

## Sikkerhetsutstyr

Blir det mast for mye på sikkerhet? Selv om båtlivet er blant de tryggeste fritidsaktiviteter vi kan bedrive, er det tross alt bare én centimeters skrogtykkelse mellom oss og dypet. Og vi bør erkjenne at vi beveger oss omkring i et fiendtlig element.

TEKST  
& FOTO:  
Jon Winge

du med en bruktbåt, har tidligere eier(e) tenkt en del før deg. Du får mer ved å kjøpe brukt på mer enn én måte. Med fabrikkny båt, blir det å starte fra bunnen.

Når du går om bord i en helt ny båt, gjør du klokt i å ikke gjøre noe på en stund, bare se deg om, gjøre erfaringer med det utstyret som følger med og tenke. Så er det på tide å «personalisere» båten din.

**VÅR PERSONLIGE VURDERING.** Likevel: Sikkerhetsutstyret må være det første som kommer på plass.

I SEILmagasinets 2008/4 hadde **Andreas Holo** en forbillig gjennomgang av kravene til redningsutstyr for forskjellige farvannskategorier. I den sammenhengen

**D**et tar tid å bo seg inn i en båt. I prosessen inngår å utruste den. Starter

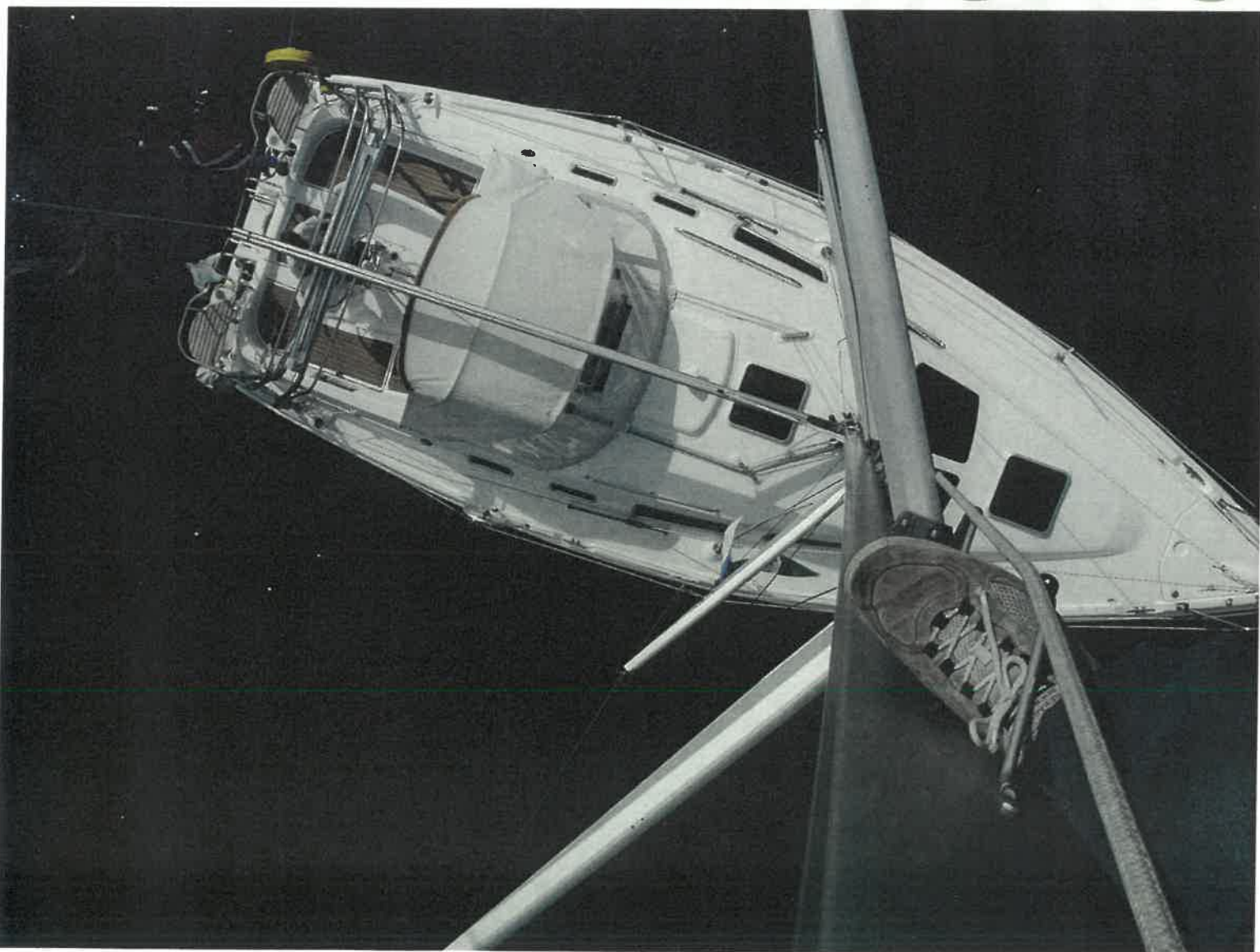
handler det om sikkerhetsutrustning for kappseilas, men det er selvsagt også retningsgivende for turseilas.

Nå er det lenge siden Greta og jeg kappseilte på havet, og vi skjeler derfor ikke til det rent formelle. Vi har derfor enkelte andre prioriteringer, men når vi sammenligner, er det mye som er likt – logisk nok.

**BRANNSLUKKING VIKTIGST.** Det er smått med sikkerheten når det gjelder standardutstyr til nye båter, nå vi unntar de obligatoriske to 2-kilo ABC pulverapparatene for brannslukking (som ofte kunne vært bedre plassert).

I vår spillernye **Hunter 36** var det fraværende, heldigvis, men importøren kom selvsagt med to stykke og tilbød seg å montere. Nei takk det gjorde vi gjerne selv – etter at vi fikk tenkt nærmere over plasse

# Sikkerhe



ingen. Den ga seg ganske fort.

Det er hovedsakelig to brannkiler i en båt, først og fremst byssa, ivor vi tilbereder mat over åpen lamme, og i motorrommet, hvor let er drivstoff og høy temperatur. Det er logisk å plassere ett brannlukningsapparat på hver side av yssa, slik at vi ikke behøver å løse gjennom flammen for å hente t av dem, uansett hvor vi er i båten. Det ene apparatet kom fremst salongen, hvor det også er gripevstand fra lugaren i forskipet, det andre kom i hovedluken, hvor det også kan nås fra cockpiten.

Bekjempelse av motorromsrann var allerede ivaretatt av onstruktøren. Her er det hull med laff over inn til motorrommet. Vi kan bare stikke pulverslangen inn, så er brannen kvelt på et øyeblikk. Båten vår er dessuten forsynt med automatisk brannslukningsanlegg motorrommet som standardut-

styr. Belte og bukseseler; bra når vi snakker brannsikring.

Så utstyrte vi båten med et brannteppe. Det må alle ha! I mange tilfeller holder det å kvele flammene. Må vi ty til pulverapparatet, følger en lang og omstendelig opprensing av båtens indre. Pulver er noe forferdelig søl!

Brannteppe er like viktig som pulverapparater.

**MANN OVER BORD.** Det andre som er akutt farlig ved båtlivet er å miste noen over bord mens vi er underveis, særlig under seil. Det er skremmende hvor fort et hode forsvinner i kjølvannet. Det kan ta tid å vende båten, og det blir lett vanskelig å finne tilbake til den som ligger i vannet. Flytehjelp er essensielt.

Flyteplagg gjør nytten inna-skjærs, men de må ha skrittstropp, ellers sitter de oppunder armhule-

ne og hemmer svømmeevnen når vi kommer i vannet.

Redningsvest er bedre, men det har vi ikke. Vi vet at de ikke kan vende en bevisstløs person med nesen opp likevel. Det er det bare en SOLAS-vest som gjør, og den er for stor og klumpete til fritidsbruk.

Det beste er en oppblåsbar vest, men her er det alltid et lite usikkerhetsmoment. Vil den fungere etter hensikten når det gjelder? Blåser den seg ikke opp, er den jo til ingen nytte. Spøkelset om falsk trygghet lurar i vannskorpen, for å si det slik.

Vi bærer ofte flyteplagg når vi er underveis, men tyr til de oppblåsbare vestene når forholdene blir litt mer alvorlige. Den eneste pålitelige måten å sjekke en slik vest 100%, er imidlertid å blåse den opp, og da må vi skifte utløsertablett og kullsyrepatron. At-



## Fra standard til personlig båt - Del 6:

Ingen standard-utrustet båt er slik du til syvende og sist vil ha den – eller ender opp med å ha den etter noen år. Det vil alltid være rom for forbedringer og suppleringer innen en standard båt blir til en personlig båt. Jon og Greta Winge har vært på sjøen i en liten menneskealder, noe som har gitt dem en klar formening om hvordan en båt skal være. Og da de kjøpte en splitter ny Hunter 36, var de bare et stykke på veien. I denne serien forteller Jon Winge om hvilke tanker og praktiske grep de har gjennomført for å få sin båt til nettopp sin egen båt.

# remfor alt



▲ **GUMMIBÅT:** Noen påstår at redningsflåter har drept like mange som de har reddet, en spissformulering som sikkert ikke holder stikk, men ... På store hav er redningsflåten en selvfølge, men på korte strekk, som for eksempel over Nordsjøen, kan man regne med å bli plukket opp på et par timer om man er ordentlig utstyrt for nødsignalisering. Da er gummibåten en nokså bra redningsflåte, men pass på å få med årer, øsekar og pumpe.

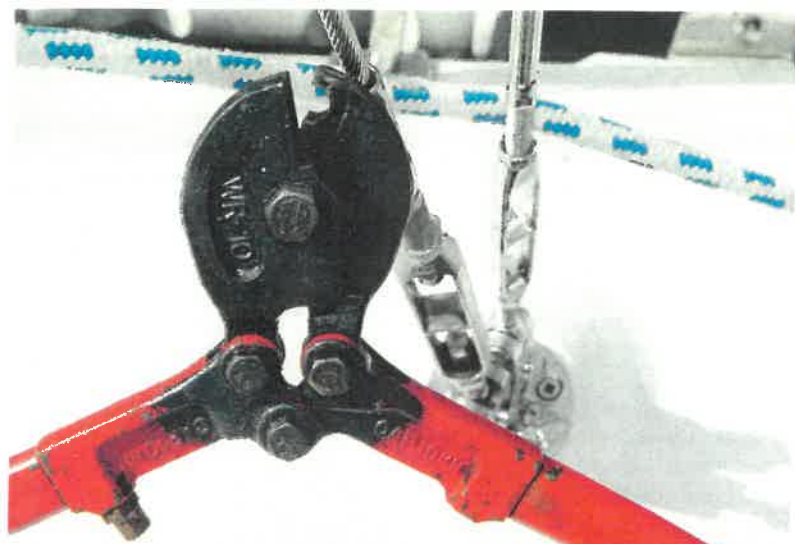
► **TREPLUGGER:** Det har vært fiirt mye av de «komiske trepluggene», men de er blant det viktigste sikkerhetsutstyret om bord. De skal ikke ligge og slenge i en eller annen skuff, men finnes ved siden av skroggenomføringerne.

◀ **MASTRINN:** En seilbåt er etter min mening ikke ferdig rigget uten masttrinn. Mye kan gå galt «der oppe».



▲ **RADARREFLEKTOR:** Radarreflektor er påbudt i de fleste båter, men de færreste er særlig effektive. Denne er en dielektrisk sfære som konsentrerer signalreturen i nøyaktig motsatt retning. Vi har byttet ut VHF-antennekabelen til groveste type. Det gir vesentlig bedre signaler når strekket blir så langt som til mastetoppen.

◀ **REFLEKS:** Refleks i mastetoppen kan være avgjørende under et søk i mørket.



▲ **BOLTSAKS:** Rigghavari er vanligvis ikke så dramatiske, men det blir fort farlig når riggen truer med å slå hull i båten. En ordentlig boltsaks må være på plass. Legg merke til kjeften. Slik må den være utformet for å klippe vaier effektivt.

► **KASTEPØS:** Verdens beste lensepumpe er redd mann med bøtte. En kastepøs er alltid tilgjengelig hos oss.

▼ **EPIRB:** Nødpeilesendere koster noen kroner, men er noe av det viktigste man kan investere i. Denne har innebygd GPS og gir også posisjon i nødsignalet. Den store dykkerkniven med bølgeegg og hammer på toppen kan løse akutte problemer. Ved siden av henger ett av båtens fire kompasser – et elektronisk peilekompass.



ter et usikkerhetsmoment. Nå har vi bestemt oss til å bytte ut våre mer enn 20 år gamle Crew Saver med nye Baltic Argus. Denne typen har nemlig et kontrollvindu hvor vi kan sjekke om gassbeholderen og tablettene er i orden. Til redningsvestene har vi små stroboskoplys (skarpe blink). Vi har selvsagt også to strobo-lys til båten. Slikt koster bare bagateller.

For oss som seiler et stykke ut fra kysten, må det være et krav at flyteplagget/redningsvesten har en form for belte/sele med feste-anordning for tau til livline og til heising. «Harness» heter det vist på neonorsk.

**VIL IKKE FALLE OVER BORD.** Det beste er selvsagt å ikke falle over bord. Livline med løpestreng langs side-dekkene var viktigere før, da måtte vi (jeg) oftere på fordekket, men det skjer jo uforutsette ting, og å bevege seg ut av cockpiten i hardt vær uten sikring er usunt, for å si det pent.

Det er veldig enkelt å rigge til en løpestreng, men det er direkte farlig å bruke tau til det. Det ruller når' vi trår på det. Et flatt bånd er tingen. Det er flott med egne beslag til slikt, men det er bare å knytte båndene fast til pulpitt og pushpit (færre huller i dekk).

Vi har gode festepunkter for livliner i cockpiten, men skal montere en bøyle ved hovedluken. Det hevdes at det er lett å falle over bord på vei inn eller ut i cockpiten. Den er ikke på plass ennå.

Sele og livline er viktigere enn redningsvest.

**FINNE TILBAKE.** De fleste seilbåter har en form for livbøye, men det hjelper lite om bøya driver av med det samme den når vannet, og det gjør den. Den må være utstyrt med drivanker, og slike er å få kjøpt nær sagt over alt.

Det hjelper også lite om personen flyter hvis vi ikke finner tilbake til ham eller henne i tide. Hvor mange båter ser du med markeringbøye, gjerne kalt danbuoy med stang og flagg? Du kan telle dem på én hånd i løpet av en hel sesong. Den skal være forbundet med bøya i en flyteline på 2-4 meter og alt kastes ut med det samme. Da ser også den som ligger i vannet hvor det skal svømmes for å finne bøya. En god danbuoy har lys i toppen for bruk om natten.

Danbuoyen fås i flere versjoner. Jon Buoy ([www.oceansafety.com](http://www.oceansafety.com)) har veldig mye bra oppblås-

bart sikkerhetsutstyr, blant annet en oppblåsbar danbuoy som har vunnet DAME Award under utstyrmessen METS, men så har vi det med kullsyrepatron og utløsningsigjen, da. På den annen side tar de liten plass i akterpulpiten.

Selv sverger vi til Plastime håndfaste og edle versjon med teleskoperende flaggstang (nede havn og trukket ut når vi er upå). Den koster noen kroner, men ikke mer enn for eksempel en litt god håndholdt GPS.

Den som ligger i vannet med bøye, sammen med en danbuoy er mer enn halvt berget.

Å seile uten danbuoy og livbøye er uansvarlig, etter vår mening.

**OM BORD IGJEN.** Når vi har manøvrert opptil en som ligger i sjøen kommer neste vanskelige oppgave. Den kan være nærmest umulig for personen er nedkjølt og ikke kan hjelpe til selv. Uten utstyr har Mc og ungene liten eller ingen mulighet til å heise Far om bord igjen. Historien kan fortelle om flere tilfeller med gråtende Mor og paralyserede unger som kommer til hav med død Far på slep.

Det finnes etter hvert flere forskjellige innretninger som skal gjøre det enklere å få heist noen om bord igjen. Suverent best er Redningstaljen Nautisafe, som imidlertid ble for dyr (fattige tre tusen kroner!) og som derfor er gått ut av produksjon. Redningsselskapet valgte den, uten at båtfolket selv har bra den var.

Hvis du ikke finner noe brukbart, så forbered deg: Ha klar en kasteblokk som du heiser et par meter over dekk med et fall. Gjennom denne blokka skjærer du en line som du fester til den som ligger i sjøen. Den andre enden fører du gjennom en skjøtøper og tilbake til genuavinsjen. Med en slik anordning går det å heise en tung person om bord. Fallvinsjene er for svake.

Vi må ha en metode for å få heist en person om bord igjen.

**SIGNALISERING.** Da har vi vært igjennom det viktigste, likevel er det mye igjen. Det er vitalt viktig å kunne signalisere en nødsituasjon og da er VHFen uunnværlig.

Går du på kanal 16 med en nød melding, blir du virkelig hørt! Og hjelpen er underveis, det kan du stole på.

Vi valgte å la den gamle VHF-en gå med LIBRA V for å bytte til et moderne apparat med DSC, GM-



▼ **BRANNSLUKKING:** De obligatoriske pulverapparatene må plasseres på hver side av byssa. Dette er plassert slik at det også nås fra cockpiten. Et brannteppe kan være vel så nyttig som et pulverapparat og burde finnes i alle båter.



▲ **LYKT OG NØDLYS:** En kraftig lykt kan monteres slik at den også tjener som nødlys under dekk.



DSS og MMSI. Bak disse bokstave-  
ne skjuler det seg et digitalt kalle-  
signal, en automatisk nødkalling  
og en entydig identifikasjon av bå-  
ten. Denne stasjonen er tilkoblet  
GPS-plotteren vår, derfor vil posi-  
sjonen inngå i nødmeldingen, bare  
vi trykker på den røde knappen.  
Alt fanges opp av SAR-sattellittene  
(Search And Rescue) og videresen-  
des til Hovedredningssentralen. Hjel-  
pen kan være underveis på minuter,  
og de vet nøyaktig hvor de skal  
søke etter oss. Så lenge vi er i stand  
til å sende på kanal 16, om ikke an-  
net, og trykke på sendeknappen,  
kan de også søke etter oss, det vil  
si styre rett på signalet.

En EPIRB – en personlig nød-  
peilesender – kompletterer dette  
utstyret. Den har to frekvenser.  
Den ene sender digitale signaler  
til satellittene, den andre sender  
«gammeldagse» audiosignaler som  
redningshelikoptere og rednings-  
skøyer kan søke på.

De billigste koster rundt fem tu-  
sen. Et par-tre lapper gir innebygd  
GPS. Sånt bruker vi gjerne penger  
på. Båten vår har (med den mo-  
lerne VHFen) fått et unikt MMSI-  
nummer som også er programmert  
inn i nødpeilesenderen. Den sen-  
der dette til satellittene, sammen  
med posisjonen vår. De vet hvem  
vi er og hvor vi er.

Belte og bukseseler nok en  
gang!

Intet kan erstatte en VHF med  
GMDSS.

**ALT DET ANDRE.** Sjøkart, linjaler og  
så videre trenger jeg vel ikke å ne-  
ve en gang.

Vi liker godt vår «Grab Bag» –  
en flytende «panikkbag» hvor  
vi har/kan stappe ned i det viktig-  
ste om vi må forlate båten i en fart.  
Det er håndholdt VHF, lykt, sig-  
nalhorn, strobe-lys og nødpeile-  
senderen. En vannflaske og en pose  
peanøtter ville heller ikke vært  
av veien, om vi risikerer å bli lig-  
gende i gummibåten noen timer,  
men det er det ikke plass til i ba-  
gen. Skulle vi seilt over hav, vil-  
le vi selvsagt utstyrt oss vesent-  
lig mer seriøst.

Ellers satser vi selvsagt på de go-  
de, gamle signalene som lykt, horn,  
nødraketter (for dem som skal slip-  
pe kysten), røde håndbluss (for al-  
le) og dessuten en røykboks.

Det er rart at ikke flere tenker re-  
fleks på sjøen. Egentlig burde stor-  
seiltoppen vært reflekterende, men  
det er en bra løsning å klebe re-  
fleks høyt oppe i masten. På LI-  
BRA VI har vi to 20 centimeter  
brede refleksbånd i mastetoppen,  
ett rødt og ett grønt med 80 cen-  
timeter avstand. Søk i mørket skjer

ofte med lyskastere, og da blir vi  
sett på langt hold.

**RADARREFLEKTOR.** Verdien av en  
radarreflektor kan diskuteres. En  
plastbåt med aluminiumrigg og seil  
gir et bedre ekko enn den vanlige  
platerreflektoren, men radarreflek-  
tor er jo et krav i alt unntatt i de al-  
ler minste båtene.

Den gammeldagse firkanten satt  
sammen av kvadratiske alumini-  
umplater er i alle fall tilnærmet  
ubrukkelig, det testet vi for man-  
ge år siden.

For å virke sånn noenlunde, må  
den i alle fall monteres slik at den  
«står» på spissen, men det er så  
vanskelig at du nesten aldri ser  
det. Mer finurlige versjoner fin-  
nes, og er så gode i følge reklame-  
men. De beste er lagd etter prin-  
sippet dielektrisk sfære (slik som  
vanlige refleksbrikker). De kon-  
sentrerer radarstrålen og sender  
den nøyaktig tilbake til utgang-  
punktet. Den versjonen vi har, er  
trolig utgått, men den engelske Cy-  
clops er å få, kanskje ikke i Norge,  
men du kan bestille på SALES@CY-  
CLOPSTECH.CO.UK.

Slike reflektorer er forholdsvis  
store og tunge, og skal monteres så  
høyt som mulig. Vi har vår i maste-  
toppen. Ugunstig vekt plassering,  
men slike hensyn tar vi ikke.

**RESERVESTYRING.** De fleste båter er i  
dag utstyrt med en eller annen form  
for reservestyling. Det er vår båt  
også, men vi kan i tillegg styre med  
vårt spesielle drivanker, som heter  
**Seabrake**, kjøpt direkte fra **Austra-  
lia**. Nå har det imidlertid fått norsk  
importør, **Tomrica**, og bør finnes i  
alle båter. Det koster et par store  
lapper, men det er det verdt.

Drivankeret er dessverre negli-  
sjert, men alle trenger det. Først og  
fremt for å ikke drive av, men også  
for å holde baugen opp mot sjøene  
når fremdriften forsvinner.

Alle trenger et drivanker.

**OPP I MASTEN.** Det er vår oppfat-  
ning at en seilbåt ikke er ferdig  
rigget før den har mastetrinn. Det  
har vi hatt i mer enn 20 år og har  
hatt glede av det mang en gang.  
Tenk bare på et skåret fall, en øde-  
lagt blokk eller en rulleseil som  
ikke vil løpe – jeg grusser når jeg  
tenker på konsekvensene, sær-  
lig nå som det blir stadig mer al-  
minnelig med rullestorseil. Hva  
gjør du om noe skjærer seg i top-  
pen da?

Det er nesten umulig å gå til  
værs i båtsmannsstol i sjøgang.  
Det er langt fra risikofritt å kla-  
tre i trinn heller, men da kan jeg  
sikre meg mye bedre – og bruke  
båtsmannstolen samtidig.



▲ **VESTLYS:** Redningsvestene er utstyrt med små  
stroboskoplys. Vi bytter fra våre mer enn 20 år  
gamle Crew Saver til nye Baltic Argus, blant annet  
fordi utluserutstyret kan inspiseres og kontrolleres.

◀ **PANIKKBAG:** En «panikkbag» for viktig utstyr  
om vi må forlate båten i en fart: Nødpeilesender,  
håndholdt VHF, signalhorn med pumpe, lykt og  
stroboskoplys (blinklys).

▼ **SLADREKOMPASS:** Det opprinnelige hovedkom-  
passet er forvist til skipperkøya. Et slikt sladre-  
kompass er veldig nyttig for å sjekke hvordan du  
ligger om natten i tilfelle vinden snur.



▲ **DRIVANKER:** Uten drivanker blir vi  
liggende på tvers av bølgene, og da  
kan det være nesten umulig å jobbe  
for å utbedre feil for å komme videre.  
Denne versjonen er også fin som nød-  
styling.

Trinnene er dessuten viktige for å få inspisert riggen. Det gjør vi oftere enn bare vår og høst. Nå blir det dessuten stadig mer vanlig å sette båten på land uten å rigge ned. Når får du inspisert riggen skikkelig da?

**REDNINGSFLÅTE ELLER EI?** Diskusjonen om redningsflåte har bølget frem og tilbake helt siden Fastnet-tragedien i 1979. Der omkom 14 mennesker, de fleste etter å ha forlatt båtene som fortsatt fløt. Lærdommen var at båten er den beste redningsflåten så lenge den flyter.

Men det hender at båter forsvinner under føttene på folk eller at de brenner opp. Skulle vi bedrive seriøs havkryssing – det vil si mer enn å krysse Nordsjøen, ville vi selvsagt føre med oss en redningsflåte. I nærere farvann er en gummi-båt en nokså bra redningsflåte, for med vårt utstyr for nødsignalisering kan vi forvente å bli plukket opp på én time, i verste fall to. Vi satser på den.

Langt utpå er det ikke trygt å slepe den, det har vi sørgelig erfart, men vi har funnet en måte å

binde den opp til hekken slik at den er trygg.

**STORMSEIL.** Dagens rullefokk burde gjøre nytten til alt annet enn store havkryssinger. Det samme kan vel sies om rullestorseilet. Den som fortsatt har vanlig reving, må i alle fall sørge for at storseilet lar seg dypreve ved et tredje malje- og revelinesett. Doyle markedsfører en storfokk som kan tres utenpå et innrullet forseil. Den skal vi se nærmere på.

«SMÅPLUKK». Vi har en diger dykkerkniv med bølgeegg og hammer for kapping av tau i en nødsituasjon, en kraftig lykt som er montert slik at den også fungerer som nødlys under dekk.

De livsviktige koniske trepluggene ligger ikke i en skuff, men er festet med teip til stedene der de forventes å brukes: på skroggjennomføringene. Og så har vi selvsagt et velfyllt medisinskrin, men hvem har ikke det? Og kikkert, radiomottager og alt det andre. Og selvsagt flere kompasser.

Lenestuyt er for øvrig mer enn

småplukk, men det er viktigere å være utstyrt for å stoppe lekkasjer. Ingen manuell lensepumpe har kapasitet til å redde en båt som holder på å synke, det testet vi ut den gangen dette bladet het Seilas for mange år siden. Det kan bare en eller flere kraftige, elektriske lensepumper. Det forutsetter imidlertid at det er strøm nok til dem.

Båten vår er selvsagt forsynt med den obligatoriske manuelle pumpen, men vi fester lit til at verdens beste lensepumpe er redd mann med bøtte. Vi har derfor flere kapestøser om bord, en av dem alltid festet i akterpulpiten, klar til øyeblikkelig innsats.

Så har vi en ordentlig boltsaks som gjør det enkelt å kappe riggen. Den er billig på Biltema. Mastebrekke er i utgangspunktet ikke truede, men det blir akutt farlig om riggen ligger og dunker mot skutesiden i sjøgang. Vi vil kunne bli kvitt den og heller overlate saken til forsikringsselskapet.

Og da har vi kanskje fått med oss det meste? Det dukker jo alltid opp et eller annet...



▲ **DANBUOY:** Alt på ett Brett: Danbuoyen har mast som kan trekkes ut til mer enn to meter og har flagg og lys i toppen. Denne er forbundet med livbøye med 4 meter flyteline som er kveilet opp med strikk. Bøya har drivanker (falmet). I midten henger Redningstajlen Nautisafe. Med denne kan en liten og vever kvinne heise en røslig mann om bord med letthet. Tilsvarende typer finnes på markedet. Til sammen ganske dyrt, men tør du egentlig seile uten?



▲ **TROBOLYS:** Vesentlig sikkerhetsutstyr: Navisafe diodelys med både fast lys og blink er en selvfølge. Og billig. 700 kroner for både lykt og montasje. Den har magnetkobling og kan derfor bli med i panikkbaggen.



▲▲ **VHF:** En moderne VHF med GMDSS (automatisk nødkalling med identifikasjon av båten og eventuelt posisjon) bør ha førsteprioritet hos alle. En håndholdt stasjon er særlig viktig om du mister masten med antennen. Den er også viktig å få med seg om du må forlate båten.

▲ **PYROTEKNIKK:** Det er godt å ha litt «fyrverkeri» i form av fallskjermbluss, håndbluss og kanskje en røykboks. Men det er dyrt, og dessuten «ferskvare». Har du en vanntett container, slik som her, og dessuten en stor pose silicagel, holder «varene» seg friske i mange år etter utløpsdato. Tester har bevist det.



▲ **LIVLINE:** Vel så viktig som redningsvesten: Sørg for å bli om bord med livline. Legg merke til kroken som kan låses. Slik risikerer vi ikke at den presses opp når den trykkes mot noe.

#### LES OGSÅ

SEILmagasinet 2008/4: Sikkerhetsutstyret bit for bit. (Kan lastes ned gratis for abonnenter på [www.seilmagasinet.no](http://www.seilmagasinet.no))