



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Directorate



SIKKERHET OM BORD

TEMAHEFTE 2

ENKELTMÅN
12 cm

Manufactured by DEWE+CO
Wermelskirchen for:

7 034950 8150

INNHOLDSFORTEGNELSE

BÅT OG UTSTYR	s 2
FLYTEUTSTYR	s 4
MARITIM VHF-RADIO	s 7
FOREBYGGING AV BÅTBRANN . . .	s 10
FØRSTEHJELP VED BRANNSKADER .	s 14
UNNGÅ ULYKKER	s 15

Heftet er utarbeidet i samarbeid med
Kristiansand Sjøvettutvalg.

BÅT OG UTSTYR

VALG AV BÅT

Valg av båt avhenger av hvordan den skal brukes, hvor den skal brukes, og hvem som skal bruke den. Båten må bare brukes i farvann og under værforhold den er beregnet for, og båtføreren må ha nødvendig ferdighet i å føre båten. Bruk ikke større motor enn båten er godkjent for. Barn/ungdom under 16 år må aldri bruke store eller hurtige båter alene. Det skal god øvelse til å føre en rask båt uten fare for ulykke.

Alle fritidsbåter satt på markedet i EØS-området etter juni 1998 skal være CE-merket, med alt det innebærer (Fritidsbåtforskriften). Blant annet skal det være oppgitt totalt tillatt last og det farvann, vind og bølger båten er beregnet for.

Du kan lese mer om Fritidsbåtforskriften i Sjøfartsdirektoratets hefte Sjekkliste ved kjøp av ny fritidsbåt.



ANBEFALT SIKKERHETSUTSTYR

Før du skal bruke båten, må du se etter at båten er i forsvarlig stand. Gå over utstyret og sjekk at det er i orden, og forsikre deg om at du vet hvordan det brukes.

Det er utarbeidet en liste over anbefalt utstyr om bord i en fritidsbåt. Hvilket utstyr du bør ha med er selvsagt avhengig av båtens størrelse og bruksområde. Denne listen er derfor ikke komplett, men gir en grov oversikt over en del av det utstyret du bør ha med. Bruk derfor oppstillingen under som en sjekkliste.

UTSTYRSLISTE

V: VIKTIG
Ø: ØNSKELIG
P: PÅBUDDT

1: SMÅ, ÅPNE BÅTER I LUKKET FAVANN
2: BÅTER I ÅPENT FARVANN

	1	2
ANKER/DREGG	V	V
BRANNSLUKKINGSUTSYR	V	V
BÅTSHAKE		Ø
DRIVANKER		V
FLYTEUTSTYR (GODKJENT)	P	P
FLØYTE (SIGNALISERINGSUTSYR)	Ø	V
FLÅTE (JOLLE)		V
FØRSTEHJELPSUTSTYR		V
KIKKERT		Ø
KOMPASS	Ø	V
LANTERNER	P	P
LENSEUTSYR	V	V
LOGGUTSYR		Ø
LOMMELYKT OG NØDSIGNALUTSTYR	Ø	V
RADARREFLEKTOR		Ø
RADIOMOTTAKER		V
REDNINGSBØYE		Ø
RESERVEBRENSSEL	Ø	V
TAUVERK	V	V
VERKTØY OG RESERVEDELER	Ø	V
VHF (RADIOSENDER/-MOTTAKER)		Ø
ÅRER (EV. PADLEÅRE)	V	V

Personlig utstyr: Regnklær, ekstra klær, klokke, fyrstikker og kniv.

Annet utstyr: Aktuelle sjøkart, farvannsbeskrivelser og hjelpemidler for å bruke kartet.

FLYTEUTSTYR

PÅBUDD MED FLYTEUTSTYR

Det er påbudt å ha egnet flyteutstyr lett tilgjengelig for alle personer om bord i fritidsbåt. Både eieren og føreren av båten er ansvarlig for at flyteutstyret er på plass, i orden og tilgjengelig under turen. Det er ikke noe krav om at man har flyteutstyret på seg under seilas, men det anbefales spesielt i små båter, i dårlig vær, eller når man er alene i båten.

TIPS VED KJØP AV FLYTEUTSTYR

Før du anskaffer deg nytt flyteutstyr, må du finne ut hvilke behov du har. Hva slags båt ferdes du oftest i? I hvilke farvann ferdes du? Når er du ute på sjøen? Er du som oftest alene, eller er du alltid sammen med noen andre?

For at flyteutstyret skal passe, må det prøves. Gal størrelse kan gi gal flytestilling og redusere sikkerheten. Flyteutstyret skal sitte godt, være lett å ta på seg og beha-

gelig å bære. Det bør hindre bevegelsen minst mulig. Flyteutstyr som er ubehagelig, blir sannsynligvis lite brukt. En god passform betyr også at man flyter riktig i vannet. Prøv derfor flere modeller, og finn det flyteutstyret som er riktig for deg. Den beste vesten er den du har på!

Spesielt må foreldre være oppmerksom på at barna ikke skal ha en vest "til å vokse i". Er vesten for stor, kan det hende at barnet for eksempel flyter med ansiktet ned i vannet. For stor vest kan også føre til at barnet faller ut av vesten.

Mange brannstasjoner, turistkontorer, båtforeninger og Røde Korsstasjoner leier ut redningsvester for en billig penge.

ULIKE KATEGORIER FLYTEUTSTYR

Med flyteutstyr menes redningsvest, flyteplagg og annet personlig utstyr til å holde en person flytende. Utstyret deles i fire ulike kategorier etter hvor store kravene til oppdrift er. Oppdriften måles i newton (N). Alt flyteutstyr som selges i Norge skal være CE-merket.

ALT FLYTEUTSTYR SOM SELGES I NORGE SKAL VÆRE CE-MERKET



FLYTEGENSER



REDNINGSVEST



50 N: FLYTEPLAGG (-GENSER, -JAKKE, -VEST)

Disse flyteplaggene gir personen en loddrett flytestilling. De er behagelige å ha på, gir stor bevegelsesfrihet og finnes i en rekke ulike former og farger. Flyteplagg som flytejakker, flytegensere og flytevester er beregnet på svømmedyktige personer over 30 kilo. De egner seg best til bruk nær hjelp i skjærgården. Er du alene i båten, bør du bruke redningsvest.

100 N: REDNINGSVEST

Dette er den tradisjonelle oransje redningsvesten med krage. I utgangspunktet skal kragen og flyteelementene foran på vesten bidra til å snu en bevisstløs person over på ryggen og gi en flytestilling på ryggen med ansiktet over vann. Du kan imidlertid ikke være sikker på at det skjer. Påkledning og sjøgang vil redusere vestens egenskaper.

En redningsvest skal ha belte, skritt-stropper, refleks og gjerne en fløyte. Den er beregnet på både svømmedyktige og ikke-svømmedyktige personer. For barn og andre som ikke kan svømme, er det

redningsvest som er det best egnede flyteutstyr. Redningsvesten egner seg til bruk i relativt beskyttet farvann eller langs kysten hvor sjøgangen ikke blir for stor.

150 N: REDNINGSVEST (OPPBLÅSBAR)

En oppblåsbar vest er liten når den ikke er i bruk, og gir dermed maksimal bevegelsesfrihet. I oppblåst tilstand har den krage og luftfylte flyteelementer foran. Det er tre ulike mekanismer: Helt manuell (blåses opp med munnen), manuell (man trekker i snora) og automatisk (blåser seg opp når du faller i vannet). Mange av vestene har alle mulighetene, og alle kan blåses opp med munnen. Oppblåsbar redningsvest er beregnet på voksne personer og egner seg for bruk under alle værforhold. Oppblåsbare vester anbefales ikke til barn.

275 N: REDNINGSVEST (OPPBLÅSBAR)

Denne vesten har de samme kjennetegn som 150 newtons oppblåsbar vest, men siden oppdriften er større, er den beregnet på brukere av tunge, vanntette klær under ekstreme værforhold og i offshore-virksomhet.



FLYTEVEST

OPPBLÅSBAR
REDNINGSVEST

FLYTEJAKKE

TEST VESTEN DIN

I en nødsituasjon er det ingen tid til å lære hvordan sikkerhetsutstyret virker. Tren derfor på forhånd, sørg for at utstyret virker, og lær deg å betjene det. Dette gjelder spesielt oppblåsbare vester, som er teknisk avanserte. Men også når det gjelder flyteplagg og redningsvester, bør du prøve dem i vannet så du blir fortrolig med hvordan plaggene fungerer, og hvilken flytestilling utstyret gir.

BARN OG VEST

Barn skal alltid være under tilsyn selv om de er utstyrt med redningsvest - den er ingen barnevakt. Panikkreaksjoner hos barn kan føre til at vesten ikke virker som den skal. Bruk av bleier og klær endrer vestens egenskaper sammenlignet med de forholdene vesten er testet under.



Derfor er det viktig at barna får venne seg til redningsvesten, gjerne sammen med de klærne som normalt brukes under vesten. Svømmebasseng eller badestranden er fine steder for testing av vest - og la det gå lek i det! Vær også oppmerksom på at redningsvesten ikke snur barnet over på ryggen hvis vannet er for grunt.

OPPBEVARING, ETTERSYN OG VEDLIKEHOLD

Om bord i båten bør flyteutstyr som ikke er i bruk oppbevares slik at det ligger tørt og skjermet for direkte sollys, bensin- og oljesøl. Når båten ikke er i bruk, bør redningsutstyret lagres hengende, luftig og tørt.

Ulik flyteutstyr krever forskjellig vedlikehold, og det skal være tydelig merket med hvordan det skal behandles og vedlikeholdes. Med jevne mellomrom bør man sjekke at alle reimer og belter er hele. Se også etter at det ikke er rifter i stoffet, at sømmer ikke har gått opp og at flytematerialet ikke er krøllet.

Oppblåsbare redningsvester krever ekstra nøye ettersyn. Dersom utløsermekanismen ikke virker, har den oppblåsbare vesten ingen funksjon! Som hovedregel skal utløsertabletten byttes ut årlig. Med jevne mellomrom skal du blåse opp vesten og la den ligge natten over for å sjekke for lekkasjer. Siden det finnes ulike mekanismer hos de forskjellige produsentene, må du selv kreve å få en grundig innføring i vedlikehold og ettersyn når du kjøper vesten.

MARITIM VHF-RADIO

Maritim VHF er en del av sikkerhetsnettet på sjøen, og for din egen sikkerhets skyld bør du installere det i båten. VHF har tilnærmet 100% dekning i kystområder og nære havområder, og avlyttes kontinuerlig av Kystradiostasjonene. I tillegg har alle fritidsbåter og nyttrafikk med VHF lytteplikt. På sjøen er det tradisjon å hjelpe hverandre. Det nærmeste fartøy er den beste hjelp.

VHF ELLER MOBILTELEFON?

Maritim VHF er et kortdistanse radiosystem til bruk om bord i skip og fritidsbåter. Forkortelsen står for Very High Frequency (meget høy frekvens). Med en VHF-radio kan du kommunisere med kystradiostasjoner på land eller med andre båter. Systemet har en forventet rekkevidde på omkring 40 nautiske mil, avhengig av båtens og kystradiostasjonens antennehøyde samt topografien i området du befinner deg i. Rekkevidden mellom to fartøy er 15-20 nautiske mil. Med maritim VHF kan du normalt nå en kystradiostasjon uten forsinkende mellomledd, men like viktig er det at kystradiostasjonen også kan nå deg med meldinger som kan være viktige for din sikkerhet.

Som fritidsbåtbruker kan du også ha nytte av mobiltelefon, men det er viktig å være klar over begrensningene med en telefon i forhold til VHF. Signalene fra mobiltelefonen blir merkbart dempet allerede ved moderat sjøgang. Med mobiltelefon er det bare mulig å snakke med én og én abonnent, og da kun hvis en kjenner vedkommendes mobilnummer. Det finnes ikke noe organisert avlytting eller prioritering av mobilsambandet.

Det er viktig å være klar over begrensningene med en telefon i forhold til VHF. Signalene fra mobiltelefonen blir merkbart dempet allerede ved moderat sjøgang.

NYTT RADIOSIKKERHETSSYSTEM, GMDSS

Mange nyere VHF-radioer er tilpasset det nye GMDSS-systemet (Global Maritime Distress and Safety System). Dette er et internasjonalt maritimt radiosikkerhetssystem, som samordner ulike kommunikasjonssystemer i et nettverk for å oppnå raskere og sikrere formidling av nødalarmering og nødtrafikk. Tilpasningen til dette systemet innebærer blant annet at VHF-radioer skal kunne sende nødalarmering ved digital overføring. Det vil si at man kun trenger å trykke på en knapp for å alarmere kystradiostasjoner og andre båter i nærheten om at man er i nød og trenger hjelp. Det digitale signalet som sendes inneholder en identifikasjonskode, som opplyser redningsmannskaper på land om hvilket fartøy som er i nød. Systemet kan koples opp mot båtens GPS slik at nøyaktig posisjon oppgis automatisk.

BRUKSOMRÅDER

VHF-systemet er inndelt i kanaler med forskjellige bruksområder. Noen av kanalene er forbeholdt samtaler mellom båter og kystradiostasjoner, mens andre er forbeholdt samtaler båter imellom. Det er også egne kanaler for bruk mellom fritidsbåter. Fullstendig VHF-kanalplan får du ved å henvende deg til Telenor Maritim Radio.

Viktigst å merke seg er imidlertid kanalene som er forbeholdt nødalarmering og nødtrafikk. I alle år har dette vært kanal 16. For VHF-utstyr som ikke er tilpasset GMDSS og for fartøy som ikke har krav om slikt utstyr er det fortsatt kanal 16 som er nødkanal.

Ved innførselen av GMDSS-systemet ble det imidlertid behov for ytterligere en nødkanal. Digitale nødalarmeringer kan ikke sendes på samme kanal som vanlig radiotelefoni. Derfor ble kanal 70 beholdt digital signalering. I GMDSS-systemet er kanal 70 hovednødkanalen, mens kanal 16 fungerer som oppfølgingskanal for nødmeldinger per radiotelefoni. Det vil si at alle digitale nødalarmer sendes på kanal 70, mens den oppfølgende muntlige kommunikasjonen foregår på kanal 16.

KJØP OG BRUK AV VHF

Selve radioutstyret er en kompakt enhet bestående av en kombinert sender/mottaker. Det kan være enten bærbar eller fastmontert, og er svært enkelt å bruke. Fastmontert VHF benytter seg av 12 volt kraftforsyning. Båtens driftsbatteri er som regel tilstrekkelig, men det anbefales et eget batteri med ladearrangement. Antennepipen bør plasseres så høyt og fritt som mulig for å oppnå størst mulig rekkevidde.



Vurderer du å kjøpe VHF-utstyr, bør du sørge for at det kan brukes i det nye GMDSS-systemet. I praksis betyr det at VHF-apparatet skal kunne koples til eller ha innebygd en såkalt DSC-enhet (Digital Selective Calling). Denne enheten setter deg i stand til å sende og motta digitale signaler på VHF-båndet. Du kan dermed benytte deg av nødalarmeringssystemet på kanal 70.

Siden alle DSC-enheter har eget identifikasjonsnummer, kan du også sende digitale oppkall til andre enheter. Det vil si at man taster inn dette nummeret, og mottakeren får en alarm som indikerer at noen kaller. Mottakeren er med andre ord ikke avhengig av å måtte sitte og lytte aktivt til VHF-radioen for å få med seg at noen prøver å kalle.

VHF SERTIFIKAT

VHF-radio er konsesjonspliktig, og det kreves et sertifikat for å bruke utstyret. Sertifikatet kan utstedes til personer over 15 år etter bestått prøve. Kurs avholdes jevnlig på maritime skoler, AOF, Friundervisningen, kystlag o.l. på de fleste større steder i landet. Kursene går normalt over 3-4 kvelder, eller man kan forberede seg til prøven ved selvstudium. Det anbefales at flere i familien tar sertifikat slik at mer enn en om bord kan betjene utstyret. Oversikt over hvor du kan ta VHF-sertifikat finnes på www.maritimradio.no eller hos Telenor Maritim Radio tlf. 22 77 43 50.

KYSTRADIOSTASJONENE

Norske kystradiostasjoner formidler gratis navigasjons-, kuling- og stormvarsler, meldinger fra Havnevesenet og andre viktige meldinger som har med sikkerhet til sjøs å gjøre. Gjennom samarbeid med akutt medisinsk sentral på Haukeland Sykehus formidles også legeråd (medicotjeneste) til både nyttetraffikk og fritidsbåter. Kystradiostasjonene har direkte forbindelse med redningssentralene og kan rekvirere nødvendig hjelp. Ethvert anrop som gjelder nød/haster eller trygging har prioritet.

Kystradiostasjonene kan også kople VHF-radioen opp til det regulære telefonnettet på land dersom du er utenfor mobiltelefondekning og ønsker å prate med noen på land.

Kystradiostasjonenes hovedfokus ovenfor fritidsbåter er kommunikasjon via VHF-radio. Dersom du ikke har VHF-radio kan du likevel få kontakt med kystradiostasjonene med mobiltelefon, forutsatt at telefonen er innenfor dekningsområdet. Alle kyststasjonene har felles telefonnummer: 120. Ringer du dette nummeret vil du automatisk bli koblet opp mot nærmeste kystradiostasjon.

DET FINNES I DAG

6 KYSTRADIOSTASJONER I NORGE:



KYSTRADIOSTASJONENES
TELEFONNUMER

1 20

FOREBYGGING AV BÅTBRANN

De fleste branner om bord i fritidsbåter skyldes manglende vedlikehold og teknisk svikt. Ved hjelp av jevnlig vedlikehold og nøye kontroll av brennstoffanlegget kan du forebygge slike ulykker.

HVA KAN BRENNE I EN FRITIDSBÅT?

Motrbrennstoff og kokeapparater representerer den største brannrisikoen om bord i fritidsbåter. Båter med innenbords bensinmotor eller med gassinstallasjon har langt større brann-/eksplosjonsfare enn båter med andre løsninger.

Nær sagt alt fra skrogmaterialer i tre og plast til innredningsmaterialer, inventar osv. kan brenne. Men disse tingene representerer tross alt et mindre problem i forhold til den risiko brennstoffet om bord representerer.

MOTOR OG DRIVSTOFF

Bensingass er ca 2,8 ganger tyngre enn luft. Det betyr at bensingass om bord vil samles i bunnen av båten. Det skal svært lite til før gassen antennes og båten eksploderer. Derfor må det være effektiv ventilasjon i motorrommet, og du må alltid lufte ut motorrommet før du starter motoren. Ventilasjonen skal også sikre at temperaturen ikke blir høy og dermed økt fare for antenning.

I båter med innenbords bensinmotor skal påfylling av drivstoff skje utenbords eller over dekk. Hvis du har løs bensintank, skal du ta tanken i land før du fyller den. Slik unngår du søl og bensingass i båten.

Det er også viktig å ha det ryddig og rent i motorrommet. Oljefiller og annet lett antennelig søppel bør ikke ligge og slenge.

Båter med bensininnstallasjon skal ha gasstette skott (vegger) mellom motorrom, tankrom og innredning for å forhindre at gass og en eventuell brann sprer seg. Skal du kjøpe en brukt båt, bør du forsikre deg om at det ikke er hull i skottene og at det er tett rundt gjennomføringerne.

SLANGER OG RØR

Du bør rutinemessig sjekke at slanger, rør og koblinger er intakte. Lekkasje oppstår gjerne i koblinger og overganger. Pass derfor på at slangeklemmene sitter godt fast, og se etter sprekke-dannelser i slangene. Det kan oppstå lekkasje dersom en slange gnisser mot annet materiale. Spesielt skal man være på vakt mot lekkasjer der det ledes bensin. Brennstoffslanger slites med tiden og må skiftes med jevne mellomrom. Vær nøye med å kun benytte slanger som er egnet og godkjente til det aktuelle formålet.

STATISK ELEKTRISITET OG GNISTER

Bensin og olje som er i bevegelse, kan lades opp elektrisk på samme måte som vannet i tordenskyer. Bensin- og motoranlegg skal være jordat for å hindre gnist-dannelser og antenning.



AVGASSANLEGGET

Det må alltid være god klaring til plast, treverk og annet brennbar materiale. Varme rør av metall må være isolert. Flere branner har oppstått på grunn av at den varme eksosgassen er blitt fri inne i båten. Særlig kan det inntreffe dersom kjølevannet til vannkølte fleksible avgasslanger uteblir. Derfor bør du jevnlig og ved hver oppstart sjekke om det kommer kjølvann ut av eksosutslippet. Monter varsler for tap av sjøvannskjøling, og rengjør sjøvannsfiler jevnlig.

ELEKTRISKE ANLEGG

På grunn av at det vanligvis brukes lave spenninger (12V), kan strømstyrken og varmeutviklingen i ledningene bli stor. Alle kurser skal ha sikringer, og det må bare brukes flertrådede ledninger med stort tverrsnitt og ekstra tykk isolasjon. Beslag og festeskruer for ledningene må være av materiale som ikke tæres. Koblingspunkter og tavler skal være installert der det er god lufting og mulighet for ettersyn. Disse skal holdes fri for støv og korrosjon.

230 volt anlegg skal installeres av autorisert el-montør. Feilinstallerte 230 volt anlegg kan føre til alvorlige personskader. Jordingsfeil kan også føre til omfattende korrosjonskader både på eget fartøy og fartøyer i nærheten.

LUGARER OG INNREDNING

En lugar inneholder ofte en stor mengde sterkt brennbare materialer, som representerer en vesentlig brannrisiko i forhold til rommets størrelse. Det er åpenbart at et branntilløp i en lugar alltid er svært alvorlig og raskt kan føre til overtenning av hele innredningen. Det må vises stor forsiktighet ved bruk av åpen flamme om bord i en båt. Askebegre bør være lukkbare, fordi det om bord i båter alltid kan

forekomme uventede bevegelser. Glødende sigaretter kan lett forårsake brann.

KOKE- OG VARMEUTSTYR

Mange branner og eksplosjoner oppstår i forbindelse med bruk av apparater for koking av mat eller oppvarming av lugarer. Vær spesielt varsom ved bruk av gass under trykk. Ved bruk av apparater med parafin under trykk vil flammene stå høyt til værs dersom apparatet ikke er tilstrekkelig forvarmet før parafinen pumpes opp. Alle kokeplasser må være forsvarlig skjermet både under, på siden og over flammen. Skjermingen kan for eksempel bestå av metallplater isolert fra skottet bak.

Fastmonterte propananlegg skal være montert etter gjeldende forskrifter. De krever blant annet at gassbeholderen skal være plassert i en kasse på dekk eller i et gastett rom med drenering over bord, og at det er forsvarlig ventilasjon der propanbrenneren er plassert. Ved hvert propanapparat skal det være en avstengningsventil og apparatet skal monteres slik at omgivelsene ikke blir utsatt for skadelig overopphetning. I tillegg bør det absolutt monteres en avtrekksvifte som suger luft fra båtens laveste punkt. Rør, koblinger, slanger og gjennomføringer må kontrolleres for lekkasjer med jevne mellomrom.

Installasjonen av varmeanlegg må være like skikkelig utført som en motorinstallasjon og følgelig være plassert atskilt fra innredningsseksjonen. Varmeanlegg som ikke har avløp for forbrenningsgassene til fri luft, skal ikke brukes. Stråleovner må plasseres i god avstand fra brennbare materialer eller isoleres godt. Du må ikke bruke ovner med åpen glødespiral.

BRANNSLUKKINGSUTSTYR

Til tross for alle forebyggende tiltak vil brann likevel kunne oppstå. Ha riktig brannslukningsutstyr i båten og lær å bruke det. Røykvarsler bør også være obligatorisk om bord båter hvor en overnatter.

Brann skyldes ofte rene uhell ved for eksempel bunkring, koking eller service på motoren. Ved brann er det svært viktig å unngå panikk. For å kunne handle riktig må du vite hvordan en brann utvikler seg, og ha tenkt igjennom på forhånd hva du skal gjøre. Alle om bord må vite hvor brannslukningsutstyret finnes og hvordan det brukes.

HÅNSLUKKINGSAPPARAT

Oftest har man ikke bøtte med vann eller tepper tilgjengelig. Det skal derfor være minst ett 2 kg ABC-pulver-håndslukningsapparat på et lett tilgjengelig sted for hurtig bruk om bord. (A betyr at pulveret slukker brann i treverk, tekstiler o.l., B brann i brennbare væsker, C brann i gass). Hvis det er mulig, bør du stenge av gasstilførselen før du starter å slukke en gassbrann. ABC-pulver-håndslukningsapparat egner seg også for slukking av brann i elektriske anlegg. Et to kilos-apparat blir tomt i løpet av kort tid. Større båter bør ha flere apparater.

Du må jevnlig vende apparatet et par ganger og sjekke at manometertrykket holder seg innen det grønne feltet. Etterslokking av glør og nedkjøling av varme gjenstander kan foretas med vann.

FAST MONTERT BRANNSLUKKINGSANLEGG

Et godt hjelpemiddel er et fast montert brannslukningsanlegg med en slukkegass. Båter med innenbords bensinmotorer bør absolutt ha fast brannslukningsanlegg, og det kan gjerne også monteres i båter med innenbords dieselmotor. Ved motorstyrke over 120 kW kreves fastmontert anlegg. Velegnede slukkemidler i slike anlegg er for eksempel halotron, pyrogen, inergen/argonite og vanntåke. Slike anlegg kan fjernutløses eller være termisk operert, og slukkegassen fordeles direkte til utsatte steder i motorrom og tankrom, uten å måtte åpne lokket over motorrommet. Dermed unngår man oksygentilførsel til brannstedet.

RØYKVARSLER

Det finnes to typer røykvarslere på markedet: Ioniske og optiske. Den vanligste typen er ionisk, som reagerer sterkest på varm røyk og flammer. Den optiske varslere best kald røyk og ulmebranner. Noen røykvarslere kombinerer begge funksjonene, og det er denne kategorien som anbefales montert i båter. Røykvarslere må testes jevnlig og batteri byttes minst en gang i året, gjerne ved innledning av båt-sesongen.



TEKNISK VEDLIKEHOLD

Alle båter trenger vedlikehold, også moderne fritidsbåter. Godt og jevnlig vedlikehold er den beste forsikringen mot båtbrann.

- Gå nøye igjennom båtens brennstoffanlegg hver vår, og skift ut slitte og dårlige deler.
- Snu håndslukkingsapparatene opp/ned et par ganger i løpet av sesongen for å fordele pulveret, og sjekk om manometertrykket er i det grønne feltet.

■ Før hver tur og etter hver bensinfylling må det undersøkes om det er eller har vært lekkasje. Bruk nesa og lukt. Kjør utsugingsvifte under bunkring og noen minutter etter.

■ Håndslukkingsapparatet bør sendes regelmessig til kontroll og vedlikehold hos en kompetent virksomhet. Oversikt over virksomheter godkjent for kontroll av håndslukkingsapparater finnes på www.rvh.no.

■ Følg Brannreglene

B R A N N R E G L E N E

- 1 Søl ikke med bensin eller olje.
- 2 Elektriske anlegg, koke- og varmeapparater må installeres og repareres av fagfolk.
- 3 Ildsfarlige væsker må oppbevares i godkjente kanner og sikres mot slingring.
- 4 Husk minst ett 2-kilos pulverapparat til brannslukking.
- 5 Luft ut motorrom. Bruk nesen for å finne lekkasjer.
- 6 Bruk ikke choke i utide.
- 7 Stopp motoren straks hvis du merker lekkasje.
- 8 Stopp motoren og slokk åpen flamme når du skal fylle bensin eller olje. Ha brannslukkingsapparatet for hånden.
- 9 Ved brann kan tanker eksplodere. Ha flytemidler klar til bruk og vær forberedt på å forlate båten.
- 10 Steng alle utløp for bensin, gass eller olje når turen er avsluttet. Tøm askebegre.
- 11 Monter røykvarsler.

FØRSTEHJELP VED BRANNSKADER

Ved brannskader må det forbrente området vann og personen transporteres til lege.

raskt avkjøles i kaldt

RASK AVKJØLING I KALDT VANN

Avkjøl den forbrente kroppsdelen i kaldt vann så raskt som mulig. Avkjølingen bør vare i ca. en halv time, eller til det er smertefritt når den forbrente kroppsdelen fjernes fra vannet. Det er ikke så viktig hvilken temperatur det kjølige vannet har til å begynne med, men ved fortsatt nedkjøling bør vannet om mulig ha en temperatur på ca. 15-20 °C. Rask avkjøling er viktigere enn transport til lege.

Foruten å virke smertestillende, hindrer avkjølingen brannskaden i å trenge dypere ned i vevet. Eventuelt kan fuktige kompresser legges på såret og holdes fuktig ved at kaldt vann helles over. Fastbrente tøystykker skal ikke fjernes, men klær som ulmer, må selvsagt fjernes raskt.

TØRR, REN DEKKBANDASJE

Bandasjering kan foretas med sterile kompresser, rene håndklær, eventuelt lakener o.l. Brannsårene er til å begynne med rene (sterile), og det gjelder å beskytte dem mot forurensning. Har man ikke egnet bandasjemateriale for hånden, behandler man skaden åpent.

OBSERVER ÅNDEDRETTET VED FLAMMESKADER OG RØYKSKADER

Brannskadde pasienter kan ha pustet inn overopphetet luft eller giftige gasser. Hvis det er brannskade i munn og svelg, haster det med å få pasienten til sykehus.

TRANSPORT TIL LEGE ELLER SYKEHUS

Den endelige behandlingen av annen- og tredjegradsforbrenning skal alltid utføres av lege.

FØRSTEHJELP VED BRANNSKADER

- Rask avkjøling med kaldt vann.
- Tørr, ren dekkbandasje (eventuelt åpen behandling).
- Observer åndedrettet ved flammeskader og røykskader.
- Transport til lege eller sykehus

UNNGÅ ULYKKER

De fleste ulykker skjer som følge av menneskelig svikt og dårlig sjømannskap. Slike ulykker kunne ofte vært unngått dersom de forulykkede hadde tatt høyde for at nettopp de kunne havne i den situasjonen. Derfor må også du tenke igjennom hvilke problemer du kan havne i og hvordan du vil løse dem. Ha en plan for hva du vil gjøre dersom en nødsituasjon allikevel skulle oppstå! God planlegging, kjennskap til regler, samt kunnskap om egne og fartøysets begrensninger er helt avgjørende.

KANTRING OG VANNFYLNING

Kantring er en vanlig årsak til ulykker med fritidsbåt. Derfor er det viktig å tenke på båtens stabilitet, både når det gjelder plassering av bagasje og mannskap og når det gjelder mannskapets oppførsel om bord. Spesielt i dårlig vær med mye vind og høye bølger er det fare for at båten kantrer og/eller fylles med vann. Generelt bør man sørge for at tyngdepunktet er lavest mulig og at vekten er jevnt fordelt. Lasten bør sikres mot slinging. Dersom den forflytter seg, kan båten få slagside og kantre.

De fleste kantringsulykker med dødelig utfall skjer allikevel når været er godt. Det tyder på at det i første rekke er mannskapets oppførsel som er problemet. I småbåter skal man sitte rolig. Hvis noen skal bytte plass, må bare én reise seg om gangen. Alle båter er merket med maksimalt antall passasjerer tillatt, og det må selvsagt overholdes. Hvis det er dårlig vær, kan selv den angitte maksimumslasten være uforsvarlig.

Alle nyere fritidsbåter under fem meter skal holde seg flytende selv når de er fylt med vann. I joller bør øsekaret være forbundet med et tau til båten, slik at man kan ligge i vannet og øse båten.

FALL OVER BORD

Hvert år skjer det flere ulykker som skyldes fall over bord. Derfor er det to forhold du bør tenke nøye igjennom: Hvordan forhindre at noen faller i vannet, og hvordan man skal få en forulykket om bord igjen før det er for sent.

Er du ute i en liten, åpen båt, bør du alltid ha på deg redningsvest. Det samme gjelder om du skal jobbe på dekk på en større båt. Om natten bør vesten være utstyrt med lys og refleks, og hvis det kan unngås, bør du ikke arbeide alene på dekk. Seiler du i en litt kaldere årstid, er flytedrakt eller termovest gode alternativer.

I seilbåter er det vanlig å bruke en livline. Den bør være såpass kort at du ikke kan falle over rekka. Dersom man har montert faste liner langs dekk til å klikke seg innpå, bør disse være av samme flate type som brukes til ankerline på trommel, slik at føttene ikke kan rulle på lina. Også i motorbåter kan man selvsagt ha god nytte av livline, spesielt hvis man må opp på dekk i ruskete vær.

En såkalt dødmannsknapp eller dødmannsbryter er spesielt viktig hvis du er alene i båten. Det er en anordning som monteres til motoren og føreren, slik at drivstofftilførselen blir brutt dersom føreren faller over bord. Dermed stanser båten.

Dersom noen faller over bord, må du ikke miste personen av syne før han/hun er trygt om bord igjen. Personer som har falt i sjøen forsvinner forbausende fort ut av syne dersom det er litt sjøgang! En livbøye med påmontert rødt flagg eller lys kan være en fin måte å markere hvor en person falt uti dersom man seiler og ikke kan snu på femøringen. Hvis det er flere om bord, bør en holde øye med personen i vannet, mens andre tar seg av manøvreringen. Forsøk å beholde roen - pass på at ikke flere faller over bord i forvirringen som oppstår. I småbåter skal man forsøke å dra den forulykkede om bord i båtens akterende; hvis det blir for mye vekt på en av sidene, kan båten kantre.

Les mer om hvordan man skal opptre ved en ulykke i heftet **MENNESKET OG VANNET**.

En leider, stige eller lignende kan være avgjørende for å komme seg om bord på egen hånd. Personer som har oppholdt seg en stund i vannet er ikke alltid i stand til å klatre ombord ved egen hjelp. En livløs person med våte klær er som regel altfor tung til at du klarer å hale vedkommende ombord igjen alene dersom du har en båt med litt stort fribord. Før du legger utpå, bør du derfor tenke igjennom hvordan du selv vil komme om bord eller hvordan du skal hjelpe andre om bord. Noen har for eksempel en egen talje for å få ekstra kraft til å hale personer ut av sjøen. Har du seilbåt, kan du kanskje bruke et fall?

ØV PÅ REDNINGSAKSJONER!

For sikkerhetens skyld er det nødvendig å øve på mann-over-bord-situasjoner. Prøv om du klarer å få en "livløs" person ut av vannet. Du bør også sørge for at alle i familien eller flere ombord er i stand til å manøvrere båten tilbake dersom noen faller overbord (skipperen kan også falle overbord). Tren på dette ved å kaste en flytende gjenstand, for eksempel en mørk ball eller fender, i sjøen. Lær dere å holde øye med "den forulykkede" mens dere forsøker å manøvrere båten tilbake - det er ikke så enkelt som man kanskje kunne tro!



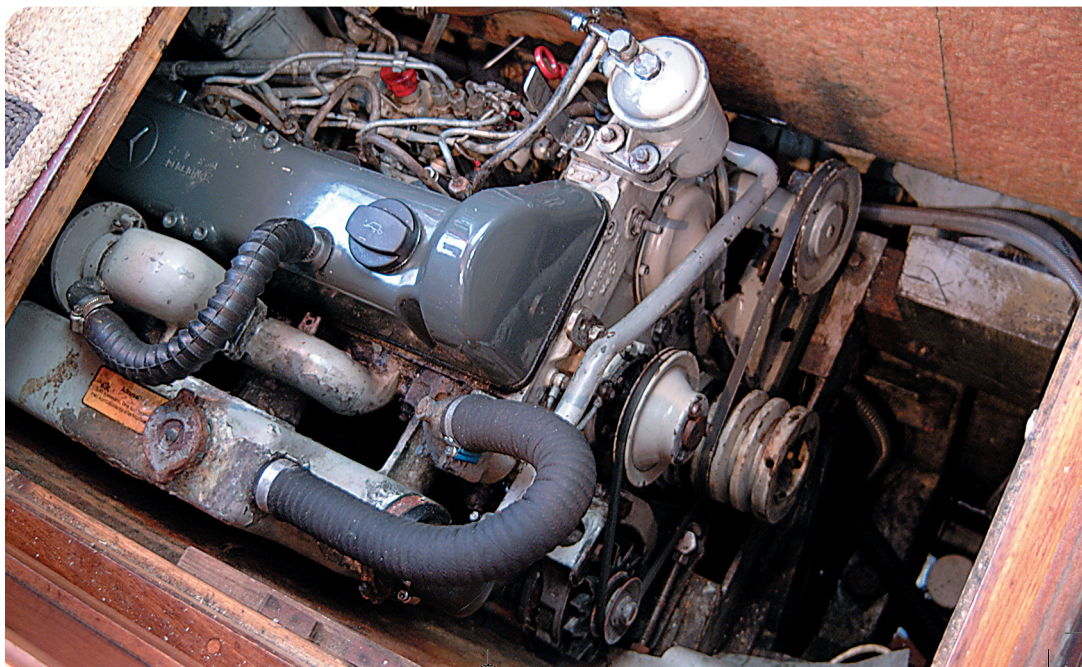
MOTORTRØBBEL

Motorproblemer unngås best ved jevnlig vedlikehold. Du har mye å vinne ved å lage deg årlige rutiner for vedlikehold, for eksempel bytte av dieselfilter, oljefilter, sjekke impeller til kjølevannspumpe m.v. Har du dieselmotor, må du vite hvordan du skal lufte brennstoffsystemet.

På turen bør du alltid ha med verktøy, reservedeler og ekstra drivstoff. Hvis båten får motorstopp i dårlig vær, kan baugen holdes opp mot vinden ved hjelp av et drivanker. Drivankeret kan lages av for eksempel en pøs (bøtte) i en lang line som festes i baugen. En dregg eller en tykk taukeveil kan gjøre samme nytten som et drivanker. Du skal også være oppmerksom på at olje som tømmes på sjøen, vil dempe bølgebrottene. For å få bedre tid til å reagere hvis motoren stopper, bør du holde god avstand til land i dårlig vær.

REDNINGSTJENESTEN

Redningstjenesten er i beredskap døgnet rundt og kan settes inn for å redde mennesker og materiell i akutte ulykkes- og faresituasjoner. Redningstjenesten kan brukes i alle typer redningsoppdrag på sjø og land. Det er politiet som samordner redningsaksjoner gjennom en lokal redningssentral (LRS), og alle tilgjengelige ressurser kan settes inn. Dersom det er nødvendig, alarmeres en av hovedredningssentralene (HRS), som har ansvaret for den operative ledelsen av redningsaksjoner i hver sin del av landet. I Norge har vi to slike sentraler: I Bodø og i Stavanger.



Hovedredningssentralene disponerer langtrekkende helikoptre, som skal kunne ta seg frem til et hvilket som helst sted på kysten innen 90 minutter. Helikopterne har en aksjonsradius som tilsvarer 6 timers flytid og kan ta om bord inntil 20 nødstedte.

Redningsselskapets skøyter er stasjonert langs hele kysten. Redningsskøytene kan assistere eller slepe nødstedte båter til land, eller hjelpe til slik at større havarier unngås.

Kystradiostasjonene er bemannet på døgnbasis og lytter kontinuerlig på nød-frekvensene på VHF kanal 16 og andre nødkanaler som brukes av skip. Mannskapene på kystradiostasjonene har stor lokalkunnskap og er drillet til å sette i gang redningsaksjoner.







Sjøfartsdirektoratet

Norwegian Maritime Directorate

Sjøfartsdirektoratet
Postboks 8123 Dep
0032 Oslo
Tlf: 22 45 45 00
www.sjofartsdir.no
www.sjovett.no

S J Ø V E T T R E G L E N E

1. TENK SIKKERHET

Kunnskap og planlegging reduserer risikoen og øker trivselen.

2. TA MED NØDVENDIG UTSTYR

Utstyret må holdes i orden og være lett tilgjengelig.

3. RESPEKTER VÆR OG FARVANN

Båten må bare benyttes under egnede forhold.

4. FØLG SJØVEISREGLENE

Bestemmelsene om vikeplikt, hastighet og lanterneføring må overholdes.

5. BRUK REDNINGSVEST ELLER FLYTEPLAGG

Det er påbudt med godkjent flyteutstyr til alle om bord.

6. VÆR UTHVILT OG EDRU

Promillegrensen er 0,8 når du fører båt.

7. VIS HENSYN

Sikkerhet, miljø og trivsel er et felles ansvar.



**FORBERED DEG PÅ AT DET KAN SKJE EN ULYKKE, OG
TENK IGJENNOM HVORDAN DU BØR FORHOLDE DEG:
BEHOLD ROEN, BLI VED BÅTEN OG TILKALL HJELP.**

SJØFARTSDIREKTORATETS HEFTER FOR FRITIDSBÅTBRUKERE:

1 Mennesket og vannet. 2 Sikkerhet om bord. 3 Lov og rett på sjøen. 4 Praktisk seilasm