

OEYC

Teknisk träff i Stenungsund 2015 03 30

Deltagare

Leif Lexell	OE 32	Josefin
Christer Ahlberg	OE 32	Mother of Pearl
Lars Ljung	OE 32	Calluna
Lilian Marek		
Ralf Marek		
Peter Ljunggren		Gäst
Anders Jonsson	OE 36	Albatross
Catharina Lundblad	OE 32	Shenandoah
Gunnar Hultström	OE 32	Shenandoah
Kent Andréasson	OE 32	Goofy
Bo Edvinson	OE 32	Bobiett
Sven Hedin	OE 32	Sayonara
Fredrik Mossberg	OE 32	Gia
Göran Haeger	OE 32	Linnéa (noterade)

Minnesanteckningar

Efter att deltagarna kort presenterat sig själva och sin båt enades vi om att diskutera följande säkerhetsrisker.

1. Man över bord.

Vi enades om att alla åtgärder som innebär att man kan hålla sig ombord bör prioriteras. Några av förslagen.

- Band från sittbrunn till fören på båda gångborden (sk Jack Stays) är viktiga. Man fäster säkerhetslinan i dessa vid arbete utanför sittbrunnen. Wirar eller tampar är mindre lämpliga eftersom man kan snubbla på dessa.
- Alla livvästar bör ha fäste för säkerhetslina och grenband (speciellt viktigt för uppblåsbara livvästar).
- Att dra in samtliga fall och revlinor till sittbrunnen, så man slipper gå upp på däck, är naturligtvis en klart säkerhetshöjande åtgärd.
- Badstegen bör vara tillräckligt lång, så att den når väl under vattenytan. En möjlig lösning är att placera badstegen midskepps. Se bild nedan på Fredrik Mossbergs "Gia".



"Gia" med badstege midskepps



Badstegen på
"Gia"

- Flera av båtarna har en rostfri båge över spray-hooden, en sk lotsbåge. Denna ger ökad säkerhet när man går ur sittbrunnen.
- Ett tips är att sätta flera fästpunkter för livlinan, t ex ett på masten.
- Dubbla livlinor är en fördel. Man kan då växelvis fästa linorna vid förflyttning.
- Öva man över bord i både gott och hårt väder!

2. Ombordläggning

En allmän uppfattning var att kunskaperna om väjningsreglerna på inre farvatten var blandade och att det gäller att var på alerten.

- Ett större problem är mindre fraktfartyg och fiskefartyg på öppet vatten. Ofta är bryggan dåligt bemannad eller så utför besättningen arbeten medan båten styrs av autopiloten. Man bör därför vara beredd att väja i tid, även om man har "förkörsrätt" enligt sjöreglerna.
- Vid nattseglingar bör man ha en stark lampa att lysa på seglen med eller rikta mot bryggan på mötande/upphinnande fartyg för att synas.
- AIS är ett utmärkt hjälpmedel, men man bör vara medveten om att den arbetar med prioriteter och att uppdateringar kan ta mycket lång tid.

3. Grundstötning.

De flesta hade erfarenhet av grundstötning men utan några dramatiska följder med OE båtarna. Lång köl och kraftig plastning förebygger många problem.

- När man använder GPS-plotter bör man vara medveten om att de elektroniska sjökorten bygger på gamla mätningar och att även land-höjningen påverkar vattendjupet. Detta gäller framför allt utanför de farleder som används av den kommersiella sjötrafiken. Uppgradering är på gång. Navigera med marginaler!
- Vid behov av assistans i tyska farvatten kan man kontakta "Maritime Rescue Coordination Center" i Bremen.
- Sjöassistans ingår numera inte i avgiften för Stockholm Radio? I Stockholm Radios tidning "Till Sjöss" (som nu bara finns [på webben](#)) finns en annons för Sjöassistans där det står: "Välj en båtförsäkring där Sjöassistans ingår eller bli medlem från 499 kr/år. Läs mer på sjoassistans.se"
- Även i Dammark finns motsvarigheten till svenska Sjöräddningen, men är ännu inte lika utbyggd.

4. Brand ombord.

De flesta hade minst två pulversläckare ombord. I regel placerade i akter-stuven och vid navbordet. Alternativa placeringar var på toaletten eller vid masten.

- Undvik att ställa flera värmeljus tillsammans ombord. Detta kan leda till att en stor låga slår upp från värmeljusen.
- Brandfilt i närheten av pentryt rekommenderas.
- En ny släckare med gas lär vara på gång.
- Fastmonterade släckare för motorrummet är ett alternativ. För exempel se bloggen missy.se.
- För att undvika ljusbåge om man kommer åt båda batteripolerna med verktyg eller liknande kan man trä på slangar över polerna.
- Det kan vara en extra brandskyddsåtgärd att trä en extra brandtålig slang över slangarna för kylvatten och sittbrunnsspygatten. Alternativt använda brandtåliga slangar. Slangfirma "[Slangakuten](#)" nämndes men de verkar mest jobba med hydraulslangar.

5. Läckage.

- Lämpligt att alltid ha träpluggar som passar bordgenomföringarna ombord. Även tätningssmassan "[Stay Afloat](#)" rekommenderades (finns på [Jula](#)). Det har även kommit en typ av "paraplyer på stång" av plast som man kan trä ut genom ett eventuellt hål och täta med. ([Seabung.](#))
- Axeltätningen utgör alltid en potentiell läckagerisk. Viktigt att lufta "Black Jack" ordentligt och trycka in rejält med fett före sjösättningen. Det finns nu en "Black Jack" med avluftnings slang som bör underlätta.
- Ett bra alternativ är att installera en elektronisk nivåvakt med larm. Vatteninträngningen kan lätt ske utan att man noterar den.
- Tänk på att byta membran i den manuella länsumpen regelbundet. Gummit åldras.

6. Sjukdom

- Vid långseglingar är naturligtvis satellittelefon något som ökar säkerheten avsevärt.
- I ett av Kryssarklubbens tidnings senare nummer finns en genomgång hur man kan hantera akuta sår- och brännskador ombord.
- Oceanseglarklubben håller regelbundna föreläsningar om olycksfall och sjukdom ombord. Rekommenderas.
- De båtar som har hjärtstartare ombord, t.ex. eskaderledare, skall föra grön flagg. Lämpligt att informera sig om hur den ser ut.
- Ett praktiskt tips är att alltid använda ett förkläde vid matlagning. Minskar risken för brännskador.



Exempel på hjärtstartare och flaggan

7. Motorstopp

Gruppen enades om att vanligaste orsaken till motorstopp är föroreningar i bränslet.

- För att förebygga att motorn stannar behövs ett rejält förfilter som separerar eventuellt vatten och där filterinsatsen går snabbt och enkelt att byta. Ett exempel på denna typ är [Parker /Racor](#) filtret.
- Fördel är naturligtvis att ha dubbla förfilter så att man kan skifta under gång.



Bränslefilter - exempel från "Linnea"

- För de båtar som har en elektrisk transportpump från huvudtanken är det lämpligt att ha en pump i reserv. Finns på Biltema till rimligt pris.
- För att kunna göra en snabb luftning av bränslesystemet kan man installera en gummiblåsa av samma typ som till utombordsmotorer. Se bild på hur Göran gjort ombord på Linnea.
- Om man använder antibakteriell tillsats typ [Grotamar](#) bör man byta medel regelbundet för att undvika att bakterierna blir resistenta mot medlet.
- Gruppen enades om att en "Dagtanksgrupp" skall bildas för intresserade. Alla som har någon form av lösning bör lägga ut bilder/beskrivningar på OEYC: FB sida. På Linnea finns en reserv/dagtank, se bild. Tanken är monterad längst fram i stuvfacket på babordssidan och säkrat med spännband mot durken.



Gummiblåsa ombord på "Linnea"



Reservtank på "Linnea"

8. Rigghaveri

- Det är viktigt att inspektera ändstyckena på alla wirestag. Speciellt förstaget kan vara svårt att inspektera.
- De stag som enligt riggare har störst påfrestning är understagen, de kräver därför speciell bevakning.
- Det är viktigt att hålla linan sträckt när man rullar ut rullgenuan. Annars kan linan komma i beknip på rullen.

9. Eifel/-haveri

Denna punkt har vi inte med utan får anstå till ett annat tillfälle.