

Dreggen

Malvik Båtförening

Medlemsblad nr. 4

Desember 2010



God jul!

Innhold

- A Fra lederen
- B Fra Hommelvik til Nordkapp
- C Vår lokale leverandør
- D Propulsjon av fritidsbåter
- E Etterlysning
- F Vaktlista 2011 (bare i papirutgaven)
- G Smånytt fra havn og forening

HUS • HYTTE • GARASJE

TILBYGG, PÅBYGG ELLER BYGGE NYTT?

**VI HJELPER DEG MED HELE BYGGEPROSSEN
- FRA SKISSE TIL BYGGESØKNAD.**

908 21 146 - 72 60 04 75

E-post: agknut@online.no



**Malvikv. 1233
7550 Hommelvik**

HUS & HYTTEPLAN AS

Strømheim Næringscenter, Hommelvik

Fra lederen høst 2010

Båtsesongen i sommer var vel av de jevne, ingen pang-sommer men heller ikke av de verste og fisket i fjorden har slett ikke vært dårlig. I havna har livet slett ikke vært på det jevne. I løpet av sommeren og høsten har havna blitt totalt fornyet. Bryggene har blitt snudd og nye brygger anskaffet og lagt på plass. Kanskje viktigst – det er lagt ut nye og meget solide bunnfortøyninger. Dessuten er en del av Pir A (tidligere "Hovedpir") gjort om til storbåtbrygge med fem-meters plasser og ti meters uteliggere. Her er det plass til 38 fot båter. Hele dette arbeidet har vært mulig takket være stor dugnadsinnsats fra svært mange av medlemmene.

Likevel er det riktig å si at særlig fire medlemmer har gjort en kjempeinnsats: Terje Langås, Knut Lervik, Per Vik og Ingemar Eggen! Hoveddelen av havna (Pir A, B, C, D) har nå nye eller nesten nye brygger, bortsett fra østlig del av Pir A. Denne vil bli fornyet neste sommer.

Fornyingen og forsterkningen av havna kommer på riktig tidspunkt. Som de fleste vet begynner Jernbaneverket kreosotoppyrden på Nygården med det første. Det betyr at opplagsplassen ikke kan brukes i vinter og de fleste båtene ligger derfor på sjøen med mulig stor belastning på bryggene. Opprydningen skal i stor grad finne sted om vinteren og vi har et håp om at opplagsplassen kan tas i bruk vinteren 2011/2012. Jernbaneverket vil asfaltere området ved hallen og båthuset. Dette betyr at det blir arbeidet med hele området vårt. Vi får derfor en mulighet til å pusse opp og gjøre det trivelig på land også, etter at sjøanlegget er blitt fornyet. Vi kan kanskje ta dette opp på et medlemsmøte på nyåret.

Så ønsker jeg alle en god jul og et godt nyttår.

Hilsen Jan

SpareBank 1 SMN i Hommelvik

Ved vårt kontor i Hommelvik tilbyr vi rådgivning innenfor finansiering, forsikring, sparing, investering og betalingstjenester til bedrifter og privatkunder. Vi styrker kontoret med både automater, folk og kunnskap fra nyttår. Selv om kontant-håndtering over disk forsvinner fra nyttår, vil det fortsatt være mulig og både ta ut og sette inn kontanter via minibank, nattsafe og innskuddsautomat.

Ta kontakt med oss

Rådgivere for privatkunder:

Lars Jørgen Svendsen, banksjef	90 94 51 69	lars.jogen.svendsen@smn.no
Tor Helge Hansen	41 44 98 84	tor.helge.hansen@smn.no
Roger Brandslet	97 40 74 49	roger.brandslet@smn.no
Anita Larsen	91 80 17 30	anita.synove.larsen@smn.no
Inger Olise Langolf	73 97 23 16	inger.olise.langolf@smn.no
Nils Olav Stokke	99 77 37 66	nils.olav.stokke@smn.no
Maiken Skogseth	95 86 66 28	maiken.skogseth@smn.no

Bank. Forsikring. Og deg.

SpareBank 1
SMN

FRA HOMMELVIK TIL NORDKAPP

(Ført i pennen av Berit)



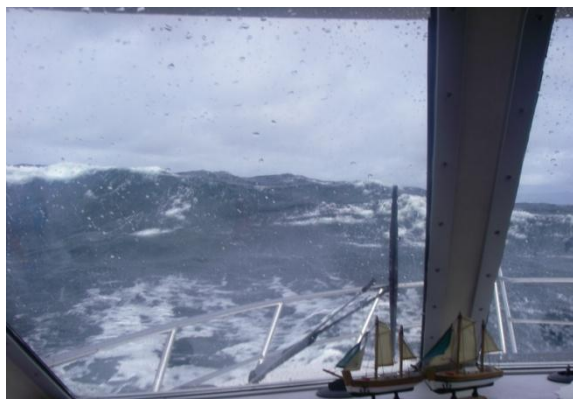
Karsten og jeg hadde lenge snakket sammen om å ta en skikkelig langtur nordover langs vår vakre kyst, og tidlig i vår bestemte vi oss for å realisere drømmen. Tidligere hadde vi benyttet Zenita på turer både nord og sørover langs kysten for å besøke venner og slektninger, men aldri hadde turen gått så langt som helt opp til Nordkapp.

Med besøk her og der besluttet vi å bruke ca tre uker på turen tur/retur. Etter at planlegging og beregning av distanser var unnagjort ventet vi

Distansen som ble seilt (Kart: Statens kartverk)

vi båthavna i regn og noe vind, stikk i strid med værvarslingen. Strindfjorden var vårt første møte med tung sjøgang, og farten måtte reduseres noe mens det sto på som verst.

på et gunstig langtidsvarsel, og uke 25 og 26 så forholdsvis lovende ut. Nødvendig utstyr ble brakt ombord, og om morgenen den 25.06 forlot



Vestfjorden i ruskevær

Etter en kort oppankring og hvilepause i Brønnøysund, lunch på Klokkergården (Rødøy) med utmerket fiskesuppe og ny oppankring og bunkring i Bodø (9,26 pr liter) var vi forberedt på Vestfjorden. Den ble «noe ruskete» som de sier oppe i nord og forårsaket litt forsinkelse. Vel fortøyd i Harstad den 27.06 med besøk av gamle venner. Den 28.06 forlot vi Harstad og satte kursen mot Senja (Stonglandseide) hvor vi besøkte slekta mi. Den 29.06. fortøyd vi i Oksfjordhamn (Nordreisa), som er hjemmeplassen min.

Her var det opprettet fiskeri samt en brukbar småbåthavn. Flytebyggene var enda ikke på plass så vi fortøyd ved fiskeribrygga, noe som krevde stor påpasselighet da forskjellen på flo og fjære var ca 3 meter. I dagene fram til den 7.juli var vi på flere båtturer sammen med slekt og venner. Vi var innom Kvenangen som er den nordligste kommunen i Troms fylke. Vi gikk inn i Isfjorden og fikk beskue Øksfjordjøkulen innerst i fjorden. Øksfjordjøkulen er verdens eneste isbre som kalver direkte i sjøen, men den kalvet ikke mens vi lå der.

Neste stopp var Skorpa, en liten idyllisk øy som i tidligere år var et levende samfunn med fiske og jordbruk. Det er ikke fastboende på øya lengre, og naturen hadde tatt tilbake alt med sine vekster. Vi ruslet litt rundt på øya, men så ikke en eneste løvetann, men frodig var det uansett.

Den 8.juli var vi klar for den siste etappe til Nordkapp. Dagen startet med sol og vindstille, m.a.o. gode muligheter til å få se midnattssolen, men etter hvert tyknet det til med lavt skydekke. Vi stoppet noen timer i Havøysund i håp om at skyene lettet, men det så ikke bra ut. Fortsatte over Måsøyfjorden, forbi Gjesvær og Gjesværstappan naturreservat med et myldrende liv i fuglefjellet.



Målet (Nordkapp) i sikte

Fra midten av april til slutten av august hekker 2 millioner sjøfugl her, og kolonien av lundefugl er på 1 million fugler, og er en av de største koloniene i Nord-Europa. I tillegg hekker skarv, havørn, alker, krykkjer og havsule på samme reservat, så det er trangt om plassen. Det er ikke lov til å gå i land på øyene her, men fra båt kan man oppleve dette fantastiske naturområdet. Dessverre fikk vi ingen midnattssol ved Nordkapp, men ved midnatt inntok vi jordbær med fløte mens Zenita duvet i

havdønningene fra storhavet i nord. Nordkapp- plataet troner nesten lengst nord på Magerøya og ligger på N 71 grader 10 min. og klippen reiser seg 308 majestetiske meter over Barentshavet. Nordkapp har til alle tider vært et viktig seilingsmerke og en stor attraksjon for mennesker fra hele verden. Knivskjelodden ligger litt lengre nord, men er ikke så iøynefallende.

Området rundt Nordkapp vekket gamle minner hos Karsten som drev med loddefiske her så tidlig som i 1971. Etter å ha drevet litt rundt satte vi kursen rundt Magerøya til Honningsvåg fra øst hvor vi la oss til ro for natten. Ble vekket grytidlig om morgenen grunnet arbeid i havna, men solen skinte. Deilig vær og neste stopp var Hammerfest, dato 9. juli.

Byen har gjennomgått store forandringer etter starten av Snøhvit, blant annet var tidligere filefabrikker omgjort og utbygd til leiligheter. Etter noen timers stopp gikk turen videre og tilbake til Oksfjordhamn. Vi tilbrakte atter noen dager med slekt og venner, men den 12.juli var tilbaketuren en realitet.

Vind og værforhold langs kysten varierer fra fjord til fjord. Kastevinder oppstår og kommer nesten uten forvarsel. Vi fikk rusket oss skikkelig etter Finsnes over Solbergfjorden, og noe mørbanket ankom vi Stonglandseide om kvelden i sterk vind. Vi fant en trygg og lun havn, og en av mine slektinger organiserte gratis strøm og bil til disposisjon. Neste morgen var det igjen strålende vær med sol fra klar himmel.

Reisen gikk nå gjennom Toppsundet og Risøyrenna til Melbu hvor vi tok kvelden. En ypperlig havn forøvrig. Neste morgen gjennom Gimsøystrømmen, passerte

Henningsvær til Kabelvåg hvor vi la oss til ro i noen timer for å vente på gunstig vær over vestfjorden. Ut på kvelden så det lovende ut og vi kastet loss. Akseptabel sjø, trolske skyer som skiftet farge fra lys grå til blåsvart, men ikke verre enn at solen fikk sin plass i nedgangen.



Midnattsol ved Landegode

Gjorde strandhugg på Bolga for å besøke venner som har sommerhus der. Fra Bolga skimtet vi Værøy, Røst og Trena langt i det fjerne.

Neste stopp var Selsøyvik som har en fin havn og brygge, men lite ellers. Jeg vil til slutt nevne Helgelandskysten og øyriket rundt som etter min mening er noe av det vakreste vi har. Skulle ønske vi hadde litt mere kjennskap til forholdene på noen av de mest «fristende» øyene m.h.t. muligheter for ankring, fortøying etc. Vi begynte å få det litt travelt og vi gikk videre til Kuringsvågen hvor det ble en kveld med reker og fest.

Siste etappe til Hommelvik gikk i rolig sjø med regnbyger, og den 18.7 fortøyde vi på vår gamle båtplass. Utseilt distanse 1650 n.mil

En uforglemmelig og opplevelsesrik tur.

Artikkelen er noe forkortet (red)

HOMMELVIK FRISØRSENTER

DAME & HERRE

FRISØREN FOR HELE FAMILIEN

- BRUDEPYNTING
- GRATIS KONSULTASJON
- MAKE-UP
- EGET KABINETT FOR TUPÉ OG PARYKK

EGEN AVDELING FOR BARNA!

Tlf. 73 97 07 84
Faks 73 97 03 58

Åpningstider:
Man. - fre. 09.00-17.30
Lørdag 09.00-15.00
Drop in-timebestilling
www.hommelvikfrisorsenter.no



VÅR LOKALE LEVERANDØR

De fleste av oss kjører forbi Hommelvik Jernvare hver gang vi skal besøke havna. Butikken som ble etablert for 15 år siden drives i dag av Nils Johan Lundberg og sønnen Lars. I butikken har de hjelp av Roger Gundersen, som er en riktig sjøulk. Han var mannskap på isbryteren Seut i Beistadfjorden i flere sesonger. Han forteller om livet om bord, og at det var et evig leven og alt som ikke var fast falt i dørken. Likevel savner han sjølivet, men gikk i land på grunn av familieforhold.



Roger (tv) og Nils Johan

Nils forteller at de har småting til båten og at det er akuttbehovene som gjerne blir tilfredsstilt. Mangler en skrue her, og et sjakkell der når vårpussen skal tas. Bunnstoff selges det også mye av, og nå skal det bli ny leverandør slik at merkene som selges blir Gjøco og Jotun. Bunnstoffet som selger er selvslipende. Båtkosmetikk som vask, polering og gelcoatsparkel er andre ting som etterspørres. Han sier videre at noe stort utvalg i båtutstyr vil det sannsynligvis ikke bli, da markedet er for lite i Hommelvik, men

han legger til at alt kan skaffes. Båthavna er en stor og viktig kunde når det gjelder utstyr til selve kaianlegget.

En ordning som er etablert for båtforeningens medlemmer er at det gis 10 % rabatt på ting og tang som kjøpes. Rabatten innrømmes for alle typer varer, men det er få som benytter seg av dette. Enn så lenge er det nok at man ved kjøp opplyser om at man skal ha "båtrabatt". Benyttes dette kan medlemskap i båtforeningen bli en lønnsom affære på mange måter. (Per Haukeberg)

Haugen
Øien

ENTREPRENØR



BETONG - GRAVING - KRANBIL

Mob. 992 57 767 **Mob. 922 28 266**

Naustanv. 22 e
7560 Vikhammer

PROPULSJON AV FRITIDSBÅTER

I denne artikkelen vil seniorforsker Egil Jullumstrø ved SINTEF ta for seg båtens framdrift. Propellen er i sin enkelhet en genial oppfinnelse, men likevel en vitenskap. Artikkelen vil gi Dreggens lesere en dypere forståelse av propellen.

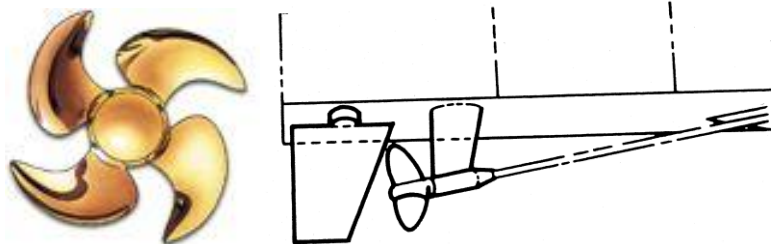
Motoren og propulsjonssystemet er hjertet i alle båter unntatt for seil- og ro-/padlebåter, uansett størrelse. Det er disse komponentene som gjør at båten fungerer, de skaper fart og de bidrar til kontroll av båten. Som alle medlemmer av båtforeningen vet er det viktig å kjenne basisegenskaper både for motor og propulsjonssystem fordi denne forståelsen er viktig og nødvendig for trygg og sikker operasjon og for å kunne operere grønt og økonomisk.

Ordet propeller kommer av det latinske pro som betyr fram, og pellere som betyr å støte. Av mange oppfattes svensken John Ericsson som oppfinner av propellen, dette er ikke helt riktig. Det var andre som syslet med ideer rundt dette lenge før Ericsson. Leonardo da Vinci skisserte en propell allerede på 1500-tallet da han tegnet helikopter. Hundre år før John Ericsson beskrev franskmannen du Quet en propeller som var basert på "skrueprinsippet". Tidlig på 1800-tallet oppnådde amerikaneren John Stevens en fart på 6 – 7 knop med fartøyet "Little Juliana". 31 Mai 1836 fikk engelskmannen Francis Smith patent på en skrupropeller, den 13 juli samme år leverte John Ericsson inn sin patentsøknad. Det var forøvrig Francis Smith og ikke John Ericsson som grunnstøtte testfartøyet sitt og fikk slått av deler av skruen (propellen var en hel gjengeskrue). Propellen ble gjennom dette mere lik dagens propellere og virkningsgraden økte betydelig. John Ericsson gjorde imidlertid et betydelig pionerarbeide med propellere etter at han flyttet til USA.

I dag er det mange forskjellige både motor- og propulsjons-systemer for fritidsbåter. For fritidsbåter som går med høyere hastigheter kan egenskaper for forskjellige motorer beskrives som følger:

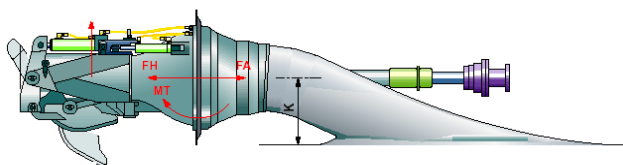
Type	Vekt	Ytelse	Forbruk	Respons
Bensin innenbords	Lav	God	Moderat/Høy	God
Diesel innenbords	Moderat/Høy	Moderat	Lav	Moderat
Bensin utenbords	Lav	God	Høy	God
Gassturbin	Lav	God	Høy	Dårlig
Elektrisk drift	Moderat	God	Moderat	Moderat

Av propulsjonssystemer i dag er de mest brukte følgende:



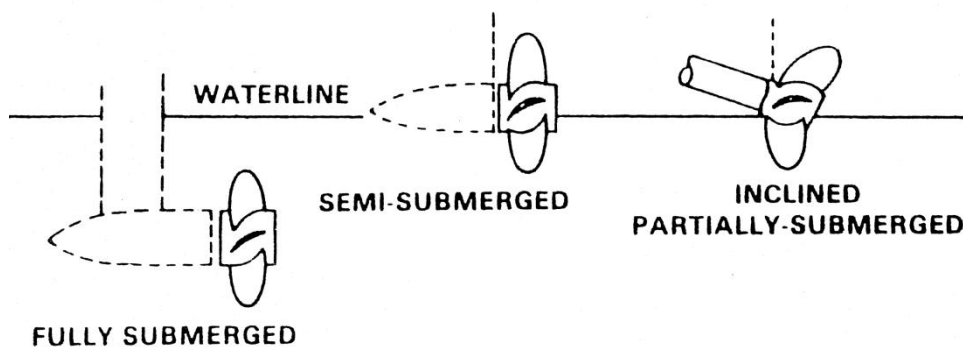
Konvensjonelle propellere

Fast stigning/ Vribare/ Kontraroterende/ Dysepropellere/ Ledehjulspropellere



Vannjet/Hydro-Air Drive

Flate inntak/ Nedsenkede inntak/ Kombinasjon med overflateskjærende propell



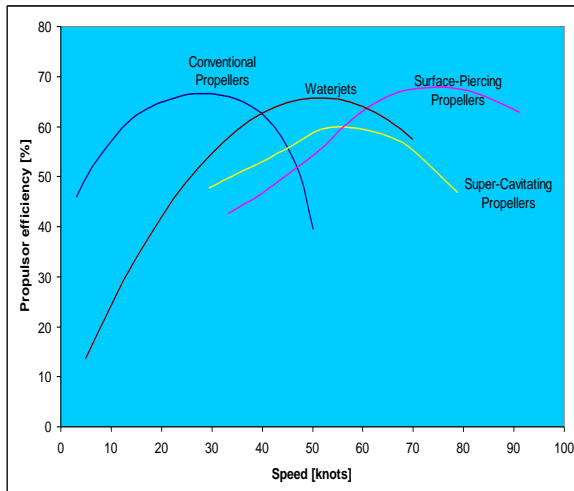
Spesielle propellere

Z-drev/ Overflateskjærende/ Superkaviterende/ Ventilerte

Type	Virkningsgrad Lav/Høy hastighet	Støy/Vibrasjoner	Manøvrering lavhastighet	Manøvrering høyhastighet
Propell, fast stigning	Moderat/Moderat	Moderat	Moderat	God
Vribar propell	God/Moderat	God	God	God
Vannjet	Dårlig/God	God	Moderat	God
Overflateskjærende	Dårlig/God	Dårlig	Dårlig	God
Superkaviterende	Dårlig/Moderat	Dårlig	Dårlig	Moderat
Z-drev	God/God	God	Moderat	God

Med virkningsgrad for et propulsjonssystem menes forholdet mellom den kraft som skal til for å slepe båten igjennom vannet og den kraft som leveres til propellen fra maskineriet. Som regel tar man også med mekaniske eller elektriske tap i det som benevnes totalvirkningsgrad. Hvis virkningsgrad for forskjellige propulsorer sammenlignes, kan man ha et generelt bilde som nedenfor:

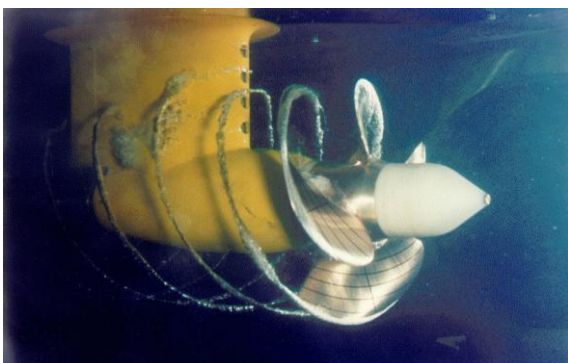
Når Volvo Penta i 1982 presenterte Duo-prop, altså en kontraroterende propeller for aquamatic aggregatet, så ble dette fremstilt som en revolusjon og at man hadde mye bedre akselerasjonsegenskaper og virkningsgrad (10 % bedre) enn med en propeller. Dette var forsåvidt riktig, men å få en god forbedring i virkningsgrad er ganske enkelt når utgangspunktet er dårlig. John Ericsson testet forøvrig allerede i 1837 en kontraroterende propell på dampbåten "Robert F. Stockton"!



Tabeller og figur som presentert her må oppfattes som generelle, men av kurvene i diagrammet ser man at for lavere hastigheter så er propeller klart å foretrekke ut ifra en ren virkningsgradsbetraktning. Uttrykket konvensjonelle propellere i diagrammet ovenfor kan sies å dekke propellere med fast stigning, vibbare propellere, kontraroterende propellere og i noen grad dysepropellere. Når propelldesign er riktig har en fast propeller den beste

virkningsgraden, dette fordi en vribar propeller har et større boss enn en fast propell. For større skip beregnes eller måles strømningsforholdene gjennom propellplanet. Aksielle, tangensielle- og radielle vektorer kartlegges og danner grunnlaget for propellbladets design sammen med turtall/ytelse. Dette kan man gjøre for store skip som opererer med nærmest konstante operasjonsforhold. For fritidsbåter er det slik at propelldesign blir mere vilkårlig da man ikke tar hensyn til strømningsvektorer på samme måte. Det som er bra med en vribar propell er at den er veldig god også i "off-design" kondisjoner, den er mere fleksibel over større hastighets- og belastningsområde. Avslutningsvis noen bemerkninger om propulsjonssystemer ved ekstreme belastninger og sikkerhet. Å kjøre båt dreier seg om å balansere krefter. Gravitasjonskrefter, oppdrift, løft, motstand, thrust og aerodynamikk virker på båten, i tillegg kommer krefter fra bølger, vind og strøm som båtfører ikke kan kontrollere, men uansett må ta hensyn til. Fart, styring og trimkontroll er de vanlige parametre som båtfører anvender for å opprettholde balansen. For økende hastighet øker kravene til båtfører, man må tenke raskt og handle raskt, det som er essensielt her er erfaring. Nedenfor er et par eksempler på kritiske parametre ved høyere hastigheter gitt:

Kavitasjon



Faren for kavitasjon på propeller, ror, braketter og struts øker med hastigheten i kvadrat. Kavitasjon gir støy og vibrasjoner som kan forplante seg til hele båten. Propellere, braketter, andre vedheng og skrog kan erodere (metallet spises opp av implosjonen når kavitasjonsbobler kollapser), ror kan miste styreevne. Kavitasjon på selve propellen er som regel

kraftnedsettende. Kavitasjon på trekkende propeller montert på pod/strut

Ventilasjon

Propeller suger vann fra hele akterskipsområdet, det betyr lave trykk, ved høye hastigheter på planende og halvplanende skrog ligger propeller nær vannoverflaten, noe som høy risiko for ventilasjon. Når ventilasjon inntreffer så forrykkes balansen, det lave trykket forsvinner i løpet av millisekunder, båten får en kraftig impuls som kan være farlig. Når Kolbjørn Selmer fra Jakobsli kjører offshore1- race og tipper rundt (som han gjorde i Sverige nylig) så er det nettopp en slik forstyrrelse i båtens balanse som oppstår. I Norge er registrert ett dødsfall i år på grunn av "spinout" (rotasjon om en vertikal dreieakse som gjør at båten ender opp med å skli sidelengs), en spinout kan ende opp i kraftig rulling som i verste fall tipper båten rundt. Likheten med å kjøre bil på glatt føre og plutselig miste veigrepet er slående. Å øve på og å få erfaring med uventede og uønskede situasjoner er svært viktig, man må alltid huske at når hastighet øker reduseres sikkerhetsmarginer tilsvarende.

Båtforeningens medlemmer ønskes en riktig God Jul og en fin og sikker båtsesong i 2011.

Marintek/Sintef Egil Jullumstrø

VAKTHOLD I HAVNA.

Fra noen av våre medlemmer er det fremmet forslag om å benytte profesjonelt vaktsselskap som et alternativ til eksisterende ordning. Forslaget kan være av interesse da det beklageligvis viser seg at enkelte medlemmer «glemmer» at de har nattevakt med det resultat at store verdier ligger åpent og uten tilsyn.

Vi tror derfor at vaktholdet i havna vil bli mere stabilt dersom vi engasjerer et vaktsselskap som gjør sine runder hver natt. I skrivende stund innhentes det anbud fra forskjellige vaktsselskap, og det ser ut som om prisen vil utgjøre en merutgift på *anslagsvis kr.300.- pr. medlem pr. år.*

Spørsmålet om vi skal overlate vaktholdet til et profesjonelt vaktsselskap vil bli avgjort ved avstemming på vårt årsmøte i mars måned 2011

Møt derfor opp og avgi din stemme.

Red.

Se etter båten din også i den kalde årstid.

ETTERLYSNING!

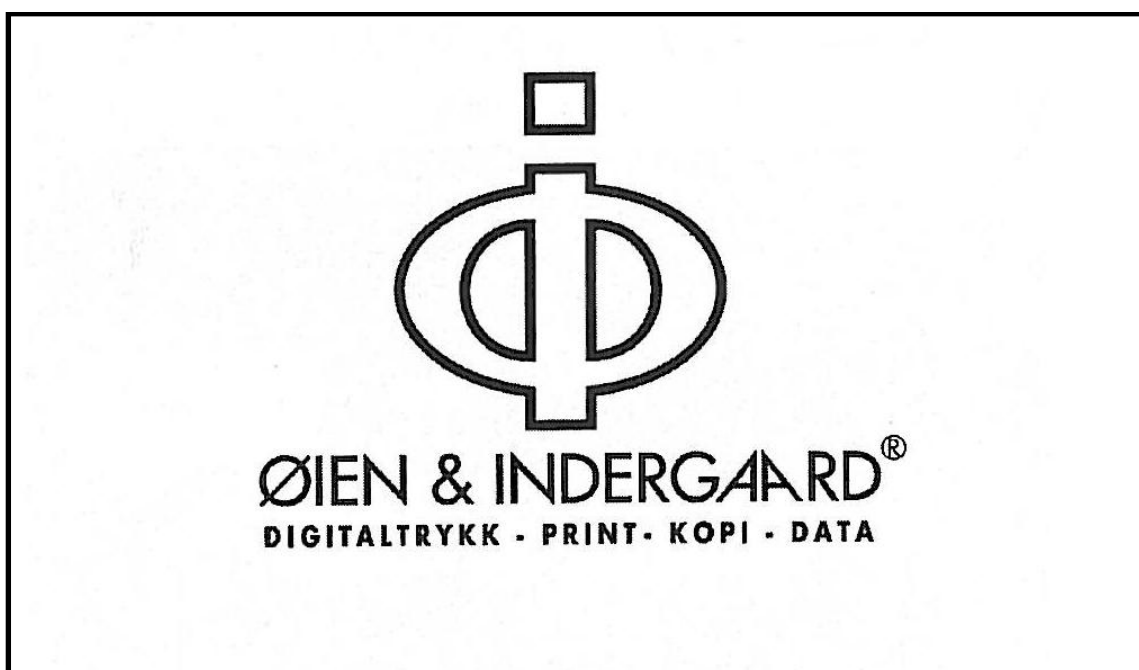


Båthengeren til venstre har stått bak båthallen i flere år uten og vært i bruk. Den er ikke merket. Hvis eieren ikke melder seg blir den solgt. Også på utsiden av gjerdet står det hensatt 7 hengere, så disse må flyttes. Har ikke eierne plass hjemme kan de stå gratis på Kjelstad tomta.



På opplagsplassen står det en båt vi ikke kjenner. (Bildet over) I forbindelse at Jernbaneverket skal begynne å sanere hele området for kreosot, må den flyttes omgående.

Malvik Båtforening



HOMMELVIK JERNVARE

ALT INNEN JERNVARE

**BUNNSTOFF
MALING
SYREFAST-SJAKLER
RUNDSTØPSLER
STREKKAVLASTERE - FLERE TYPER**

Ditt naturlige stoppested på vei til Nyhavn

APNINGSTIDER • **Hommelvik Jernvare**
9 - 18 mån-fredag **Havneveien 17**
9 - 14 lørdag **7550 HOMMELVIK**

KONTRAKTER

Etter sning av bryggene i sommer, har de fleste båtene fått ny plass og alle båtplassene har fått ny plassbetegnelse. Det er sendt ut nye kontrakter til 225 stk. Kontraktene er svært nødvendig da de fleste eierne før eller siden skal selge plassen sin. Da er det helt nødvendig, og i den enkeltes interesse, at vedkommende får tilbakebetalt det som er plassens verdi etter våre regler. Dessverre er det veldig mange som ikke har tilbakesendt underskrevet kontrakt. Vil dere ha tilbake rett verdi på plassen når dere en gang skal selge tilbakeføre plassen til båtforeningen? må kontrakten returneres underskrevet. Foreningen kan ikke garantere rett tilbakebetaling om kontrakten ikke er tilbakesendt. Opplistingen under viser hvor mange plasser hver pir har og hvor mange som har returnert kontrakten.

Pir A : 65 plasser 22 ikke tilbakesendt
Pir B : 38 plasser 9 ikke tilbakesendt

Pir C : 47 plasser 17 ikke tilbakesendt
Pir D : 42 plasser 18 ikke tilbakesendt
Pir E : 2 plasser alle tilbakesendt
Pir F : 25 plasser 8 ikke tilbakesendt
Pir H : 6 plasser ok (ikke utsendt).

**Returner kontrakkopien underskrevet om du vil ha rett beløp tilbake den dagen du skal selge båtplassen tilbake til foreningen.
Må returneres før 01.01. 2011.**

Knut Lervik

SE OPP FOR TAU I HAVNA

Da vi skulle flytte de forskjellige kaiene i forbindelse med snuing av havna i sommer, skulle de gamle bunnfestetauene løsnes og festes i flytende kanner for at vi kunne ta igjen tauene senere.

Dessverre har noen tau bare blitt kuttet med kniv uten å bli festet til kanner.

Tauene var da fulle av blåskjell og tunge slik at de sank umiddelbart etter "kuttingen". Nå viser det seg at noen av disse tauene kommer flytende opp og noen båter har allerede fått tauene i propellen.

Tauene som flyter opp er helt rene og uten blåskjellene som har holdt dem nede.

Det er mest sannsynlig en stor steinbit som spiser av blåskjellene og tauene flyter opp. Vi har innført sjekkrunder for å fange opp disse tauene som flyter rundt og som "noen" har kuttet, men vi kan ikke garantere at vi ser tauene før deg så derfor
SE OPP FOR FLYTENDE TAU.

Knut Lervik

KAFFEKOS PÅ SØNDAGER



De fleste søndager i året har båtforeningen kaffesalg i Båthuset. Dette er sosiale treff for turgåere i området. Foreningen ønsker seg flere besøkende så derfor kan alle medlemmer ta med venner på kaffe og en hyggelig prat.

Bildet viser Randi Fevåg og Tor Auran i hyggelig passiar.

BÅTKALESJER



Alf Hansen as

Øvre Flatås vei 6 – N-7079 Flatåsen

Tlf: 72 59 60 90 – Fax: 72 59 60 99

E-post: post@alfhansen.no

www.alfhansen.no

VI KOMMER TIL NYHAVN OG TAR MÅL TIL NYE KALESJER

Vi utfører reparasjoner

**Ta kontakt for nærmere
informasjon**

DUGNADSARBEIDET I HAVNA I 2010

Havnekomiteen som har stått for dugnadsarbeidet denne sesongen, er veldig fornøgd med oppslutninga og det som er gjennomført på dugnadene. Vi selv har gjort mye for at opplegget til dugnadskveldene skulle bli effektivt og at dere som kom skulle føle at det ble gjort arbeid som var til nytte for oss alle. Takket være det gode arbeidet som utføres på dugnadene, gjør at våre kostnader kan holdes nede. Vi har i gjennomsnitt vært 29 stk på dugnadene denne sesongen. Dette er rekordoppmøte. I tillegg har Rolf innkalt til ekstradugnader.

Havnekomiteen takker dere som har deltatt for godt utført arbeid. Vi kom akkurat i mål med det som vi hadde satt opp som mål. Siste kvelden arbeidet vi i mørket, med lyset fra en båt som hjelp, til i komme i mål. Vi har fått ei havn som etter vår vurdering er ei god havn og hvor båtene kan ligge trygt i de kjente "værhendelsene" Havnesjefen ønsker spesielt å takke resten av havnekomiteen for godt utført arbeid.

I tillegg til dugnadsdagene har Per og Ingemar arbeidet nesten hver dag med forberedelse av dugnadsarbeid og utlegging av over 60 bunnlodd for festing av kaiene. TAKK. Arbeidsflåta som Terje har laget fungerte perfekt til utlegging av bunnloddene.

Noe arbeid gjenstår før havna er helt ferdig, men vi er i mål med det som var nødvendig og noe må vi ha å holde på med til neste sesong også. Vi ser frem til neste dugnadssesong. De dugnadsansvarlige møtte opp før dugnadene startet med forberedelse til dugnadene. Rolf fordelte de oppmøtte etter oppsatt plan. Takk alle sammen for godt utført arbeid

Knut Lervik

SNUING AV BRYGGENE

En nedsatt komite arbeidet med alternative utforminger av havna. Fire alternativer ble vurdert. Årsmøtet i 2010 landet på det alternativ som havna i dag fremstår som. Valget var med utgangspunkt i å kunne legge båtene med plassering på langs av mest fremtredende vindretning. Dette alternativet viser seg i ettertid å være et veldig godt valg.

Nye kaier ble bestilt på henholdsvis 48 meter og 108 meter fra Kongensvoll. I tillegg ble utlagt 5 x 25 meter kaier langs Havneveien som erstatning for våre gamle pongtongkaier. Her ble det nødvendig med mye ekstraarbeid som forsterkning og hengsler mellom kaiementene. Det viste seg i ettertid at dette ekstraarbeidet var helt nødvendig. Vi har i dag ei havn som fremstår som ei sikker havn og som etter vår mening sikrer båter og anlegg for de mest utsatte værtyper. Det er utlagt ca. 60 stk bunnlodd hvert med vekt på ca. 2000 kg. Nye tau er innkjøpt. Taufestene i kaiene kan en komme til gjennom luker i kaiene som gjør det enkelt å etterstramme tauene og som hindrer sollys å redusere kvaliteten ved lystilsetning på tauene.

Vi har også fått ei havn hvor etterlengtede båtplasser for større båter har kunnet få plass. Vi har laget 8 storbåtplasser med 5 meters bredde. Plassene ligger langs mest fremtredende vindretning og godt skjermet for nordvestvind og bølger. Vi kan vel nå kunne si at vi har en av Trondheimsfjordens beste båthavner.

Heldig er vi også ved at i vinter skal Jernbaneverket fjerne forurensningen av kreosot i området som gjør at vi ikke kan ha båter på opplagsplassen. Havna fremstår nå så god at vi kan ha våre båter liggende ute i anlegget i vinter. Dette er et resultat av god planlegging og gjennomføring.

Knut Lervik

RENSKING AV TAU OG PONGTONGER

Det viser seg at vi ikke har hjelp av endene til å holde anlegget vårt rent for blåskjell. Tau og pongtonger gror igjen og som igjen lager en ekstra stor belastning på anlegget

ved sjøstrømmen.

Det er den enkelte båteiers ansvar å holde området rundt båtplassen ren.

Hjelp oss å renske tau og pongtonger for blåskjell og lignende

Knut Lervik

VENTELISTE PÅ BÅTPLASSER

Da vi begynte på snuprosessen, hadde jeg 49 stk på venteliste for båtplass. Det var ønsker fra "våre egne" om en annen eller bedre plass og nye medlemmer som ønsket båtplass i anlegget. Snuingen av anlegget har nedført de fleste båtene har måttet skifte plass. Målet var at alle skulle få en bedre plass enn de alt har hatt.

Nesten alle av "våre egne" har fått sine ønsker oppfylt. Samtidig har mange av de om har stått på venteliste fått plass. Det er kun en båteier av våre egne som har hatt "kommentar" til ny plass. De andre er godt fornøyd med den nye plassen. Det tyder på at det er gjort en bra jobb også på den siden av snuoperasjonen. Ventelisten er nå pr. 1 desember 2010 på 14 plasser. Vi har nå 225 båtplasser i anlegget og som vil øke noe i løpet av 2011.

Knut Lervik

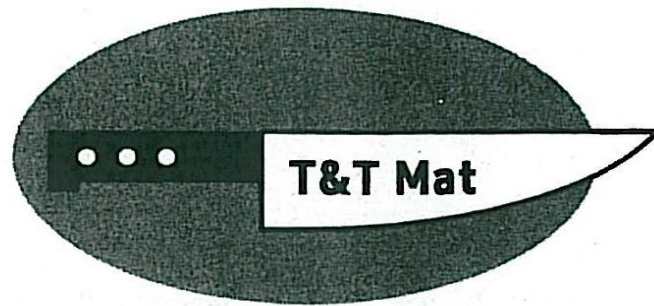
OPPGAVER FOR 2011

Målet er å kjøpe ny kai fra nedgangen og mot øst. Lage ny gangvei fra parkeringsplassen til og med grinda. Vi har kjøpere på de 11 gamle kaiene som representerer Kjelstadpiren. De skal til våren taues innover i Åsenfjorden - Hoplautløpet. De har for øvrig spurt om enda flere kaier – for eksempel del / deler av gamle Pir 3. Vi går over og renoverer de kaelementene som ligger på piren og legger disse ut som en forbedret Kjelstadpir.

Vi skal lage flere båtplasser på Pir D. Vår arbeidsliste begynner allerede å bli lang så mye gjenstår enda før vi kan si at havna vår er perfekt.

Ny bølgedemper ser det ut for at vi må vente noe på. Ellers er vi veldig spente på resultatet av det samarbeidet vi får med det firmaet som skal arbeide med kreosotforurensingen. Parkeringsproblematikken er også spennende.

Knut Lervik



www.ttmat.no

Strømheim næringscenter
Malvikvegen 1233, 7550 Hommelvik

Vi leverer
alt av god mat
til alle anledninger!

73 60 50 05

Tone Nubdal: 46 92 12 15
Trond Nubdal: 95 16 33 27





Adventstid. Venter på våren (Foto: Per Haukeberg)

Viktige telefoner

Funksjon	Navn	Telefon	Mobil
Leder	Jan Bakke	7397 0079	992 28 633
Sekretær	Turid Kvamstad	73 97 76 95	970 87 405
Kasserer	Stig-Ove Kvalsund		916 72 219
Havnesjef	Knut Lervik	73 97 60 31	932 81 000
Kjøp/salg båtplass	Knut Lervik	73 97 60 31	932 81 000
Slipp/diesel leder	Esten Murbrekk	73 97 07 04	917 65 677
Opplagskomité	Oddvar Fuglem		982 83 714
Arrangementskomité	Jan Arne Olsen	73 97 90 48	
Klubbhus/kaffevert	Jarle Dahl	73 97 67 96	456 76 122
Klubbhus utleie	Anne Britt Størseth	73 97 83 79	958 11 075
Materialforvalter	Terje Langås	73 97 69 12	975 07 256
Web ansvarlig	Bernhard Røsch	73 97 89 49	906 56 883
Redaktør Dreggen	Rolf Hanssen	73 97 61 70	975 81 715
Reserve Kaffevakt	Edward Lund		480 87 927
Reserve Båtvakt	Rolf Hanssen	73 97 61 70	975 81 715
Reserve Båtvakt	Kjell Nygård	73 97 69 24	415 47 439