderlaget för bockarna inte är hårdgjord mark bör de ställas på och fästas vid plattor av grov plywood eller annat lämpligt material som ger stor bäryta. Dimensionering av bockar skall väljas så att god marginal finns för avsevärda viktökningar och belastningar genom snö, regnvatten, vindtryck och så vidare.

Stöttning

Pallningen eller bocken är underlaget för båtens köl på land. De allra flesta båtar måste dessutom stöttas.

Används båtvagga bör markbredden vara minst lika med båtens största bredd i vattenlinjen. Den måste bestå av en stabil bottenram med kraftiga balkar som pallning för kölen. I denna bottenram skall stöttorna vara fästade.

De skall dessutom stagas i ramen med rejäla bult- skruv- eller spikförband såväl tvär- som långskepps och därmed utgöra en sammanhängande stöttningsenhet. Torrt virke skall användas vid tillverkning av trävagga.

En rätt konstruerad vagga av trä eller stål med betryggande materialdimensioner är den säkraste och skonsammaste stöttningsmetoden. Skall den också kunna användas för transport av båten ställs stora krav på stöttningsfunktionen.

Stöttningspunkterna mot skrovet bör helst ligga mitt för tvärskeppsförstyvningarna, det vill säga skott, bottenstockar och så vidare.

Stöttornas tryck fördelas med hjälp av väl fastsatta plattor (mellanlägg) av trä eller metall som om möjligt följer båtens form.

De allra flesta båtar - även de som stöttas i vagga - måste vila på kölpallningen med hela tyngden och inte hänga i vaggan eller på stöttorna.

Justerbara rörstöttor bör användas med viss försiktighet. För att fungera på fullgott sätt måste de anbringas mot bordläggningen i en vinkel så nära 90° som möjligt. Underlaget måste vara hårt. Dras stödpunkterna i marken in mot båten kan stöttorna vid sidotryck böjas eller knäckas om avståndet mellan stagnings- och tryckpunkterna är för långt.

Stöttning för långt in under båten ger dålig stabilitet på samma sätt som en vagga med för liten markbredd. Om Seaquipstöttan eller liknande används skall dessa vara sammanlänkande med kätting. Stöttor och kätting skall efterdras och marken ska vara hård.

Tänk på att om du använder stålbockar är det låg friktion mellan båt och bock, öka friktionen med mellanlägg.

Den som har sin båt placerad på yttersidan av en uppläggningsplats, där den kan vara utsatt för starkt vindtryck, måste vara extra noga med stöttningen.

Några särskilda råd

Inu-båtar och utombords-motorbåtar

Inu-båtar har oftast en V-formad bottenprofil och ett brett akterparti. Den bakre bocken bör vara lika lång som båten är bred. Den placeras under akterspegeln. Tunga och långa båtar kräver tre pallningar, en under aktern, en midskepps och en under fören. Givetvis måste båten på den förliga pallningen ha en sidostöttning.

Tänk på att båtar med stora motorer har en ganska liten del av sin tyngd i förskeppet, som därmed blir känsligt för vindtryck från sidan. Tänk på att viktfördelningen förändras mycket på en utombordsmotorbåt när man monterar bort eller på motorn. Ta av drevet vid vinterförvaring, det stjäls många drev.

Rundbottnade båtar – snipor

Dessa båtar är ofta lätta att palla i långskeppsriktningen. Det är klokt att lägga en pallning även under motorn. Stöttningen i sidled sker lämpligast med snedbockar. Metoden ger god säkerhet i sidled om bockarna är väl anpassade till skrovets form och dessutom bultade eller spikade till varandra under båten eller i kölpallningen. Skrov över 7,5 meters längd kräver två bockar på varje sida.

Långkölade segelbåtar

De långkölade segelbåtarna pallas normalt under ballastkölens för- och akterkant. Långkölade segelbåtar med kraftigt förligt överhäng måste ha en extra pallning under förskeppet. Båtar med långt akterligt överhäng bör även ha en pallning under aktern. Stöttningsproblemen i sidled är gemensamma för de lång- och kortkölade segelbåtarna. En bra vagga är den bästa lösningen.

Fenkölade segelbåtar

Finns inte någon vagga måste stor omsorg ägnas åt pallning och stöttning. Beroende på kölens ringa längd skall en stadig pallning finnas under såväl försom akterkant. Dessa båtar kräver en stabil och kraftig tvärställd pallningsbock både för och akter om kölen, inte enbart för balansens skull utan även för att undvika onormala påfrestningar på skrovet. Tvärbockarna bör även utrustas med anordningar för att motverka vridningsrörelser i sidled vid hård vind. Ytterligare stöttning skall finnas vid båtens största bredd. Längre båtar kräver flera stöttor. Vid injustering av pallning och stöttning med kilar måste dessa ha lika stor anliggningsyta som stöttorna och pallningspunkterna.

Masten på under vintern

Om du vinterförvarar båten riggad måste du vara extra noggrann med stöttningen av båten. Masten får hävstångskraft när det blåser.

Vaggan skall vara extra kraftig. Anliggningsytan mot skrovet skall vara stor eftersom skrovet utsätts för större belastning. Det är också viktigt att stöttor hamnar mitt för skott eller andra invändiga förstärkningar.

När du tagit upp båten lättar du på spänningen i riggen genom att släppa några varv på vantskruvarna.

Har du förstagsprofil bör denna straffas åt så att den ej kommer i egensvängning.

Båtens vinterstöttning bör kontrolleras regelbundet men i övrigt helst inte röras fram till sjösättningen. Justeringar som betingas av markförändringar, blåst och så vidare ska dock utföras utan dröjsmål.

Täckning

Om båten skyddas mot regn, snö och nedsmutsning med någon form av täckning, måste denna vara så stabil och gjord på sådant sätt att den inte orsakar skada på vare sig den egna eller intilliggande båtar.

Vid valet och dimensioneringen av materialet i den bärande stommen för täckningen måste man ta hänsyn till den extra tyngd som kan komma att belasta konstruktionen vid ett häftigt och överraskande snöfall.

Avlägsna därför snarast den snö som fastnar på täckningen och se till att inga »vattensäckar« eller »isfickor« bildas.

En spetsig takvinkel är en god hjälp att hålla täckningen snöfri. Nackdelen är att vindfånget kan bli stort. Försök därför att hålla täckningen så låg som möjligt!

Tänk på att den täckning som står fast monterad på däck väsentligt ökar vindpressen på själva skrovet och därmed risken för skador. Därför är en stabil separat täckställning över vilken presenningen kan spännas hårt den bästa lösningen. Används plastpresenning bör den vara armerad och ha förstärkningar vid hörn och öljetter.

Presenningar eller annan täckning får aldrig surras i båtens bockar eller stöttor!

Täckställning och presenning skall förankras till båtvaggan eller på annat sätt göras »jordfast«. Sörj för god luftväxling och förhindra tryckskillnad under täckningen vid hård vind genom öppningar vid gavelspetsarna.

Ta bort kapellet

Du bör ta bort kapellet så det inte sitter kvar under presenningen. Om presenningen skadas är risken stor att även kapellet blir skadat.

Ventilation

Se till att det är god ventilation i båten så att det inte blir mögel i båten. Det bör finnas utrymme för luft att komma strömma in under presenningen. Du bör ha avfuktare i båten som till exempel torrboll.

Trailerlast

Lastens tyngd får inte överstiga det som anges i trailerns och bilens registreringsbevis och den skall fördelas riktigt på fordonet. Stöttor och stödhjul ska inte punktbelasta skrovet. Surrningen måste ske med stor omsorg och anpassas efter lastens art och tyngd.

Lampa och flagga för varningsmarkering skall finnas i utrustningen och användas vid behov. Om färdvägen ej är välkänd bör den fria höjden kontrolleras.

Båten på trailer

Det finns många regler om hur man får framföra en båt på trailar efter bil. Det finns också många nya regler som gäller det som man i dagligt tal kallar oreggad trailer men som egentligen heter efterfordon.

För att du inte ska göra några fel rekommenderar vi dig att gå in på www.vv.se som är vägverkets hemsida och se vilka regler som gäller för dig. Under rubriken Trailerlast står de vanligaste reglerna och några goda råd.

Sjösättning

Kontrollera att alla kranar för vattenintag är hela och stängda och att dyvika, logg- och ekolodsgivare är monterade och täta. Genomgående bultar till utombordsmotorer och liknande montage måste tätas noga. Kontrollera alla slangklämmor. Se till att tätningar (manschetter) för styr- och reglagekablar och bränsleslangar är täta och hela. Utombordsmotorn skall monteras enligt tillverkarens anvisningar före sjösättningen. OBS! Godkänt motorlås krävs för alla utombordsmotorer. Gör en efterdragning efter första båtfärden och kontrollera att inget läckage finns.

Tänk på att en nymålad botten är hal och inte ger fullgott fäste för lyftstroppar eller band på en sluttande köl eller på en slipvagn. Lyftstropparna skall vara surrade (straffade) till varandra i långskeppsriktningen.

Påriggning

Vid vårutrustningen gör du en noggrann genomgång av stående och löpande rigg samt maströret. Kontrollera att det inte finns några trasiga kardeler vid övergången mellan riggvajer och ändstycke.

Kontrollera lyftanordningarna innan du lyfter masten, se även sidan 11 under »Avriggning«. Se till att få masten betryggande stagad på båten innan lyftstroppen lossas helt. Håll uppsikt på förbipasserande båtar som kan ge svall som stör eller försvårar påriggningen.

Se till att alla vantskruvar har tillräckligt fäste i båda gänggångarna och är låsta. Gör en efterkontroll under och efter första seglingen för året. Följ mastfabrikantens anvisningar.

Råd och Tips

Om det är svårt att förankra presenningen till båtvaggan eller göra den »jordfast« kan den säkras genom att hänga sandfyllda dunkar som vikter.

Checklista vinterförvaring

–Inför upptagning kontrollera att:

- ☐ Båten har rätt viktfördelning och är stuvad så att inget välter vid lyft
- ☐ Propeller och logg är lyftmarkerade
- ☐ Båten är tömd på stöldbegärliga tillbehör. Se »Stöld och inbrott«
- ☐ Vagga, bockar och stöttor är oskadade
- ☐ Presenningen aldrig surras i båtens bockar eller stöttor

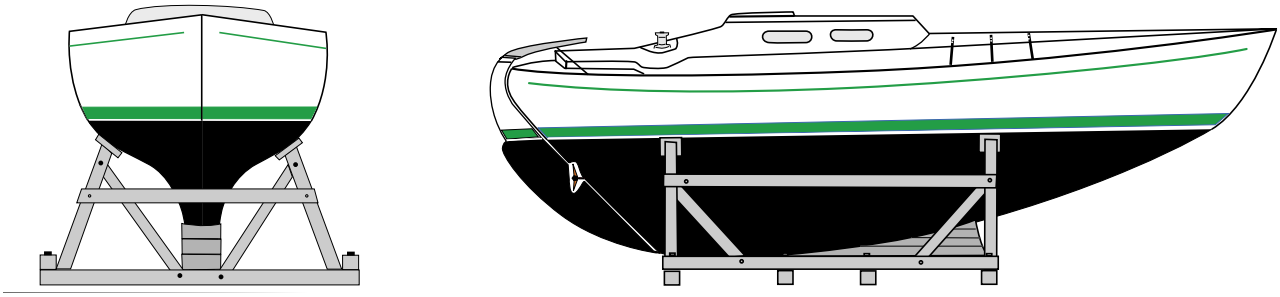
– Inför sjösättning kontrollera att:

- ☐ Självlänsen inte är igensatt
- ☐ Alla genomföringar är hela. Ryck i slangar, stäng/öppna/stäng alla kranar
- ☐ Dyvika, logg- och ekolodsgivare är monterade och täta
- ☐ Tätningsbälgar är hela och oskadade då utombordare monterats
- ☐ Utombordsmotor är låst med godkänt motorlås
- ☐ Styrning, gas- och växelvajer fungerar felfritt

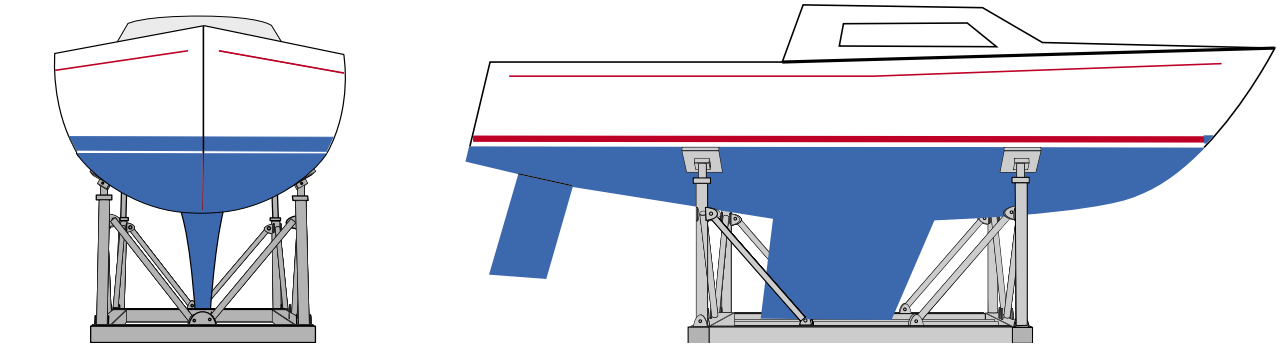
OBS! Skador orsakade av is, snö, frost, vatten, fukt, mögel eller djur ersätts inte

Kan du bocka av checklistan uppfyller du våra aktsamhetskrav enligt försäkringsvillkoret

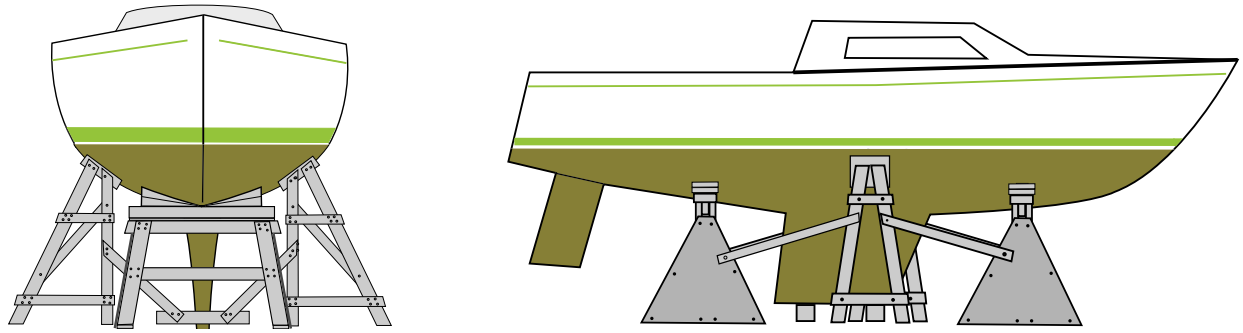
Några exempel på bra vinterförvaring



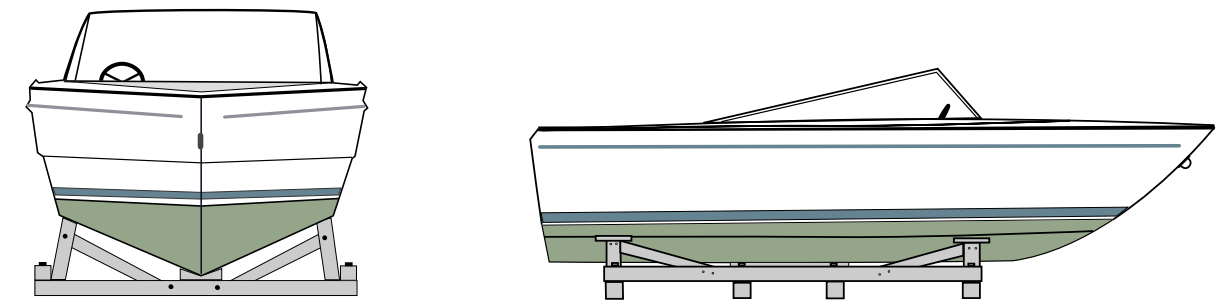
Långkölad segelbåt i vagga med pallning under fören



Fenkölad segelbåt i demonterbar stålvagga



Fenkölad segelbåt med sido- och tvärbockar



Vagga är det bästa alternativet även för motorbåtar

Brand ombord

En båt som förvandlas till ett eldhav är en upplevelse som ingen vill vara med om. Här gäller det inte enbart att hålla huvudet kallt och försöka bemästra branden. Det är mycket du kan göra i förebyggande syfte. Tänk efter före.

Allmänt

Dessa anvisningar går ut på att förhindra att brand uppstår i båten. De ger också råd om hur du skall bete dig om brand trots allt uppstår.

För att en brand skall kunna uppstå krävs det:
– Brännbart ämne.
– Syre.
– Värme.

Ombord i båten finns gott om brännbara ämnen.

Utöver drivmedel finns skrov, inredning och tillbehör som, om de är av trä, plast eller textilier, brinner bra.
– Syre finns i omgivande luft.
– I båten finns värmekällor: Motorer, spisar, kylskåp, värmeanläggningar, fotogenlampor etc.

Hög värme kan också uppstå i elsystemet.

Bränslesystem

Allmänt

Bensin och dieselolja avger gas som blir brandfarlig när den blandas med luftens syre. Gasblandningen är tyngre än luft och rinner därför ner i de lägst belägna delarna i båten. Motorn, som vanligen är lågt placerad, kan tända gasen genom till exempel gnistbildning i generatorn eller startmotorn.

Bränsleledningar

Påfyllningsbeslaget måste vara monterat gastätt mot däck så att bränslegas och spill inte kan rinna in i båten. Ledningen från däck till tank skall ha en invändig diameter på minst 38 mm. Tanken skall dessutom vara försedd med en ventilationsledning som monteras gastätt genom bordläggningen. Ledningen skall ha en invändig diameter på minst 12 mm och vara försedd med flamdämpare, till exempel metallnät, i röret vid bordgenomföringen. Ledningar för bränslepåfyllning och avluftning skall vara av godkänt bränslebeständigt material. Slangar monteras med dubbla slangklämmor av syrafast material.

Ledningar mellan tank och motor skall vid bensindrift vara av glödgat kopparrör.

Närmast motorn används en kort flexibel slang. Den skall vara godkänd för bränsle och ha maskinellt monterade anslutningar.

Vid dieseldrift kan godkända flexibla bränsleslangar godtas mellan tank och motor.

Avstängningskran skall finnas intill tanken så att bränsleflödet kan stoppas vid ledningsbrott.

Skottgenomföringarna måste förses med nötningsskydd.

Bränsleledningar måste kontrolleras regelbundet. Läckage får inte förekomma i någon del av systemet.

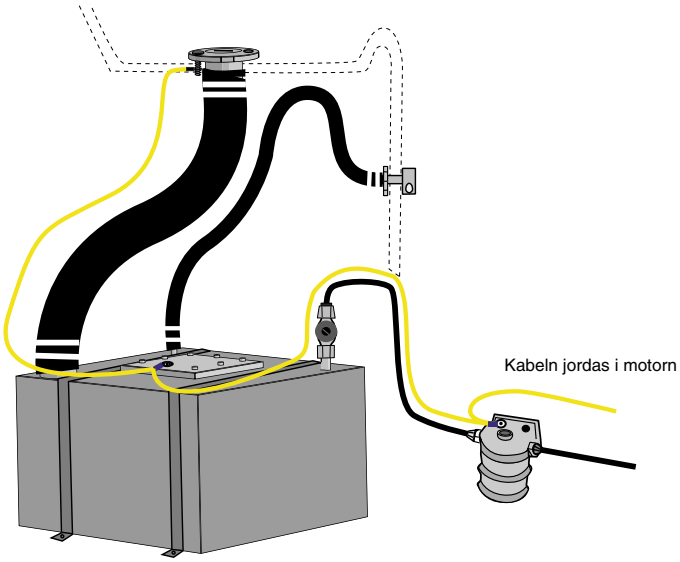
Ledningarna får inte monteras så att bränsle vid ett eventuellt läckage kan droppa på varma avgasdelar.

Detta gäller även dieselbränsle.

Jordledning

Bränslesystemets alla metalldelar, från påfyllningsbeslag via rör, slangar, till tank med mera skall vara ordentligt jordade med en separat mångtrådig jordkabel till motorn.

Lös tank för utombordsmotor fästs i båten med spännband så att den lätt kan tas iland för tankning. En lös tank får inte ha större volym än 25 liter. Mellanlägg under spännband och under tank bör vara av material som inte binder fukt.



Bränsletank

Tanken skall vara fast monterad och placerad så att den är möjlig att inspektera. Utrymmet måste vara ventilerat och luft skall cirkulera runt tanken.

Fasta bensintankar skall vara i rostfritt stål eller sjövattenbeständig aluminium.

Avtappningspluggar, nivåglas eller liknande får inte förekomma på bensintankar.

Bensintank får inte vara placerad i motorrum.

Bränsleledningar med avstängningskran dras från tankens ovansida.

För dieseltank, som är lätt åtkomlig för inspektion, godtas bränsleuttag med avstängningskran i tankens nedre del.

Godstjockleken för olika material får inte vara mindre än:

Utvändigt korrosionsskyddat stål	1,5 mm
Sjövattenbeständig aluminium	2,0 mm
Rostfritt stål	1,25 mm
Polyeten	5,0 mm
Glasfiberarmerad polyester	4,0 mm

Elsystem

Allmänt

Elinstallationer skall vara utförda så att de klarar de speciella krav den marina miljön ställer. Därför skall alltid material som är avsett för båtar användas.

Kontrollera också att dessa är dimensionerade för de belastningar som förekommer. Anläggningen måste vara utförd som isolerat 2-ledarsystem.

Batteri

Batterier skall vara fast monterade, helst i en syrabeständig låda, på väl ventilerad plats. Vid laddning avger batterier vätgas som är explosiv, varför det är mycket olämpligt att placera dem i motor- eller tankrum. Finns flera batterier (mer än 416 Ah vid 12 volt, 208 Ah vid 24 volt) skall dessa vara placerade i eget utrymme med ventilation till fria luften utan att luftcirkulation hindras.

Huvudströmbrytare

Huvudströmbrytare som kopplar bort alla förbrukare, även startmotorn, skall monteras så nära som möjligt efter batteriet på pluskabeln. Före strömbrytaren skall säkerhetssystem kopplas in, till exempel automatisk länspump, tjuvlarm och gasvarnare. Dessa måste då förses med separata säkringar.

Elledningar

Ledningar för alla elektriska förbrukare måste ha rätt area för den belastning de utsätts för.

Brytare, säkringar eller kopplingsdosor etc får inte finnas i motor- eller tankutrymme i bensindrivna båtar. Elledningar skall vara mångtrådiga och tåla vatten, olja och bensin samt monteras så att de inte utsätts för mekaniskt slitage eller strålningsvärme från motor, avgassystem, värmeanläggning etc.

Elektriska anslutningar på motorn skall regelbundet kontrolleras så att glappkontakt inte uppstår med gnistbildning som följd.

Montage i lågt liggande partier bör undvikas. Vatten- eller bränsleläckage kan förorsaka kortslutning. Elförsörjning för nöd- och säkerhetsutrustning bör monteras så att försörjningen inte påverkas om båten tar in vatten.

Landström, 220 till 400 volt

I takt med att vi skaffar oss fler och större elförbrukare har landström blivit allt vanligare ombord.

Det är bekvämt att koppla in sig på närmaste elcentral när man lagt till i hamnen. På detta sätt undviker man att »ligga och ladda« med den egna motorn/generatorn.

Landström skall alltid installeras av fackman. För att förhindra den galvaniska strömmen att på kort tid äta upp drev, axlar, roder, motorer, bordsförskruvningar etc måste en skiljetransformator installeras.

Detta för att båtens utrustning inte skall ha kontakt med nätström/skyddsjord från land.

De flesta moderna elektroniska batteriladdare har idag inbyggd skiljetransformator. Stäm av med din leverantör.

Installerar Du landström i båten måste anläggningen dessutom vara utrustad med jordfelsbrytare.

Gasolinstallationer

Allmänt

Gasol är tyngre än luft. Därför rinner den ner i båtens lägst belägna delar om den läcker ut. Tränger den in i utrymmen med öppen låga eller där risk för gnistbildning finns, uppstår lätt en explosion.

Gasolbehållare under däck eller i sittbrunn

För att förhindra att gas läcker ut i båten måste gasbehållaren placeras i ett gastätt dränerat utrymme avskilt från inredningen. Utrymmet skall vara dränerat till bordläggningens utsida med slang eller rör som har en invändig diameter på minst 12,5 mm. Dräneringen skall mynna ovan vattenlinjen.

Gasoleldade förbränningsapparater

Spisar, kylskåp etc skall vara av godkänd typ. Gasolapparater måste ha tändsäkring som automatiskt stänger tillförseln av gas om lågan slocknar. Gasoleldade förbränningsapparater andra än spis skall ha sluten förbränning eller vara installerade så att förbränningssystemet är helt åtskilt från luften i båten.

Apparater avsedda för olika arbetstryck får inte kopplas till samma gasolflaska.

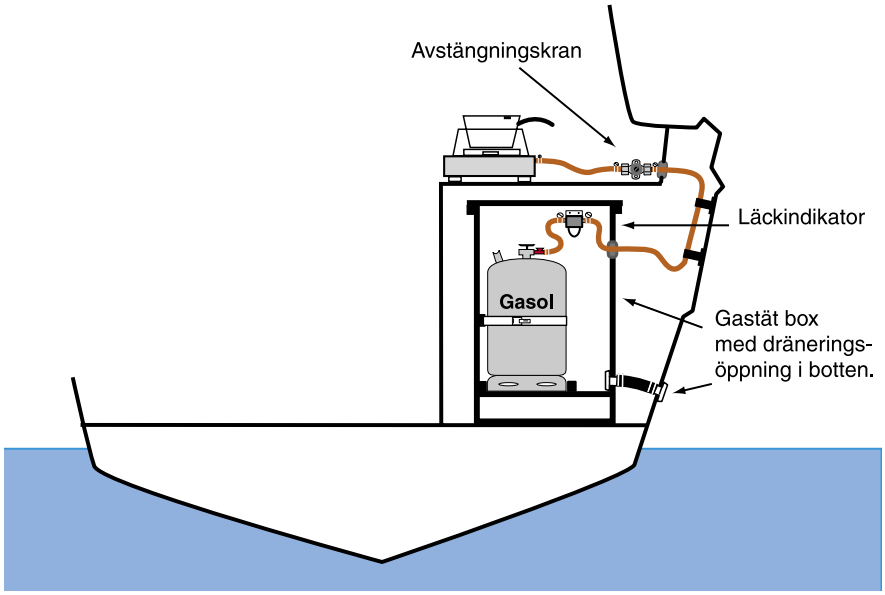
Gasolledningar

Om endast en apparat är ansluten och ledningslängden är max 1,5 m får gasolslang av högtryckstyp användas hela vägen.

Mellan kopparrör och gasolflaska/reduceringsventil skall gasolslang av högtryckstyp användas. Den får vara högst 1,0 m lång. Vid skarvning av rör skall antingen lödfria rörkopplingar avsedda för gasol användas eller så skall skarvarna hårdlödas.

Rör, där slang monteras, måste förses med nippel för gasolbruk. Slangen monteras med rostfri slangklämma.

Rörledningar avslutas med avstängningsventil till varje apparat. Ledningar måste vara väl fästade med klammer och försedda med nötningsskydd vid skottgenomföringar.



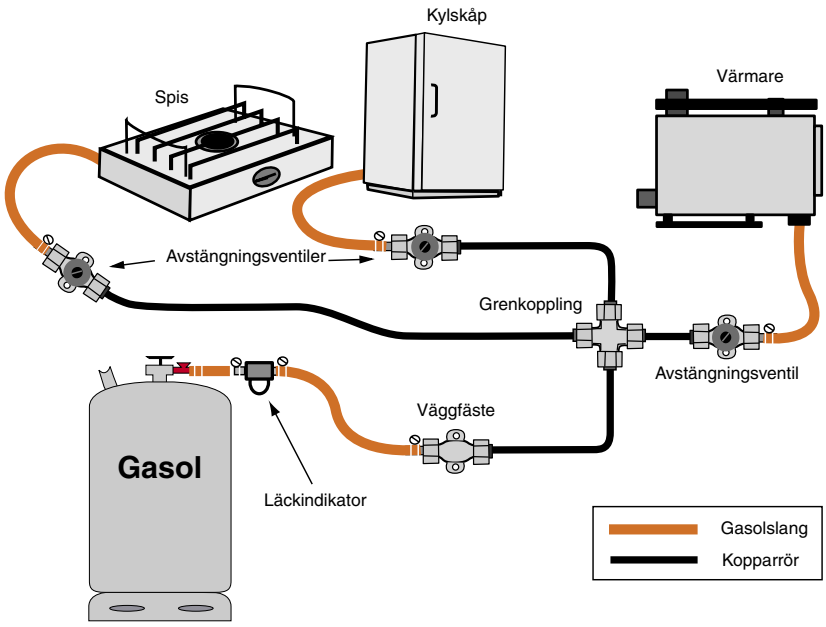
Kontroll av gasolsystem

Kontrollera regelbundet att gasolsystemet är tätt. Detta kontrolleras lättast med en fast monterad läckindikator varje gång ventilen på gasolbehållaren öppnas.

Saknas läckindikator bör kontroll ske vid varje tillfälle som gasolbehållaren byts ut eller minst en gång per säsong. Detta sker genom att man öppnar alla ventiler men låter, liksom då läckindikator finns, förbrukningsapparaterna vara avstängda.

Därefter penslas alla ledningar och skarvställen med såpvatten eller sprayas med läckagespray. Bubblor betyder att systemet läcker.

En bra varnare mot läckande gasol är din egen näsa. Lär dig och din familj att känna igen gasollukten.



Motor

Allmänt

Motorrum för inombordsmotor skall vara väl avskilt från övriga delar av båten. Detta gäller även utombordsmotor som monteras i motorbrunn inne i båten.

För att minska brandrisken skall motorn och motorrummet regelbundet rengöras. Lösa föremål får inte förvaras i motorrummet. Isoleringen i motorrummet skall ha en oljetät yta som är svårantändlig.

Förgasare

Flamdämpare/luftrenare till förgasare skall alltid vara väl fastsatt. Är motorn försedd med sk stigförgasare (luftintag nedåt) måste en droppskål för spillbensin finnas under förgasaren.

Avgassystem

De delar av avgassystemet och/eller turboaggregat som kan få en yttertemperatur över 80° skall isoleras eller förses med skydd samt monteras på sådant avstånd från brännbart material att detta inte kan antändas.

I båtar med sjövattenkyld avgasslang bör varnare för kylvattenbortfall finnas.

Avgasslangar skall vara godkända och monterade med dubbla slangklämmor av syrafast material.

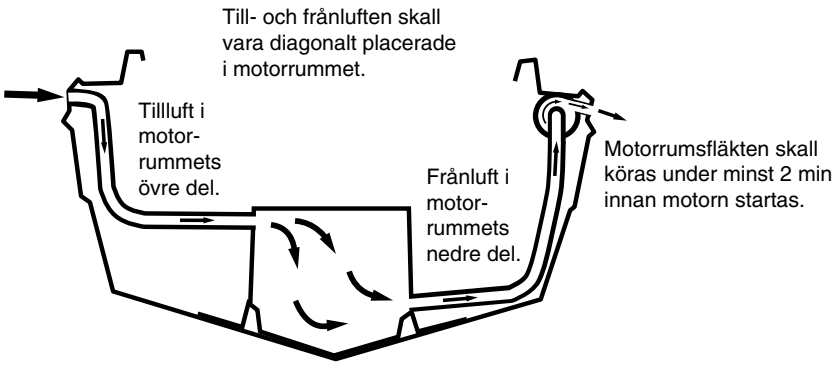
Avgasutsläppet bör ligga minst 100 mm över vattenlinjen på båtar som har utsläpp genom bordläggning. Avgasledningen skall dras så att någon del av den ligger minst 350 mm över vattenlinjen.

Ventilation

Motorrummets ventilation skall vara avpassad för motorns luftbehov och värmeavgivning. Ventilation måste ske genom separata till- och frånluftsöppningar. Dessa bör placeras på var sin sida om motorn.

Motorrummet skall dessutom ha en naturlig ventilation till båtens utsida, vid bensindrift även fläkt avsedd för motorrumsventilation från botten av motorrummet.

Kontrollera med din motorleverantör om lämpliga dimensioner på ventilationsslangarna och motorrumsfläkt.



Det är särskilt viktigt att motorrummet i sin nedre del är tätt mot båtens övriga utrymmen eftersom bränslegas är tyngre än luft.

Motorrum skall ventileras under minst 2 minuter innan start.

Övriga installationer

Vid installation av kamin, spis, ugn, kylskåp etc skall alltid tillverkarens instruktioner följas. Speciellt viktigt är att ventilationen i boutrymmen är god när apparater med någon form av förbränning används.

Träytor och textilier samt annat brännbart material får inte finnas i närheten av öppen låga eller heta ytor, utan måste skiljas från dessa med flamskydd av isolerande material.

Brandsläckare

Handbrandsläckare

I försäkringsvillkoret krävs CE-märkt brandsläckare som minst har effektivitetsklass 13A 70B C. Det betyder att de innehåller två till tre kg pulver som kan släcka bränder i såväl fibrösa material (trä, papper och textilier) som bränder i bensin, oljor, plast och liknande.

Pulvret är inte elektriskt ledande. CE-märkning garanterar att släckaren fyller ett antal högt ställda och viktiga krav på säkerhet och funktion.

En båt kortare än 10 m skall ha minst en släckare, är den 10 m eller mer skall den ha minst två stycken.

Utöver kraven kan det vara bra att komplettera med en CE-märkt kolsyresläckare vid pentryt som ger en »ren« släckning i händelse av brand där. Tänk på placeringen av brandsläckare så att du kan få tag på den om det brinner, i utrymme med bara en utgång bör extra brandsläckare finnas i det utrymmet.

Har kolsyresläckare använts under däck, eller i ett slutet rum, måste de utrymmas omedelbart. Kolsyran kan kväva den som är kvar.

Har man löst ut en pulversläckare och skall städa bör man använda en kraftig dammsugare. Vatten eller blöta trasor gör det hela svårare och kan ge frätskador.

Fasta släcksystem

Alla båtar med inombordsmotorer bör, oberoende av bränsletyp, ha en sprinkleranläggning då det är mycket svårt att släcka med handbrandsläckare under durkar, bakom motorer och skott. Fasta anläggningar finns med pulver, kolsyra eller vattendimma som släckmedel.

Ett fast släcksystem ersätter inte försäkringsvillkorens krav på handbrandsläckare.

Brandförebyggande rutiner

Tankning

Före tankning skall motorn stängas av. Släck kylskåpslåga, fotogenkök eller annan låga, även i »slutna« förbränningssystem. Låt helst alla i besättningen gå iland och stanna där till dess att motorn har startats och det är dags att kasta loss.

Under hela tankningen måste påfyllningspistolen hållas med metallisk kontakt mot påfyllningsbeslaget så att ingen gnista uppstår genom elektrostatisk uppladdning. Den spänning som uppstår vid fritt fallande bränslestråle kan bli mycket hög.

Endast godkända förvaringsdunkar får användas. Om 50 liter bränsle fylls på trycks 50 liter explosiv bränslegas tyngre än luft ut ur tanken. Tänk på att kallt bränsle från cisternen vid en bensinstation expanderar kraftigt en varm sommardag. Fyll därför inte tanken helt.

Lösa bränsletankar får inte fyllas på ombord. Var noga med att ventilera motorrummet under minst 2 minuter före start. Skylt om detta bör finnas vid förarplatsen. De flesta bränder inträffar vid start efter tankning.

Matlagning

Tändning av spisar skall göras med stor försiktighet.

Kontrollera att läckage vid röranslutningar inte förekommer. Se vidare till att brännbara inventarier, såsom textilier, papper med mera inte finns i närheten av öppen låga. En förutsättning för trygg användning är regelbunden tillsyn.

Påfyllning av spisens behållare är alltid förenad med risker. Har spisen löstagbar bränslebehållare skall den fyllas utanför båten. Öppen eld får inte förekomma. En rejäl tratt bör alltid användas. Fyll aldrig på ett spritkök innan det har kallnat.

Eventuellt spill torkas upp innan spisen tänds. Tänk på att sprit ger speciellt lättantändliga explosiva gaser.

Start av värmare

Vid start av båtvärmare gäller samma regler som för båtspisar. Stora krav bör ställas på värmarens funktionssäkerhet eftersom den sällan övervakas kontinuerligt.

Ibland används fristående värmeapparater som placeras i slutna utrymmen. I sådana fall måste man ovillkorligen se till att tillräckligt med förbränningsluft tillförs och att avgaserna ventileras bort. I annat fall föreligger stor risk för förgiftning.

En god ventilation ger även mindre kondens. Använd endast utrustning för marint bruk. Följ tillverkarens bruksanvisning.

Åtgärder vid brand

Rädda liv

Inträffar en olycka är den som kommer med annan båt enligt lag »skyldig att lämna all hjälp som är möjlig«.

Vid brand ombord måste första åtgärderna gälla de ombordvarandes säkerhet. Alla ombord skall veta hur man tar sig ut ur en brinnande ruff. Segelsäckar eller dylikt får inte blockera nedgångar och luckor.

En brinnande båt exploderar inte

Efter antändningen, även om den har varit häftig, brinner båten utan explosionsrisk. När en bränsleledning brinner av flammar elden upp kraftigt men utan sprängverkan.

Finns gasol ombord måste huvudventilen stängas och flaskan skyddas mot upphettning. Går inte detta skall flaskan föras i säkerhet.

Strålningsvärmen under den tid båten brinner är betydande. Är branden omfattande måste man vara beredd att hoppa i sjön. Måste man hoppa bör det ske åt lovart. Flytvästen är ett måste. Finns frälsarkrans/livboj ombord, kasta ut den innan du hoppar. Håll dig i närheten av båten så blir du lättare upptäckt.

Släckningsråd

Studera bruksanvisningen på släckaren och instruera familjen hur den skall användas.

Börjar det brinna gäller det att inte gripas av panik. Titta noga efter brandhärden. Rikta pulversläckaren så att pulvret väller in över det som brinner. Spruta med korta svepande rörelser tills lågorna slagits ned. Kontrollera effekten, spruta en gång till och övertyga dig om att elden slocknat. Avvakta och se till att återantändning inte sker.

Tömningstiden för en 2-kilos släckare är ca 8 sekunder. Försök därför spara på pulvret.

Det är svårt att släcka lågt liggande bränder. Om släckaren lutas mer än 45° rinner pulvret bort från stigarröret i behållarens botten och blåser aldrig ut.

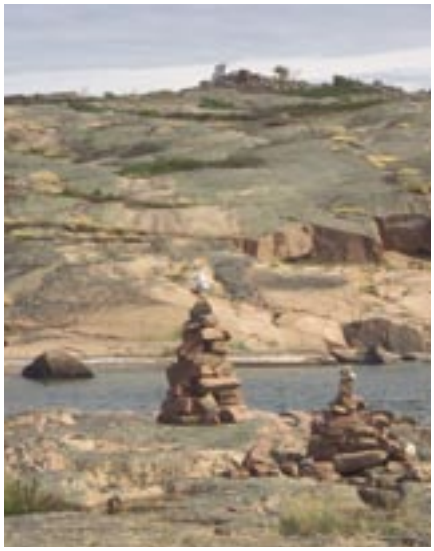
Om släckaren har använts, även bara ett kort ögonblick, måste den laddas om. Gör man inte det försvinner drivgasen och släckaren fungerar inte.

Skall släckaren laddas om är detta ett utmärkt tillfälle till övning. Pröva själv och låt familjen få känna hur det är att släcka mot en, med största försiktighet, anlagd eld.

Åtgärder efter brand

Kontakta omedelbart Atlantica. Det kan finnas värdefull oskadad utrustning kvar som kan tas tillvara.

Även om brandkåren hjälpt till med släckningen skall kontakt tas med Atlantica eller Larmtjänst för att få råd hur man skall förfara med den brunna båten.



Checklista brand ombord

– Bränslesystemet:

- ☐ Tank och ledningar är täta, jordade och skyddade mot skav/nötning
- ☐ Lösa tankar fylls inte ombord.

– Elsystemet:

- ☐ Batterier är fast monterade
- ☐ Elledningar/kablar är oskadade och ej utsatta för skav/nötning eller överbelastning
- ☐ Huvudströmbrytare är avstängd då båten ej används

– Gasolinstallationen:

- ☐ Kontrollera eventuellt läckage
- ☐ Stäng kranen vid varje apparat efter användning och vid gasolbehållaren då du lämnar båten

– Motor:

- ☐ Motor, kyl, värmare etc är avstängda vid tankning
- ☐ Mororrummet ventileras under minst 2 minuter före start

– Brandsläckare:

- ☐ Båt under 10 m skall ha minst en CE-märkt handbrandsläckare av minst effektivitetsklass 13 A 70 B C
- ☐ Båt som är 10 m eller mer skall ha minst två släckare av ovanstående typ

Kan du bocka av checklistan uppfyller du våra aktsamhetskrav enligt försäkringsvillkoret

Stöld & inbrott

Foto: Ragnar Lilliestierna

Stölder och inbrott ökar tyvärr. Fler och fler får svårare att hålla fingrarna i styr och skadekostnaderna skjuter i höjden. Du som försäkringstagare får vara med och dela på kostnaderna genom ökade försäkringspremier. Många gånger är det tillfället som gör tjuven. Med vanligt sunt förnuft i kombination med normal aktsamhet undviker du många påhälsningar. »Skylta« inte med dina värdesaker och se till att båten, motorn och övriga stöldbegärliga tillbehör är ordentligt låsta eller inlåsta.

Våra krav

Godkänd låsutrustning

Vid dessa tillfällen krävs av SSF (Svenska StöldskyddsFöreningen) godkänd låsutrustning:

- Motorlås på alla utombordsmotorer, undantag för utombordsmotorer under 10 hk på segelbåt som får låsas till båten med godkänd kätting och hänglås av klass 2.
- Då båten står på trailer ska trailern vara låst med godkänt trailerlås eller klass 3 låsutrustning.
- Låskravet gäller även då trailern är kopplad till bilen.När trailern är kopplad till bilen och du lämnar bilen ska traliern vara låst.
- »LåstBåtFörsäkring«, båten skall vara fastlåst med godkänd klass 3-utrustning (kätting, hänglås och låsbygel) vid hemmabryggan.
- Om tilläggsförsäkring för trailer tecknats skall trailern alltid vara låst med godkänt trailerlås eller klass 3-låsutrustning.

Godkända lås och stöldskydd

Det är nästintill omöjigt för oss att ha en uppdaterad Säkerhetsguide när det gäller vilka lås som är godkända. Vi ber dig gå in på www.stoldskydd.se som är Svenska Stöldskyddsföreningens hemsida för att se vilka lås som är godkända. När du är inne på deras hemsida klickar du på rådgivning och sedan på konsument. De har godkännanden för följande typ av lås:

-motorlås	
-trailerlås	
-hänglås	(klass 3 krävs av oss)
-kätting	(klass 3 krävs av oss)
-låsbygel	(klass 3 krävs av oss)

Låsutrustning för »LåstBåtFörsäkring«

- låsbygel, hänglås/Daric Båtlås och kätting av ythärdat eller rostfritt stål, klass 3.
- I bryggan låser du i klass 3-godkänt brygglås, Y-bom, runt stock eller i annat fast föremål. Enkel galvad förtöjningsring duger ej.

Elektronisk startspärr

- För motorbåtar med inom- eller utombordsmotor. Ett krav för vissa specialförsäkringar. Se vår hemsida www.atlantica.se för godkända startspärrar.

Aktiva söksystem

Det finns aktiva söksystem att montera in i båten eller motorn. De gör det möjligt att söka rätt på stulen båt eller motor.

Det finns olika sök- och uppringningsmetoder, det vanligaste är VHF bandet, GPS och GSM eller en blandning av ett par stycken.

Utvecklingen går fort på detta område, vilket gör att vi ber dig att kontrollera på vår hemsida vilka som vi godkänner samt vilken funktion som passar dig bäst.

Personlig lösegendom

Personlig lösegendom måste förvaras inlåst när du inte är ombord.

Exempel på personlig lösegendom är mobiltelefon, fiskeredskap, verktyg och kläder.

Elektronik i bygel

Ekolod, VHF-radio eller annan utrustning som är monterad i bygel eller kassett anses inte som fast monterad och måste låsas in eller tas hem när du lämnar båten.

Töm båten innan du tar upp den!

När du sjösätter din båt eller tar upp den på land är det ett ypperligt tillfälle för tjuven.

Här ger vi dig en del råd och tips som försvårar och minimerar skadegörelse:
- Ta av eventuell utombordare samma dag som båten tas upp på land.
- Montera av drevet eller förse det med kodade låsmuttrar.
- Ta hem stödbegärlig elektronik och utrustning samt lösa bränsletankar.

Vinterförvaring av båt och utrustning

Då båten vinterförvaras eller är uppställd på land längre än 14 dagar, om inte hela båten förvaras inlåst, får viss utrustning inte förvaras ombord. Detta gäller framförallt utombordsmotor under 50 hk, radioapparater, lös elektronik, livflotte med mera.

För utombordsmotor från 50 hk och uppåt utgår en extra självrisk på 5 000 kronor vid eventuell stöld.

Se även vårt VILLKOR sidan 13.

Lägre självrisk

Vid uppfyllda låsvillkor för LåstBåtFörsäkring reduceras självrisken med 2 000 kronor vid stöld eller stöldförsök av hela båten. Om av Atlantica godkänt aktivt söksystem/startspärr är monterat utgår ingen självrisk vid sådan skada.

Duolock drevlås ger självriskbefrielse vid stöld av drev under vinterförvaring.

Utrustar du båten med något eller några av följande stöldskydd minskas självrisken med 1 000 kronor vid stöld eller stöldförsök av hela båten:
- Godkänt stöldlarm (reduktion även vid inbrott).
- Löstagbar ratt (snap off).
- Hydraulstyrningslås.
- Award elektronisk märkning.
- Kodade låsmuttrar för drevet (gäller vid stöld av drevet under vinterförvaring på land).

Om du råkar ut för stöld

Anmäl stölden omgående till polisen och Atlantica. Med skadeanmälan till Atlantica skall du bifoga kvitton och garantisedlar på det stulna. Därför är det viktigt att du sparar på inköpshandlingarna. Dessa styrker innehavet och underlättar skaderegleringen.

Vid alla inköp skall du kontrollera att uppgifterna på kvittot stämmer överens med varans tillverkningsnummer. Detta gäller speciellt skrov- och motornummer.

OBS! Förvara ej inköpshandlingar ombord!

Checklista stöld & inbrott

– Kontrollera att:

- ☐ Utombordare är låst med godkänt motorlås
- ☐ All lös utrustning är inlåst, även ekolod och radio monterad i bygel/kassett
- ☐ »LåstBåtFörsäkrad« båt är fastlåst vid hemmabryggan med godkänd utrustning = klass 3
- ☐ Trailern är låst med godkänt lås, om båten står på den eller om trailern är tilläggsförsäkrad

– Inför uppläggning/vinterförvaring montera av/tag hem:

- ☐ Utombordare mindre än 50 hk (för motorer 50 hk och uppåt, se text härintill om extra självrisk)
- ☐ Radioapparater
- ☐ Löstagbar elektronik
- ☐ Livflotte
- ☐ Personlig lösegendom

Kan du bocka av checklistan uppfyller du våra aktsamhetskrav enligt försäkringsvillkoret

Köp av båt, vad bör man tänka på?

Besiktning

Vi ser tyvärr att många som ansöker om rättsskydd i försäkringen gör det pga. att de köpt en båt med defekter, som man troligen sluppit om man anlitat en auktoriserad besiktningsman. Det är för en privatperson nästan omöjlig att ha kunskap om allt i en båt vilket gör att en besiktningsmans kunskap kan vara värdefull.

Köp inte stulen båt

Den 1 juli 2003 togs lagen om godtrosförvärv bort. Det innebär att om du köper en stulen båt eller motor är du tvungen att lämna tillbaka den till ursprungliga ägaren. Du blir av med båten/motorn även om du varit i god tro när du köpte båten/motorn och om du köpt båten av en tjuv så lär du inte få pengarna tillbaka heller.

När du köper en begagnad båt/motor måste du övertyga dig om att den inte är stulen. Kontrollera vem du köper av genom legitimation. På båten/motorn bör det finnas original köpehandlingar, garantisedel med mera. Du ska också kontrollera med polis eller Larmtjänst om båten/motorn är med i deras register över stulna båtar eller motorer.

Sunt förnuft är något som de flesta av oss är utrustade med, använd det och var inte godtrogen. Sunt förnuft säger att man bör bli vaksam om säljaren vill träffas på en parkeringsplats eller på en bensinmack istället för hemma hos sig.

Saknas skrov- eller motornummer, tro inte på att det rasat bort eller att förra ägaren tog bort det. En båt/motor utan skrov eller motornummer är i princip omöjlig att försäkra.

Ett »för bra« pris eller om säljaren endast ger dig ett mobiltelefonnummer till ett kontantkort är klara signaler på att du inte bör genomföra affären.

Om man köper båt/motor via båthandlare och det visar sig att båten/motorn är stulen så har du rätt enligt lagen att få igen dina pengar eller likvärdig vara av båthandlaren. Det gör att det är tryggare att köpa båt av en båthandlare. Den här lagändringen gäller inte bara båt och båtmotor, utan allt stöldgods som säljs vidare.

När du behöver hjälp

Om du råkar ut för skada eller märker att något håller på att inträffa, tveka inte att göra en insats. Skäliga kostnader svarar vi för.

Behöver du hjälp finns vi till hands!

Atlantica

Kundtjänst Tel 0200-27 27 27
E-post info@atlantica.se

Skador Tel 0200-27 27 27
E-post batskador@atlantica.se

Skadejour under
icke kontorstid: Tel 0200-299 300

www.atlantica.se

Sjöräddningen:

Tel 112

VHF Kanal 16

I sjönöd står deras båtar och besättningar beredda att hjälpa dig dygnet runt.

24punkter