



## 260 båt plasser med slipp og gjestebrygge i Alta



**BÅTHAVNA:** Den rommer 260 fartøyer med stort og smått.

**Det er over 40 år siden etableringen av Alta Båtforening. Etter dette har havna vært under konstant utvikling. I dag rommer den 260 båter av forskjellig størrelse.**

**B**ÅTFORENINGA I Alta overtok en mindre havn fra en privatmann. Det ble anlagt større molo som har vært forlenget flere ganger. Det ble bygget slipp og stort båthus, og hele eiendommen ble for noen år siden overtatt fra en privat grunneier. Dermed er foreningen herre i eget hus. **STORE INVESTERINGER:** Det står ikke til å nekte for at vi har hatt store investeringer de siste fem- seks år med forlengelse av moloen, utskifting av bryggene på pir 1, og utfylling av området for å få mer lagringsplass for båtene som tas i land. Og med en så stor havn, er det årlige vedlikeholdet tidskrevende, sier styreleder, Ulf Jørgensen. Jørgensen kan imidlertid bare rose foreningens medlemmer som melder seg til dugnad slik at vedlikeholdet kan utføres forskriftsmessig. Havnesjef Geir Eliassen administrerer denne jobben. **NEST STØRST I NORD:** Alta Båtforenings marina er faktisk den nest største i den nordlige landsdel. Marinaen har slipp som kan ta i mot havnas båter. I løpet av

sommeren slippsettes fra 40 til 50 fartøyer for årlig bunnsmøring og annet vedlikehold. Gjestebrygga rommer fire, fem større fartøyer. Det finnes også andre gjesteplasser i havna.

**VENTELISTER:** Selv om kommunen har bygget en marina, har ikke vi noen problemer med å fylle marinaen. Det er alltid ventelister på plasser fra 3,5 meters bredde. Nå har vi nettopp tatt i bruk et dataanlegg som viser hele havna i fugleperspektiv og hvor søkere kan se hvilke plasser som er ledige og søke på en av disse. Det er plasseringssjef Odd A. Skoglund som har utviklet programmet og som andre bådhavner nå ønsker å få demonstrert, forteller Jørgensen.

**LAVE AVGIFTER:** Når foreninga alltid har søkere på venteliste skyldes det i noen grad lave avgifter. I dag er den årlige avgiften 1000 kroner pr. breddemeter, mens slippoppsettingen koster 1000 kroner for to døgn. Det er således ikke så mange som kan konkurrere på avgiftsnivå. Nå er det da også medlemmene som eier havna, og det har alltid vært et mål å balansere avgiftene i forhold til det strengt nødvendige. De siste års investeringer har gitt et låneopptak på 3 millioner kroner, men økonomien er fortsatt sunn.

**LANG OG KREVENDE FJORD:** Altafjorden som er fritidsbåtenes domene, er lang og krevende for små båter. Noen større skjærgård er det ikke med unntak av et par mindre øyer inne i fjorden. Mange bruker



Båtforeningas hjerte, kafferommet.

båtene til og fra hytta i Alta eller nære kommuner. År om annet foregår det også et livlig fiske i fjorden når gytetorsken kommer inn. Torskeinnsiget kan variere sterkt fra år til år. Bruken av båtene er også på denne måten litt prisgitt fiskens vandring, men det er sant å si alltid en grunn til en båttur i den flotte fjorden. Det er altså et rikt båtliv i byen Alta som i dag rommer 20 000 innbyggere, og som med sitt behagelige klima nettopp frister til en seilas i solrødmen ut fjorden. Antallet fritidsbåter vokser sterkt, men foreninga kan i dag ikke utvide havna siden moloen setter en grense for forlengelse av bryggene. **MILJØBU:** -I fjor ble det anlagt miljøbu hvor båtfolket kan kvitte seg med oljen etter oljeskift og annet avfall slik myndighetene krever. Miljøbua med oljetank og containere tilfredsstillende miljøkravet, og det samme er tilfelle med slippanlegget. Det er kanskje ikke så mange marinaer i landet som er rustet så godt til å ta i mot alle tenkelige hendinger og problemer som vår, sier Ulf Jørgensen.



## På tide å få på plass en havarikommisjon ved fritidsbåtulykker

DE SISTE SYV ÅRENE: har 246 personer mistet livet i fritidsbåtulykker. I motsetning til dødsulykker på norske veier, blir ikke ulykkene gransket. I første halvår i år (1. jan -30.juni) er det kommet 14 personer på sjøen. Det er en økning på 3 sammenlignet med tilsvarende periode i 2013 og 2014.

Et unødvendig høyt antall. Dette bør kunne reduseres om vi iverksetter de nødvendige tiltak. I dag er det Havarikommisjonen for Sjøfart som er pålagt å undersøke alle ulykker og dødsfall knyttet til yrkestrafikk. De har også mulighet til å undersøke fritidsbåtulykker i henhold til regelverk og mandat, men de har ikke ressurser til dette.

Da blir prioriteten naturligvis det de er lovpålagt å gjøre. Derfor blir ikke fritidsbåter prioritert. I vårt naboland Sverige blir alle fritidsbåtulykker undersøkt. KNBF mener at ulykker med fritidsbåter til sjøs skal undersøkes på lik linje med yrkestrafikken på sjøen!

En havarikommisjon vil kunne hjelpe til å kartlegge hendelsesforløp, plassere ansvar og ta lærdom av ulykker. Først når vi har den nødvendige kunnskapen er vi i stand til å iverksette gode tiltak som vil bidra til økt sjøikkerhet for fritidsbåter! En trafikkulykke blir gransket av Statens Veivesen uavhengig om det er privatbiler eller yrkesbiler involvert.

Hvorfor er et liv tapt på sjøen mindre verd enn på veien? Vi er av den oppfatning at dagens regelverk er foreldet. Når målet er å redusere antall ulykker på sjøen så holder det ikke kun med politiets rutinemessige undersøkelser for å kartlegge fakta, ansvar og skyld.

Vi trenger en uavhengig havarikommisjon. Politikere må sørge for å bevilge penger. Det er på tide å ta ansvar. Det står om liv. Vi har ingen tid å miste.

Bruk vest. Tilpass farten og ta hensyn til andre.

**Geir Giæver**  
Kommunikasjonssjef



**KONGELIG NORSK  
BÅTFORBUND**

Vågebyveien 23, 0569 Oslo,  
www.knbf.no  
Telefon: 22 35 68 00  
Faks: 22 35 68 11

## Båtens helsetilstand

Hvor mye last kan jeg ta om bord? Alle fritidsbåter produsert etter 1998 skal ha et produsentskilt. Skiltet finnes ved styreposisjon eller ved motorbrønn i mindre båter. Opplysningene på skiltet har viktig informasjon til deg om å bruke båten riktig. Hvordan skiltet skal se ut er regulert i en standard – ISO 14945.

Eksempelet som vises er et typisk skilt for en båt med innenbordsmotor. Andre opplysninger kan også vises, ofte er maksimal tillatt motorstyrrelse for oppgitt for

utenbordsmotorer og da i kilowatt (kW). Skal du finne ut hvor mange hk det er må kW

multipliseres med 1,36 for å få tillatte hestekrefter.

**Tillatt last for båt med innenbordsmotor:**

Eksempelet viser 7 personer og 700 kg. Som ISO definerer det veier en person 75 kg. Maksimal last er vekten av personer og bagasje (koffert). Enkelt sagt er det alt som kan gå eller bæres om bord. Vi får da følgende regnestykke: personer (75 kg x 7 = 525 kg) + koffert 175 kg = 700 kg. Båten er testet og skal oppføre seg sikkert med en slik total last. Voksne personer er ofte tyngre. Når disse veier til sammen eksempelvis 650 kg kan en bare ta med seg 50 kg bagasje. Tenk over det når du drar på fisketur, fangst om bord vil medføre fare for overlast. Antall personer ved avgang må reduseres i slike tilfeller.

**Tillatt last for båt med utenbordsmotor:**

Her blir det litt mer komplisert siden vekten av motor skal tas med i maksimal tillatt vekt. For en slik båt vil du derfor se følgende symboler på skiltet:

Hvis denne båten har maksimalt 6 personer, motor på 200 kg og opererer med 700 kg som maksimal last og får vi følgende regnestykke: personer (75 kg x 6 = 450 kg) + bagasje 50 kg + motor 200 kg = 700 kg. Er båten utstyrt med portable drivstofftanker skal vekten av denne inngå bagasje, dvs. 30 kg siden slike tanker bæres ombord. Forholdet med tunge personer, som er det normale, slår også negativt ut her og antall personer ved avgang må vurderes. Det er du som er skipper, gjør deg kjent med hva båten din kan laste for din egen og andres sikkerhet.  
**Olaf Hjelmeland**

Modell:	<b>EKSPERT 25</b>
Konstruksjonskategori:	<b>C</b>
Max. personer	<b>7</b>
Max. last kg	<b>700</b>

Max. last kg	<b>700</b>
--------------	------------



## "Selvlensende" skjærgårdsjeep

Årets båtsesong er i full gang over det ganske land selv om været ikke har vært det helt store i år. Når dette leses er nok båtsesongen på hell for mange og båten benyttes ikke daglig lenger. Dette gjør det ekstra viktig med planlagt tilsyn, fornying og lensing.

De moderne skjærgårdsjepeene og andre "selvlensende" båtkonstruksjoner med høy dørk over et mer eller mindre lukket dobbelskrog har gitt oss selvdrenerende og ikke selvlensende båter. Riktignok har en rekke båter lensepumper med nivåmåler og disse kan nok kanskje kalles selvlensende.

Problemet som mange båteiere erfarer og som vi i forsikringsbransjen ser konsekvensene av er alt for mange synskader med "selvlensende" skjærgårdsjeep. Felles for mange av disse er store tunge moderne 4-taktsmotorer som gir et fribord opp til motorbønnen på bare få centimeter. I og med at de fleste båter i dag ligger fortøyd i faste båser vil vindretningen og derved sjøsprøyt ofte komme inn over hekken. Pga utette kabelmansjetter, uheldige konstruksjonsløsninger, slitne skrogjennomføringer og lignende, finner dette sjøsprøyt ofte veien inn i dobbelstskoget med økt dypgående som resultat. Pga den lille høydeforskjellen mellom dørken og vannspeilet ute skal det ikke mye øket vekt til før vannet renner inn dreneringshullene i stedet for ut. Rusk og rask, blader fra trærne og lignende hindre også ofte dereringen slik at vannet blir stående inne på båtens dørk med øket dypgående som resultat. Igjen vil vannet renne inn og ikke ut (med mindre båten har en funksjonsdyktig enveisventil), og en påfølgende synskade blir dessverre et faktum.

I Norske sjø erfarer vi dessverre ca 10 ganger så mange synskader i hjemmehavn med "selvlensende" skjærgårdsjeep, sammenlignet med tradisjonelle båter med kalesje, og realiteten er at "selvlensende" båter faktisk krever høyere og oftere tilsyn enn de gammeldagse kalesjebåtene.

v/Christian J. Lien, Havarisjef Norske Sjø/  
Fender Marine