

Baggrund

I sommeren 2020 blev der i pressen rapporteret om brand i flere fritidsfartøjer i farvandet omkring Fyn. Det er en voldsom oplevelse at der opstår røg og efterfølgende brand, således at sejlerne efter ganske kort tid må forlade båden. Derfor blev denne undersøgelse startet med ganske kort planlægning¹. Hensigten har IKKE været at finde årsager til de konkrete brande, men at kortlægge hvordan fritidsbådene teknisk set er indrettet og hvordan sejlerne er forberedt på en eventuel nødsituation i forhold til udvikling af røg, brand og alarmering.

Undersøgelsen: På få dage blev det afklaret med sekretariatet ved Søsportens Sikkerhedsråd, at det gav mening at foretage undersøgelsen², samt hvordan indholdet kunne opbygges i emner om vaner og indretning (madlavning, motor, gas, el, opvarmning, brandmateriel, alarmering og brandøvelser), hændelser med røg/brand (inklusive nærved situationer) samt bådtyper og sejlads.

Svarene er hovedsagelig modtaget i starten af august 2020 og omkring den første september.

Undersøgelsen formidles i fire former: 1. En kort resultatrapport med svar på spørgsmålene. 2. Denne opgørelse af uddybende tekster. 3. Det endelige skema med alle spørgsmål. 4. En metodeorienteret videnskabelig artikel (forventes færdig i løbet af 2021).

Hændelserne er i denne tekst opdelt efter hovedtyper af årsager og skadens omfang:

Hvilken skade skete der ?	Antal der kunne svare	Antal ja	Procent af personer	Procent af skader
Ingen skade - men det var tæt på (Nærved ulykke)	3675	351	10%	53%
Skade på båd, inventar og løsdele	3675	271	7%	41%
Skade på personer - klaret med første hjælp mm	3675	16	0%	2%
Skade på personer - til behandling på sygehus/læge	3675	29	1%	4%

I denne tekst er alle de rapporterede 260 hændelser alene opdelt efter typer. Det viste sig ikke muligt at opdele efter de fire skade typer. Først ville jeg opdele efter de fire viste typer, men det viste sig efter en gennemgang, at der var et stort overlap, og at det kunne betyde, at nogen personer kunne genkendes. Derfor er der alene en samlet opdeling efter emne, el, motor, pantry etc. Der har været i alt cirka 10 rapporter om hændelser, hvor den der har skrevet mener det kunne være problematisk i forhold til

¹ Initiativet er ikke overordnet besluttet af Odense Universitetshospital eller Region Syddanmark, men indgår i den funktion og forskningsfrihed, som undertegnede har som professor og overlæge i ulykkesforebyggelse og registrering ved Ortopædkirurgisk afd, Ulykkes Analyse Gruppen på Odense Universitetshospital (OUH) og Klinisk Institut ved Syddansk Universitet (SDU).

² Sekretariatet har været behjælpelig med formulering af spørgsmål og kontakt, således at undersøgelsen er annonceret via nyhedsmail, facebooksider og opslag fra Dansk Sejlunion, Sejlsikkert kampagnen, Foreningen af lystbådehavne (FLID), Danske Tursejlere, Dansk Søredningsselskab (DSRS) m.fl.

forsikring – altså ikke reelt en ulykkes hændelse. Disse har jeg udeladt, da det ikke ud fra teksten kan afgøres om det er samme hændelse eller flere uafhængige, eller om det faktisk forholder sig sådan.

I det indsendte materiale findes også tekster, der uddyber løsninger, fx el eller hvordan man håndterer brandøvelser mv. Disse kan opgøres senere ved særlige tema møder, hvis det har interesse. Det kunne fx være en kommentar i stil med denne:

”Vi har spritkomfur hvor sprit er i to fastgjorte beholdere. Ekstra flaske sprit der opbevares i kahytten er i stuverum.”

Tekst tilføjet med overvejelser om sikkerhed fra en enkelt person:

Citat:

Båden er en Trio 80 sejlbåd bygget i 1980 hvor aptering, dæksbeslag, el og gas m.m. er selvmonteret efter værftets anvisninger.

Båden er i 2020 hovedrenoveret på værft, herunder også motor, gasinstallation, el m.v. Hvis ikke hovedrenoveret, så i hvert fald gennemgået og fundet ok.

Vi har i kistebænken en 2 kg. pulverslukker, en 112 spray og et brandtæppe siddende klar til brug. I salon ved nedgangen sidder der en 2 kg. pulverslukker og en "fireeat" stav med 25 sec. slukningstid. Over for pantry sidder der en 112 sprayflaske. I pantryskuffen ligger en "fireeat" stav med 25 sec. slukningstid. I vores grabbag ligger der bl.a. en "fireeat" stav med 25 sec. slukningstid. Vi er bekendt med hvordan tingene bruges og deres begrænsninger.

Normalt er vi kun 2 personer der sejler på båden, men vi har flydeveste til 6 personer ombord. Jeg kender båden ned til mindste detalje.

Vi har i år skiftet batterierne, men har fravalgt Litium batterier, da jeg via motorsport har set sådanne batterier bryde i brand. Det vil jeg ikke have ombord før der findes bedre slukningsmuligheder for brand i litium batterier. Har overvejet automatisk slukningsudstyr i motorrum.

Har fravalgt gasalarm (havde det tidligere) da den dels bruger for meget strøm og skal være konstant tilsluttet strøm, altså tilsluttet uden om hovedafbryder og det eneste jeg accepterer tilsluttet uden om hovedafbryder er en lænsepumpe. Til gengæld afbryder vi altid gassen på en afbryder i pantryet, hver gang vi har brugt den (og selvfølgelig på komfuret). Hvis båden forlades slukker vi for gassen på hovedafbryderen i ankerbrønden.

Vi har gjort en del ud af ikke at "elektrificerer" alt på båden. Det er det jeg opfatter som den største risiko for brand. Principielt har vi slukket for alt el, hvis vi ikke er på båden og vi har i hvert fald slet ikke et landstik kørende.

Måske tager jeg fejl, men jeg opfatter el-systemet som den største brandfare.

Citat slut.

Hændelserne er opdelt efter område – hændelser der kan sættes ind flere steder står kun ét sted.

Hændelser med elsystem

En kortslutning ved generator brændte brændstofledning over (armeret flexslange). Gav røg men ingen brand. Gik måske ud pga. iltmangel. Skete for mange år siden i en maxi 77 sejlbåd med 7 hk diesel motor.

Kortslutning af ledning til læsepumpe da isolering til motor var skiftet, og ny beklædning i metal rørte så ledning smeltede og der kom røg udvikling. Det blev opdaget straks og fejlen rettet

kortslutning af ledninger samlet med samle muffers. fornyet ledningsnetværk. båd fra 1972. ingen person skader.

Det var i en nabo båd hvor man selv havde udvidet el og lavet det dårligt. Det kostede et nyt el net.

Kortslutning i installation, slukkede for hovedafbryder.

Der var fejl i el-systemet hvorfor en brand var ved at opstå. Har derfor gennemgået det hele og renoveret det efter vejledning med fagmand

Gammel båd, vi havde overtaget, forkert installation, under arbejdet med at rydde op i båden skete en kortslutning mens der blev arbejdet med det

Svinghjulet sled på et start kabel, dette blev skiftet med det samme, vi har alt i to stk. ombord

Kortslutning i 220 volts ledning til/i båden, og hfi relæ på bro slog ikke fra som det skulle!! Kraftig røgdudvikling var resultatet inden strømmen blev taget fra

En generator på motor overophedede. Der gik ild i ledning. Pulverslukker brugt. Strøm blev afbrudt.

Gammel ledning havde intern + til - kortslutning. Kabler smeltede inden afbryder kunne slås fra

En generator som netop var blevet installeret af et værft var defekt og ladede med 17 volt på batterierne. Jeg så dette på måleren. slukkede motor. tænkte mig om. Startede den igen og målte med voltmeter på selve batteriet at det var korrekt. Omløb generatoren således at der ikke blev ladet på batterier under motordrift indtil vi havde mulighed for udbedring. Havde jeg ikke opdaget det ville der potentielt have startet brand i ledningsnettet uden at jeg kan vide det med sikkerhed.

Kortslutning efter grundstødning hvor noget havde forskubbet sig i motorrum hvorved der kom flammer. El-delen blev slukket og flammer forsvandt.

Uopdagede ledninger ført uden om sikringer/hovedafbryder af tidligere ejer. Brand på land under vedligehold/repairation, slukket med pulverslukker. Lettere gener fra røg

Ledningsnettet brændte, tog hovedafbryderen

Kortslutning i ladeledning pga mekanisk slid på en ledning - alle kabler der var i berøring med ladekablet der smeltede - og det gik stærkt! Havde tilfældigvis en svensknøgle i hånden og fik afmonteret polskoen på batteriet men måtte efterfølgende trække nye kabler og skifte batteriet. Lærte på den hårde/dyre måde at kabler skal være korrekt ophængt og sikret mod udefrakommende slitage.

Kortslutning med brand i ledning til auto radio uden sikring på ledningen. Der er nu sikring på alle ledninger.

Blybatterier overophedede til et punkt hvor der kom mørke pletter på træværket rundt om. Båden søgte i havn og batterierne blev koblet fra, og holdt i ro indtil temperaturen kom ned igen. Videre sejlads uden batteritilkobling.

Forkert monteret lader fra tidligere ejer

Kortslutning af 12v ledninger og kraftig røg udvikling og måtte afbryde på hovedafbryder

Den oprindeligt installeret el-tavle havde dårlig forbindelse på terminalerne til sikringsgrupperne (landstrøm), da strømforbruget oversteg hvad de dårlige forbindelser kunne føre, begyndte automatsikringerne at udvikle varme og røg, landstrømmen blev frakoblet og samtlige automatsikringer og kabler blev efterfølgende udskiftet. Båden er beboet året rundt og var kort forinden (måned) blevet overtaget (den havde tidligere været brugt som lystfartøj) båden er en årgang 1981 og el-installationen anslås til at være fra 1990'erne (installeret af fagmand/båd el-firma)

Overbelastning af solcelle regulator og fejl montering. Var gast ombord på en dansk sejlbåd i Portugal. Efter flere dages sejlads kom vi i havn med lav spænding på batterierne. Til middag hvor solen stod højest var jeg alene på båden og pludselig lugtede det er brændt elektronik og røgudvikling. Årsag for lange og tynde kabler mellem regulator og batterier. Installation havde været ombord længe, men aldrig før havde spændingen på batterierne været så lav og energien fra solcellerne så høj.

Ved udskiftning af batteri, kortslutning, røgudvikling og gnister, stopper selv efter kort tid. Lidt smeltet isolering på kabler, ellers ingen skader, batterier overlevede. Hoste i nogle dage.

Defekt forlængerledning blev varm, og stor røgudvikling, installationen var på dæk, Galease, byggeår 1937, ingen personskade eller materielskade, men det var bestemt en øjenåbner vedr. el installationer ombord

Nuværende båd. Ved tilslutning af landstrøm kortslutte den gamle batterilader. Der var røgudvikling. Strøm blev taget fra, mor og barn forlod båden, mens skipper kontrollerede at der ikke var ild, og var klar med brandslukker.

Forrige ejer havde installeret en el kedel til 12v med en alm hus ledning Ledningen smeltede og udviklede røg. .

Landstrøm havde fået saltvand kom stikflamme i cockpit hurtig afbrudt

En stelforbindelse var knækket og startermotor prøvede at trække stel gennem en 1,5mm² ledning. Stelforbindelse genetableret, tynde ledning udskiftet ellers ingen skader.

Ved kortslutning brændte nogle ledninger sammen det gik lynhurtigt hvor ledningernes isolering udviklede kraftig ildelugtende røg, fik det dog hurtigt under kontrol

Defekt relæ skulle skiftes, da jeg begyndte kortsluttede det inden jeg havde afbrudt strømmen. Strømmen blev afbrudt meget hurtigt og der skete ikke yderligere end at det defekte relæ blev brændt

2016 Monsun 31 - 2 personer ombord på ferietur. Kontakter i hovedafbryder til motorbatteri smeltet, men ingen skade udover en ny hovedafbryder blev monteret, samt udskiftning af kabel mellem motor og generator. Kunne udbedres af ejer.

Det var langt fra en reel ulykke, men irrede koblinger på batteriet er smeltet (metal)

Røg fra elskab. El afbrydes Skade:en ledning smeltet.

Forår 2020, sejlbåd 10 m lang fra 2006. Batteri til bovpropel blev overophedet og lugtede af rådden æg. Brandvæsen tilkaldt og fik afkoblet batteriet

Defekte varmtvandsbeholdere og især ladere der ikke afbryder ved fuldt opladet batteri giver ofte anledning til brand i både, der ligger ved bro eller på land. En Tom varmtvandsbeholder der indkøbes er en stor risiko for brand. Brugsgenstande som f.eks. bovpropeller der optager ofte 5-800 A forårsager ligeledes brand i både, især ved dårlige forbindelser med relativ stor overgangsmodstand, og dermed varmeudvikling der forårsager brand. Jeg har haft en båd der brændte i 1994 i havn, pga. en varmtvandsbeholder uden overkogstermostat.

Intet skete tog hoved afbryderne med det samme, og smed Anker skiftede ledningen, satte strøm på igen, og eftersete el nettet om det var i orden.

2008 230v stikkontakt hvor der sad stik til fordelerdåse i, i hele sejlsæsonen. Der gik overgang imellem stikbenene med deraf lille brand (kontakten var sortsveden. Heldigvis virkede hfi relæ på strømstanderen. Normalt lå splitflaget udfoldet til tørre oven over kontakten, det gjorde det tilfældigvis ikke da hændelsen skete (vores held). Efter denne noget tankevækkende hændelse er der installeret en el-boks med hphi relæ og 2 automatsikringer på henholdsvis 4 og 10 amp. samtidig er hele 230v anlægget blevet jordet. Og flaget har fået en anden plads.

Kortslutning i en dybdemåler

Lader overophedet, røgudvikling, men ingen flammer

Batteriet blev overladet pgra dårlig spændingsregulator på påhængsmotoren. Dette medførte til nedsmeltning af batteriet (ikke brand)

En ledning kortsluttede og plastikken brændte af rundt om ledningen men strømmen blev afbrudt og ilden nåede ikke at få fat i noget.

Stik til landstrøm kortsluttet på båden. Opdaget ved at mobil ikke var opladet som forventet. Relæ i båd slået fra, men ikke på landindstationen. Stik delvis smeltet. Kunne nemt have udviklet sin hvis det var om natten eller vi ikke var der til at opdage det

Kortslutning af 220v ved elvandvarmer pga dårlig installation. Muligvis original installation. Det er ændret nu. Ingen skade sket. Ilden blev set hurtigt og kvalt med en hue. Vandvarmer kun tændt med folk ombord også fremover selvom installation er forbedret.

Lader der mens båden var på land 220 v meget røg og lille flamme, som gik ud da strøm blev slukket og fordi han relæ slog fra.

Kortslutning i 12 v system under installation af vhf ..kun lugt og lidt varme samt ny radio ..

Der gik ild i en samle dåse

Landstrømsladeren, 5 år gammel, overladede batterierne. medførte kraftig lugt af l... (undskyld udtrykket). Jeg opdagede det i tide, men batterierne kogte.

Ifm. Kabling og renovation af el-net gjorde vi en fodfejl som lavede tilstrækkeligt med gnister til at antænde et stykke klæde

Efter ombygning med ny motor påmonteres trappe til kahyt, som pga af ny lydisoleringsmateriale kortslutter en ledning som ryger og lugter ved nedsmeltning. Strømmen bliver hurtigt afbrudt og fejl lokaliseret.

Fik signaleret til anden båd at jeg havde problemer. Ild i 50 kvadrat ledning pga kortslutning. Havde ABC slukker. Fik stoppet motor og slukket brand, hjælpen bar der hurtigt. Fik stoppet det inden det gik galt. Kunne se at instrumenterne opførte sig mærkeligt og at der lugtede. Der var flammer i kablet. Startkablet havde ved installation af ny motor været for langt, der var koblet endebøsninger på. Man havde lavet en sløjfe med kablet, den underste del af kablet havde ligget mellem motor og skroget. Med tiden var der slidt hul i kablet, og der var direkte forbindelse mellem kobber og motor, her opstod kortslutningen. Det var et stort batteri på båden på 180 AMP. På min nuværende båd, er alle kabler skruet fast og jeg tjekker jævnligt mine installationer.

Skillerelæ mellem Start batteri, og forbrugsbatteri, kortsluttede, da spænding kom op på instillet spænding (13,2 V). 4 mm² brændte over ved kabelsko og med kraftig røgudvikling til følge. 50 A sikring efterfølgende monteret. Start 90 Ah Forbrug 2x 95 Kortslutning i bowthruster.

Ville starte båden og i det samme Eksploedere starte/lade relæ og kraftig røg kommer ud fra motor rum. Trak en brandslukker og ned i båden af med moto klap. Der var meget røg men kun lidt ild. Så nemt slukket. Fugt og ir nok skyld i fejl

Det var en fordeler til batterierne der var kortsluttet. 2017 i mit tidligere skib en Tresfjord 9000. Ingen person skader

30 fod sejlbåd fra 74 ...kortslutning og røgudvikling ...slog strøm fra og fik derefter nyt el lavet

Skæv bølge gennem nedgangsluge midt på Skagerak der sendte en kop saltvand direkte i midlertidigt monteret inverter, inverter kortsluttet og ødelagt, ellers ingen skade

Brand ombord i el. El systemet døde, men ingen yderligere skade. Fortsatte 8 timer mod nærmeste havn.

Brand i bovpropel på vores tidligere båd. Viste sig at kabelføring fra batteri til bovpropel var for underdimensioneret. Lavet af tidligere ejer

En generator på motor overophedede. Der gik ild i ledning. Pulverslukker brugt. Strøm blev afbrudt.

Kortslutning i sikring fra landstrømstilslutning. Hpfi central installeret i stedet.

Gammel ledning havde intern + til - kortslutning. Kabler smeltede inden afbryder kunne slås fra

2007 kabinebåd. Brand i elinstallation pga. underdimensioneret ledning anvendt til lanterner

Kortslutning i ankerspil. Udviklede kraftig røg og begyndende brænd. Blev slukket ved at afbryde strøm, samt brug af pulverslukker.

Det var da jeg havde en Im 21. Og den skulle sejles over på plads i havn efter søsætning. Hvor der sker en kortslutning/overgang ved min hoved afbryder. Jeg fik lyn hurtigt taget stillet på mine batterier, og dækket hoved afbryderen med mit brandtæppe. Men der var meget røgudvikling, brændte ledninger.... el montør har efterfølgende rep. Kablerne. Egentlig en lille ting, som kunne have gået rigtig galt.

Kortslutning i ledningsnettet. Kom for sejl med familien ombord. Skete i 2018 benetau 32 fod fra 1998

Motorbrand opstået i laderelæ. Strøm afbrudt, motorkasse åbnet, motor slukket og brandtæppe lagt over motor. Herefter afventede jeg at delene blev kolde, og alle stik på øvrige elinstallationer blev adskilt. Motor startet manuel og derefter til havn, hvor alt el blev kontrol. Lader og relæ skiftet i vinteren derefter. Dette skete i 2018 på Lillebælt. Alt klaret uden fremmed hjælp på vandet

Kortslutning med brand i ledning til auto radio uden sikring på ledningen. Der er nu sikring på alle ledninger.

2020, sejlbåd, overophedning af volvo penta motor, ødelagt udstødning. ingen personskade. skiftede udstødningsrør.

Smeltet elektronik

Brandskade omkring elinstallation ved motor. Brandvæsnet blev tilkaldt. Båden er nu på værft for at blive repareret.

Hoved EL kabel fra generator slidt over på spanter (stålskrog) Brand på styrekabler.

Ved flytning af vandudskillere til diesel, kommer metaldele i berøring med + polen på hovedafbryder, derved sker der en kortslutning, der udvikler røg og armering på brændstofslange bliver rødglødende. stopper først idet armeringen er brændt over.

Den oprindeligt installeret el-tavle havde dårlig forbindelse på terminalerne til sikringsgrupperne (landstrøm), da strømforbruget oversteg hvad de dårlige forbindelser kunne føre, begyndte automatsikringerne at udvikle varme og røg, landstrømmen blev frakoblet og samtlige automatsikringer og kabler blev efterfølgende udskiftet. Båden er beboet året rundt og var kort forinden (måneder) blevet overtaget (den havde tidligere været brugt som lystfartøj) båden er en årgang 1981 og el-installationen anslås til at være fra 1990'erne (installeret af fagmand/båd el-firma)

Kortslutning i 12/230V inverter pgr af saltvand dryppede ned i elektronik. 3 ud af 4 brandalarmer gik i gang. Fjernede 225A sikring og vi undgik åben ild. Kunne have været fatalt, da det skete midt mellem Fiji og New Zealand, hvor der ikke er hjælp nær

På vej fra Kerteminde til Grenå . Pænt store dønninger efter blæsevejr dagen før. Skipper og konen er på dæk, to børn sover i forreste lukaf. Pludselig vælter tyk røg op fra dørken foran ungerne lukaf. Ungerne kaldes hurtigt op på dæk, skipper løber ned og ser, hvor røgen kommer fra. Det viser sig, at der står flammer ud fra batteriet. Flammerne kvæles med en jakke. Røgen stopper. Motoren sætter ud, det samme gør gps'en. Efter at der er faldet ro over situationen beslutter vi at søge mod nærmeste havn for sejl, og kommer dertil nogle timer senere. En elektriker tilkaldes. Han forklarer, at vores to batteriers poler er kommet til at røre hinanden (måske under et bølgehopp?), batteriet er derpå nærmest eksploderet. Ren kortslutning. En del plastik på batteriet er smeltet, og nogle kabler har mistet isoleringen. Han får det ordnet med nyt batteri og nye kabler, og vi kan sejle videre næste morgen. Vi tager det som en lærerig oplevelse: Batterierne SKAL være så tilpas meget adskilt og fastspændt, at de ikke kan røre hinanden i bølgegang. Vi havde selvfølgelig veste på allesammen, så vi ikke skulle tænke på det i kampens hede. Også ungerne - de blev vækket tidligt om morgenen, før vi sejlede afsted, og så måtte de sove videre med veste på. Det fik vi bekræftet, at der var en god ide. Vi har anskaffet en lille redningsflåde til dette års togt - den kunne være kommet i brug, hvis vi ikke havde kunnet få hold på flammerne i god tid. Så vores redningsflåde er helt sikkert kommet for at blive om bord. Stor forskrækkelse, men resten af turen hjem gik fint.

Ca 2016 32' årsmode 1985, skift til nye batterier forkert pol. 20 sek med hastig kraftig røgudvikling pga smeltede kabler til generator. Stoppede ulykken selv ved at afkoble poler. Meget uhyggelig oplevelse, men det medførte straksrenovering af hele elsystem af fagmand. Tidl ejer havde anvendt 220 V kabler mange steder...men det var min fejl at koble til forkert pol.

Batteri eksploderet i forkahyt med batterisyre sprøjtet et godt stykke. Vi var Heldigvis ikke om bord.

Kortslutning i lampe om læ, sikring var alt for stor og sprang ikke i tide. Dog blev det hurtigt opdaget og strømmen slukket. Kun lampen tog skade. Havde der ikke være personer nær lampen, kunne det hurtigt have udviklet sig.

Installeret nyt 12v fjernsyn, der gik ild i fjernsynet nogle dage efter om natten. Viste sig at være en fejl i fjernsynet. Der gik ild i fjernsynet og det smeltede og dryppede ned på nogle skumhynder som så antændte. Vi vågnede begge takket være vores hund og fik det slukket.

Hændelser ved madlavning eller komfurer (hændelser, hvor SPRIT IKKE indgår)

Gammelt petroleumskomfur lavede stor flamme ved opstart. Ramte gardin. Men fik ikke fat

Brandtæppe kastet over arnestedet= kvalt branden i en primus opstillet på kabysbord.

Brand i gryde med madolie

glemt gryde på komfur, tørkogt men opdaget i sidste øjeblik

Grill på agterdæk, kraftig røgudvikling.

Nabobådens primus var utæt

Klude var uset røget ind over komfur.

Flammer fra petroleumskomfur, tæt ved gardiner i pantry. Efterfølgende har vi fjernet gardiner og opsat rustfri plade på skot rundt komfur.

Madlavning i cockpit, nabobåd kom med ildslukker. Der var et lille barn i kahytten. Ingen større skade.

Gammelt petroleumskomfur lavede stor flamme ved opstart. Ramte gardin. Men fik ikke fat. Kortslutning i sikring fra landstrømstilslutning. Hpfi central installeret istedet.

Æg der kogte tør i en kasserolle. Var faldet i snak med nabobåden.

1978 pantry brand i båd i havn, mange tililende med brandslukkere men brand først slukket da en chauffør med en 12 kg pulverslukker trådte, brand opstod i petroleumskomfur. Mange både meget tæt, typisk ferie belægning i lille havn

Komfur for tæt på træværk der blev sveden

Ild i friture i gryde. Blev slukket ved, at låget blev lagt på gryden. Ingen skader.

Tidligere origo petroleumskomfur med forvarme der ikke var forvarmet ordentligt. Giver store flammer til overskudspetroleum er brændt af. Kan heldigvis let flyttes ud af kahyt. (dog heller ikke særlig smart at have i cockpit under sejlads - komfuret er for længst fyret!!)

Origo spritkomfur der var adgang mellem begge brændere

Har set en kulgril ombord på en glasfiber båd der vælte med gløder over hele cockpittet

Sejlbåd i 1990 petroleums komfur havde utæthed! Brandtæppe slukkede branden

Petroleumskomfur havde flydende petroleum i blus da jeg tændte det så der stod stikflammer ud i kabys (tidligere sejlbåd, maxi 77)

Brand i en primus i pantry på en Polaris Drabant. Ca. 1990. Ilden døde, men kahytten blev fyldt med pulver. Alt kunne rengøres. Ingen kom noget til

Der var ild i komfur og gardiner Komfuret blev kastet ud i vandet men Petroleum løb ud over dækket hvor der var ild i dækket. Alt blev slukket med 3 spande.

Petroleumskomfur forvarmes normalt med sprit, ved genstart af komfuret påhældes nyt sprit til opvarmning af brænder. Brænderen var dog stadig så varm at spritten koger. Naboblusset er i gang og antænder skyen af fordampet sprit samt flaske. I chok taber jeg flasken, der spildes på gulvtæppet, meget på mig selv og andet inventar. Jeg samler spritflasken op og kaster den ud i havnebassinet for selv at hoppe med. Andet besætningsmedlem slukker vha. vandflaske alt inventar og gardin, jeg kommer tilbage i båden i vådt tøj og sætter mig oven på flammerne på gulvtæppet. Det tog ca. 30 sekunder fra brandens udbrud til den var helt slukket.

Hændelser ved madlavning eller komfurer (Med SPRIT komfurer)

Havde lånt en Hunter og denne båd havde spritapparat om læ. Havde kogt vand til kaffe. Efter ca 15 min afkøling fyldte jeg med sprit for at tænde op igen fordi der skulle sættes kartofler over. Da jeg tænder op igen eksploderede det hele og der var ild i kabys kortvarigt. Min kammerat smed en spand vand i hovedet på mig som hjælp med afkøling og jeg undgik alvorlige men. Kahytten blev slukket meget da vi begge var klar over hvad vi måtte gøre. Båden blev faktisk så skadet den ikke kunne reddes. Min ven og jeg aftalte ALDRIG mere have et spritkomfur pga. af flygtige dampe

Vi troede der var helt slukket for spritten men dækpladen kunne ikke gå helt på plads så der var stadig en lille flamme. Bordplade blev lagt på og kun ved et tilfælde opdagede vi at bordpladen pludselig var voldsomt varm. Det var en dims fra en lighter der havde sat sig fast således der ikke kunne lukkes helt for spritten.

Vi er to personer ude og fiske fra en 18 fod motorbåd. Vi hælder sprit på det lille spritkomfur for at lave kaffe. Spritten er løbet ved soden af og hen langs panelet/hylden om læ og da vi tænder komfuret spreder ilden sig. Men da det er sprit ild ser vi det ikke umiddelbart men opdager den ved at en rulle med skraldeposer smelter. Vi slukker med pulverlukker. Ingen alvorlig skade.

Nogle gange kan der gå ild i Trangia stormkøkken feks ved spritten løber over, derpå må man forsøge at kvæle ilden med et vådviskestykke eller hvad man nu har for hånden.. og det er altid lykkes at kvæle ilden. Vi laver altid mad i cockpittet enten på dørken eller på dækket, da det er halvdæksbåd vi sejler i...

Ild i spritblus. Blev slukket med pulverlukker. Ingen skade på hverken båd eller personer.

Petroleumskomfur forvarmes normalt med sprit, ved genstart af komfuret påhældes nyt sprit til opvarmning af brænder. Brænderen var dog stadig så varm at spritten koger. Naboblusset er i gang og antænder skyen af fordampet sprit samt flaske. I chok taber jeg flasken, der spildes på gulvtæppet, meget på mig selv og andet inventar. Jeg samler spritflasken op og kaster den ud i havnebassinet for selv at hoppe med. Andet besætningsmedlem slukker vha. vandflaske alt inventar og gardin, jeg kommer tilbage i båden i

vådt tøj og sætter mig oven på flammerne på gulvtæppet. Det tog ca. 30 sekunder fra brandens udbrud til den var helt slukket

På tidligere båd med spritkomfur. Sprit var løbet ved siden af og høje flammer stod op fra komfuret. Min mand og jeg gjorde håndklæder våde og druknede flammerne.

Branden opstod ved brug af spritblus. Det fik mig til at skifte til gas som jeg ikke har haft problemer med forkert betjening af spritblus, datteren hældte sprit på uden at åbne som man skal og tændte herefter. Jeg smed et vådt klæde over og kvalte ilden

Den tidligere båd med sprit komfur hvor sprit-beholderen pludselig var utæt. Flammer på hele komfuret men slukket med brandtæppe.

Spritkomfur ville ikke slukke, men flammen blev i stedet større og større - pulverslukker blev klargjort, men våd gulvklud sim lå i cockpittet klarede den

Ved påfyldning af sprit på komfuret, blev der spildt sprit, som antændtes under komfuret. Slukning skete straks - nær-ved" - med vand og brandtæppe.

Min kone var alene i båden og skulle til at lave mad. Da hun tændte spritapparatet stod der flammer op, sandsynligvis p.g.g utæthed. Hun tilkaldte en nabobåd, som hurtigt slukkede med en pulverslukker.

Brand i sprit kogeblus for ca. 30 år siden . Slukkede branden med en pulverslukker.

Tidligere båd, petroleumskomfur med sprit forvarmning. Siden da har jeg ment at sprit og benzin er farligere end gas (håndteret korrekt).

2014. sejlbåd. tre personer. et spritkomfur med læk og høje flammer der var svære at inddæmme. svedne gardiner til følge.

Der var tale om et spritblus, hvor der var løbet sprit ud ved genopfyldning. Da blusset blev tændt gik der ild i spritten der var løbet over. Blev slukket ved at lægge en dyne over.

Der gik ild i sprit kogevej. Det blev slukket med en dyne.

Vi havde netop købt båden. Vi havde ingen vejledning til spritkomfur og kom til at fylde sprit på som var det en trangia. Men spritten kunne løbe uden om beholderne og der opstod ild uden for spritbrænderne. Med våde klude lykkedes det os at slukke ilden uden skader.

Lå for anker, blikstille vejr. Brugte trangia storkøkken i stålbakke. Pludselig store dønninger fra et langt væk forbi sejrende stort skib. Sprit løb ud i bakke og ild op om bom og sejl. Ud over siden med fisk, kartofler og kogevej. En sveden tommel var al skade. Det forbi sejrende var så langt borte, at jeg ikke havde registreret det.

Antænding ved på påfyldning af spritapparat. Slukkede ilden med brandtæppe

Lagde tæppe over et spritblus der løb over

En efterlod et viskestykke på komfuret !

Brand i spritkomfuret lækkede sprit og det selvantændte. Heldigvis kunne det periodevist pustes ud og tørres op med køkkenrulle. Det var lidt irriterende at køkkenrullen nogen gange selvantændte mens jeg havde det i hånden.

En far var igang med at lave mad om læ på et spritblus. Blusset brød i brand da han hældte nyt sprit på mens det var varmt. Fik reddet børnene op, men måtte selv hoppe i havnen. Jeg og en anden gik over med ildslukkere - der så ikke virkede. Fik fat i nogle tæpper og fik kvalt ilden. Faderen blev lettere forbrændt og de blev alle kørt på hospital for nærmere undersøgelse.

Spritkomfur blev tændt og spildte lidt sprit. Det nærmest eksploderede og satte ild til sprit i dunken, som nærmest som en fontæne sprøjtede sprit ud i cockpittet. Jeg brændte selv ret voldsomt og måtte til sidst hoppe i vandet. 3 uger på sygehus og hjemmesygeplejerske 3 grad på hænder, hals, ansigt og ører. Dog kun få ar i dag da huden blev reddet ved at hoppe i vandet og derved blev jeg afkølet.

Ild i pantry på nabobåd i havn. Ville efterfylde spritkomfur, men kunne ikke se at der stadig var flamme på grund af sollys. Handlede resolut og tog spritkomfuret og hoppede i havnen med det. På vej op fra kahytten gik der ild i sprayhood og storsejl. Jeg greb egen pulverslugger og fik bekæmpet ilden. Naboen fik vi fisket op af vandet. Han havde forbrændinger i ansigtet og på begge arme og hænder og kom på. Vi kølede hans forbrændinger med koldt vand mens vi ventede på ambulancen. Konen gik i chok så hende fik vi et par unge piger til at tale med. Havnefogeden kørte mig ud til Falck, hvor jeg fik en ny pulverslugger.

Den gamle båd vi havde var udstyret med spritkomfur som pludselig eksploderede, min kone var hurtig og fik begge børn i land hvor den ene så hentede mig, da jeg var på besøg på en anden båd. Konen fik viklet brandtæppe omkring komfuret. Mens hun bar det ud til søgelænderet for at smide det i vandet dryppede der brændende sprit ned over hendes hofter og ben, da jeg nåede frem var komfuret smidt i havnen. Hun fik 3 grads forbrændinger på hofte og ben. Men det var hendes overblik og snarrådighed der udgjorde at der ikke skete mere. hun har ingen mén efter det i dag

Hændelser ved fyr og opvarmning (ikke el)

Branden opstod fordi der blev fyret i ikke tilset brændeovn- tilsyn er ikke lovpligtig.

Naboens fender hang ud for deres udstødning til deres oliefyr. Jeg syntes at der lugtede i min båd og kunne konstatere at deres fender afgav røg. Resultat: kun en smeltet fender.

Det var et overtændt petroleum ovn. Blev slukket med pulver slugger. Vi var i havn. 4 personer i en X1 Ton. Der var ikke noget panik. Blot meget rengøring . Og Ikke noget aftensmad.

Brand i defekt petroleumsbrænder. Voldsom med eksplosion fare, blev bekæmpet uden assistance.

Brand/overophedning af pottefyr, blev bekæmpet uden assistance.

Sejlbåd 35 fod år 1983 brand i olieovn som blev slukket med pulverslugger. Ingen personskade.

Fiskekutter med diesel refleksovn. Regulatoren sætter sig fast og ovnen bliver så varm, at nogle trækigler, som holdte skorstenen i spænd blev til gløder. De faldt ned i en skraldespand som stod ved siden af. Der skete røgdudvikling, men blev heldigvis opdaget i tide. En anden gang var der så meget søgang, at nogle viskestykker. som hang i nærheden af ovnen, fløj/landede oven på ovnen, hvorefter der skete røgdudvikling . lgen blev det opdaget i tide uden materialeskader.

Brand i opsamlings kar med sprit på pottefyr, blev bekæmpet uden assistance.

Hændelser med gas

gas utæthed ved hane i skab nær gasblus. åbnede skabet og gas antændt. luk af skab fik kvalt ild. ny hane blev monteret.

Utæthed i gasinstallation. Afmonterede gasflaske og udbedrede skaden, samt renoverede og lovliggjorde hele installationen.

Har 2 gasblus, og kun det ene var i brug. Ville også bruge det andet blus og begynder påfyldning ved siden af det tændte blus - dampene antændes med et brag

Gammel utæt gaskomfur. Blev efterfølgende udskiftet til et nyt.

Nærvæd ulykken var pga en utæthed i en gaslange og blev slukket ved at lukke for gassen.

En nabobåd lavede mad på en blus og pludselig lød en ? gas-eksplosion? og der var ild i cockpittet. Der kunne heldigvis slukkes for gas hvorved ilden døde ud

Gik ild i køkkenrulle for tæt på gasblus.

2020 - glemmer at slukke for gassen og ligger plader over. Opdager det i tide.

Plastikklemme kom for tæt på gasblus. Gav lugtgener. Blev observeret med det samme. Der var ikke behov for slukningsudstyr

2020 - glemmer at slukke for gassen og ligger plader over. Opdager det i tide. 2018 - båd går brand pga spildt benzin - voldsom røgudvikling ud over hele havnen

Der gik ild en gryde og ruf taget blev sort. Vi slukkede ved at lægge låg på og slukke for gas'en

Skader ved motor, udstødning eller brændstof – indenbords motor

Motorrotation, var ved antænde ild i et skot, men kun røg.

Brændt gearkasse på den ene af to motorer.

Manglende kølevand til motor. Ødelagt impeller der skiftes.

En vandslange var faldet af motoren og vi troede at den røg.

Køling ikke vedligeholdt så motor brændte varm

Opkald til Lyngby Radio for at meddele om motorstop på en motorbåd, i pålandsvind med skybrudslignende vejrforhold ind mod fiskerpæle i Bugt og vores motorkraften ikke kunne hjælpe dem. Mobil blev her løsningen i redningsaktionen og en kæmpe forskrækkelse over at se røg fra motorrummet)

Har oplevet lækage af diesel i motorrummet under sejlads for motor i en sejlbåd. Ca. I 1995. I samme sejlbåd har jeg oplevet, at der ved madlavning under dæk, gik ild i et stykke køkkenrulle, da det fløj ind over kogeblusset... Ingen af ovenstående er i min nuværende båd.

Vi havde en skade på en del af motoren, som udviklede røg i forbindelse med defekten. Denne del af motoren blev herefter skiftet.

Ældre motorbåd (ikke nuværende) motor fejlede med stor olielækage til følge ud i et motorrum med varm motor.

Hanse 345 motorsejler, udlejningsbåd . Udstødsslange overophedet pga. manglende kølevand. Udlejer havde ikke sørget for eftersyn/ udskiftning af impeller i kølevandspumpen. Manglende køling af udstødsslangen under havnemanøvre medførte overophedning af slangen med røgudvikling til følge.

Ekspansionsbeholder faldt ned på kilerem og der kom røgudvikling men ingen ild. Motor blev slukket og ekspansionsbeholder fjernet.

Udstødningsmanifold gennemtæret, kraftig røg i form af udstødningsrøg i kahytten. Mormoren blev stoppet og fejlen fundet.

X99, røg fra motor, slukkede for motor og strøm, sejlede hjem for sejl i hårdt vejr. Motor derefter til reparation. Fire pers om bord, kun to sejlkyndige

Kraftig røgudvikling pga for meget olie. Motor i hurtig omgang, og kunne ikke stoppes, før diesel tilførelsen blev stoppet. Få sec. mere og det kunne have udløst eksplosion

Havde lige fået eftersat motoren og var på vej hjem, da der står sort røg ud af udstødningen og motoren ville ikke slukke. Til alt held fik jeg den til at slukke. Senere fik vi at vide, at vi bare skulle smide et vådt håndklæde ind i motoren.

2007, slange til kølvand sprang, varm /kogende glycol strømmede ud over varm motor, gav en masse damp. Fik børn på dæk og stod klar med brandslukker, som ej var nødvendig. Skiftede alle slanger og fik automatisk brandslukker i motorrum.

I vores gamle båd fra 1978 oplevede vi røgudvikling fra motoren under vores første. Sejlads. Vi slukkede motoren sejlede videre for sejl og blev trukket i havn af søredningstjenesten. Røgen kom fra motorens udstødning. Der var altså ikke brand i motoren.

Det udviklede sig ikke til brand, men motor blev stoppet pga mgl afkøling. Fik skiftet fra ferskvandskøling til saltvand og så virkede alt igen. Men en ubehagelig oplevelse i 12 m/sek

2018 - båd går brand pga spildt benzin - voldsom røgudvikling ud over hele havnen.

En værftsmedarbejder havde lukket søventil til udstødningskøling hvilket førte til overophedning af udstødningen. Isoleringen af røret begyndte at udvikle røg men brød ikke i brand før det blev opdaget og motoren stoppet.

Der gik hul på udstødning i motorrum. Derfor røg i motorrum, samtidig også vand da udstødningen er vandkølet. Fandt ud af det ved rutine check af motor under sejlads. Motorrum checkes gerne på time basis.

motoren havde løsnet sig og svinghjulet lavede friktionsvame med røgdvikling og gløder.2019.

Motor røg voldsomt pga manglende køling. Fik slukket motoren. Brandslukker var i kahyt, hvilket har gjort at vi nu har en lille brandslukker placeret i cockpit.

2020 - Bådens motor blev over ophedet. "Ulykken" blev afværget ved straks at slukke for motoren og genskabe ordenlig afkøling af motor. Ingen person eller materielskade.

Udstødningsbøjning på Bukh DV36ME revner under sejlads i hårdt vejr. Kraftig røjudvikling fra motorrum. Motor stoppes, brand lokaliseres, dog var det kun udstødningsgas og kølevand, altså alt blev afbrudt, der sættes sejl, og der sejles i havn

Motorbåd med 2 ombord, som vi mødte standsede os. De havde røjudvikling i motorrum. De ville gerne have os i nærheden inden manden gik i motorrummet. Og så fulgtes vi med dem i havn

Branden opstod ved start af benzinmotor i 2007. Båden var en 26' med en Vire benzinmotor. Branden opstod på grund af udsivet benzin i bunden af båden som blev startet af en gnist ved start af motoren. Det skete i havnen umiddelbart efter søsætningen. Branden blev slukket og båden sat på land men den var totalskadet. Der var ikke andre både som blev skadet. Det var kun skipper der var ombord, og som fik mindre brandskader på den ene arm

Mindre motorbrænd forårsaget af overophedning af motor. Selv med temperatur alarm på motor gik alarmeringen ikke. Første tegn var damp/røg fra motoren. Diesel tilførslen blev taget øjeblikkeligt og brand sluknings udstyr taget frem inden motor rummet åbnes. Virkede som det kun var damp fra radiator og den fik lov til køle af. Ved senere eftersyn har der været ild i udstødningen med kraftig tilsodning. Skete samme dag som båden blev købt med 3 erfarne personer ombord. Ingen tegn på manglende køling til motor ved overophedning (impeller virkede, køle vand ved udstødning osv). Ingen overophednings alarm gik. Redning var at overophedning blev opdaget meget hurtigt da jeg var om læ og at motoren blev stoppet med det samme. Kraftige sod skader på aptering omkring motor samt motoren selv. Knæ og udstødning på motor blev udskiftet efterfølgende samt temperatur sensor

Startermotoren havde kraftig røjudvikling, fordi starteren ikke slog fra, da motoren startede. Midt i Øresund opdagede vi røjudviklingen og søgte i nødhavn i Sverige. Vi undlod heldigvis at slukke motoren, da vi ellers ikke kunne være sejlet til en havn.

Motor blev varm og udviklede røg. Kunne ikke sejle for motor og måtte sejle med sejl hjem

Motoren løb løbsk, båden var min onkels og det skete i 1999, og en grim oplevelse. Båden var vist nok en bayliner 48 fod, og alle ombord måtte ud og stå på næsen af båden indtil der kom hjælp og de blev trukket i land og heldigvis skete der ingen personskader. Men alle var rystet og en uhyggelig oplevelse. Båden var totalskadet.

Ild i motorrum, røg i kahyt. hul på en olieslange hvormed strålen sprøjtede over på en varm del og antændte. Gaster sendt i stævnen, mens skipper samtidig med at pøse vand i motorrummet sejlede båden direkte på land. Ilden blev slukket. Båden ødelagt i drev osv, sendt på værft. Men alle overlevede uden mén.

Ild i motorrum – februar 2020. Skader og brandårsag endnu ikke opgjort i august

En åben jolle i havn havde en indbygnings motor der brød i brand, mens den var i tomgang fortøjret ved dens bro plads. Der var nogle som var hurtigt til at skubbe den ud midt i havnen, hvor motoren eksploderede. Der var ingen person skade, det var kun den pågældende båd som blev skadet/ ødelagt.

Røjudvikling fra motor. Alt blev afbrudt, fejlen var utæt diesel slange. Kun skade på motor. Kunne sejle i havn for sejl.

For to uger siden så vi røg fra en båd ud for ø. Da vi nåede frem havde de selv slukket motorbranden, og vi trak dem til nærmeste havn. Det var en ældre langsomt gående motorbåd på ca 30 fod

Det var ikke på vores egen båd. Der var gået ild i udstødningen, det var en motorbåd. Det lykkedes os at få slukket ilden med vand(spand). Den kahyt og skab hvor udstødningen gik igennem var helt ødelagt.

44 fods træbåd med dedikeret maskinrum. Brand opstået i motorrum som følge af hul i udstødning. Kaldte PAN PAN på VHF. Efterfølgende slukkede vi selv branden og blev bugseret i havn. Helt udramatisk og alle videste hvad de skulle gøre. Der var ingen personskade, men motorrum og motor skulle renses efter brug af pulverlukker.

Dæksstuds ikke forbundet med benzintank, benzin under dørk, hedebløge. I havnen antændt gas for madlavning, eksplosion, folk på dæk blæst af, undertegnede 4 uger på lokal sygehus og special brandsårsafdeling - aldrig benzinmotor i båd igen.

Skader ved motorsystem eller brændstof – påhængsmotor

Var med en ven ude i hans båd. 15 hk påhængsmotor ville ikke starte da båd var lagt i vandet. Den "skød" pludseligt da den blev tørret og antændte benzin i vandet omkring motor. Fik det slukket. Løftede låget på motor og så flammede det op der. Fik også det slukket hurtigt. En pakning i karburator var defekt.

Utæt brændstofsysteem i påhængsmotor. benzindampene eksplodere og motorkåben sprænges af og der står flammer op fra motoren. jeg slukkede med saltvand.

Udstødningsbøjning på Bukh DV36ME revner under sejlads i hårdt vejr. Kraftig røjdevikling fra motorrum. Motor stoppes, brand lokaliseres, dog var det kun udstødningsgas og kølevand, altså alt blev afbrudt, der sættes sejl, og der sejles i havn. Bådtype 42 fods sejlboat, ingen personskade. (efterfølgende installeret temperatur måler i udstødning og kontrol af flow af kølevand)

Brand i påhængsmotor. Hurtig slukket med brandslukker. (Skipper er Brandmand)

Eksploderende brand i anden båds påhængsmotor hentede min egen 2kg abc slukker og det reddede situationen

Skader fra andre både

Kommentar: Der er rapporteret flere hændelser, hvor både i nærheden er gået i brand og har medført skader, fx på kalecher eller totalskade. Disse har været omtalt i dagspressen og nævnes derfor ikke yderligere. Et aspekt af dette er, at det er bådens ejer, som skal have en forsikring der dækker. Med mindre det er en helt særlig situation vil det ikke være den båd, hvor branden starter.

Andre typer hændelser

Glemte at slukke halogenhåndlygte og placerede den med lysåbningen ned mod en kapokhynde som ulmede med gløder. Slukkede med vand

Mindre brand i kabyssen, blev slukket inden den bredte sig til andre dele af skibet, slukket med egne ildslukkere, på skibsværft 1970

Mindre brand ved svejsearbejde ombord på slæbebåd i søen, slukket med egne ildslukkere, ingen skader askebæger blev tømmt i skraldespand og der gik ild i den. Der blev hældt vand på og ilden blev slukket.

Ild i en stor taske i en Nabobåd i havn. De smed den op i cockpit. Vi tømte en skumslukker i tasken

Hændelser hvor der er givet uddybende beskrivelse.

Opdager røg fra båd der er på vej ud. Sejler over til dem. Sejlbåd ca. 30 fod. To ca 60 år ombord. Ingen kan svømme. Smuk sommerdag. Ingen veste ombord. Flammer kommer ufatteligt hurtigt, flere meter høje. Vi er behjælpelige med 3 brandslukkere, de har ingen ombord. Ilden slukkes og båden er helt udbrændt om læ. Begge mænd indlægges pga røg. Båd total skadet.

Skader fra andre både

Måske samme hændelse:

Var bådnabo til de 3 både, som udbrændte (2 sank) i Juni 2020 - min båd blev slæbt væk inden den gik i brand, så slap med en smeltet fender, og et brændt forsejl.

I en havn brændte 2 1/2 båd sent om aftenen pga tlf lader i forkahytten på en båd.

Hændelser ved lyn

I 2019 slog lynet ned i vores båd mens den lå i havn, der var røg udvikling og kortslutning af hele det elektriske system, naboen's batteri eksploderede og han fik batteri syre på sig, han blev skyllet med rindende vand, og fik kun et par mindre syre skader på huden

Under sejlads, trak det op til uvejr. Alle blev enige om, at kun styrmand måtte røre noget "roret" uheldet var at lynet slog ned i båden. Alt elektronisk udstyr røg. Skød en nødraket af.

Vi blev en sommer overrasket af et voldsomt uvejr, det var før den digitale verden og vejrudsigt. Lynene slog ned om os, da vi kom i havn var VHF helt død, så der har nok været et lyn der ramte masten, dette tænker jeg er en nær ved brand ulykke.

1994 - lynnedslag i mast i uvejr. Alt elektronik døde Og båden svært skadet. Sejlbåd, ingen person skade