

RSMAGASINET

RS(+) REDNINGSELSESKAPET.NO | 4/2019

VÅRE VIKTIGSTE

NÅR BLÅLYS SPJÆRER
SOMMERNATTEN

MED TEMPERATURPILLER I
KALDT VANN

HISTORIENS
GODE VOKTERE

A photograph of four men in a rocky fjord with icebergs. The men are shirtless and appear to be in a natural hot spring or bath. The water is clear and blue, reflecting the sky. In the background, there are large icebergs and dark, rocky mountains under a cloudy sky. The overall mood is serene and natural.

Helårspadlerne



SeaBird
OF NORWAY

www.kajakk.net

GIGANTSALG!

Vi selger ut mer enn 1000 kajaker til fantasipriser. Førstemann til mølla!

BESTILL PÅ NETT, FÅ
KAJAKKEN LEVERT
PÅ DØRA.

BESTSELGER OG "BEST I TEST"



SeaBird Discovery

Havkajak med unik stabilitet i forhold til hvor rask/lettpadlet den er. Produsert i en høyteknologisk 3-lags sandwich-konstruksjon. Internasjonal pris 9.200,-

- 2000,-
NÅ 5.500,-

PRODUSERT I NORGE



SeaBird Expedition Åfjord 368

Knallbra skjærgårdskajak til padlere som ønsker en rask og stødig kajak. Internasjonal pris 8.900,-

- 1000,-
NÅ 3.900,-



SeaBird Expedition Åfjord pro

Perfekt for de som ønsker en kort og lett havkajak! Vinner i Australia for årets "kayak innovation 2014". Produsert i en høyteknologisk 3-lags sandwich-konstruksjon. Internasjonal pris 9.200,-

- 1300,-
NÅ 4.900,-

Kjøp en kajak* og få en komplett startpakke gratis!

**Verdi
Kr 3.800,-**

Spruttrekk, Pluss vest, karbon åre, dekksgag

* gjelder ved kjøp av 1 kajak over kr 3900,-
Spesialpakke for kano og Fisherman.



LES MER OM VÅR PRISGARANTI PÅ
WWW.KAJAKK.NET

NORGES MEST SOLGTE KAJAKK, 10 ÅR PÅ RAD!



SeaBird Expedition HV/LV

Testvinner i stor havkajaktest gjennomført av bladet "Padling". Dette er kajaken som blir brukt i 71° Nord. Produsert i en høyteknologisk 3-lags sandwich-konstruksjon. Internasjonal pris 12.600,-



- 2500,-
NÅ 6.400,-



SeaBird Mjøsa kano

Ekstra stor plass, retningsstabil og lett å manøvrere. Tilbehørspakke er 2 kanoårer og 2 sett vester. Internasjonal pris 7.900,-

- 500,-
NÅ 4.400,-



Expedition Åfjord 368 club

Knallbra skjærgårdskajak til padlere som ønsker en rask og stødig kajak. Internasjonal pris 4.900,-

- 1000,-
NÅ 2.799,-

BUTIKK OG FABRIKK-OUTLET

FREDRIKSTAD
Elindveien 101
1615 Fredrikstad

ÅPNINGSTIDER:
Tor-fre 10-18
lørdag 10-16

NETTBUTIKK

BESTILL PÅ WWW.KAJAKK.NET OG FÅ DEN LEVERT PÅ DØRA.
Les alt om våre kajaker i vår nettbutikk eller ta kontakt
info@seabirddesigns.no Telefon: 93 40 67 27

FRAKT

NORGES RIMELIGSTE KAJAKKFRAKT!
Kr 499,- for opptil 700 km fra vår fabrikk i Fredrikstad.
Egne satser for over 700 km. Les om frakt på nettsiden.



Jeg håper min hilsen
fra havet når frem,
til mor og til far
og mitt elskede hjem.
God jul!

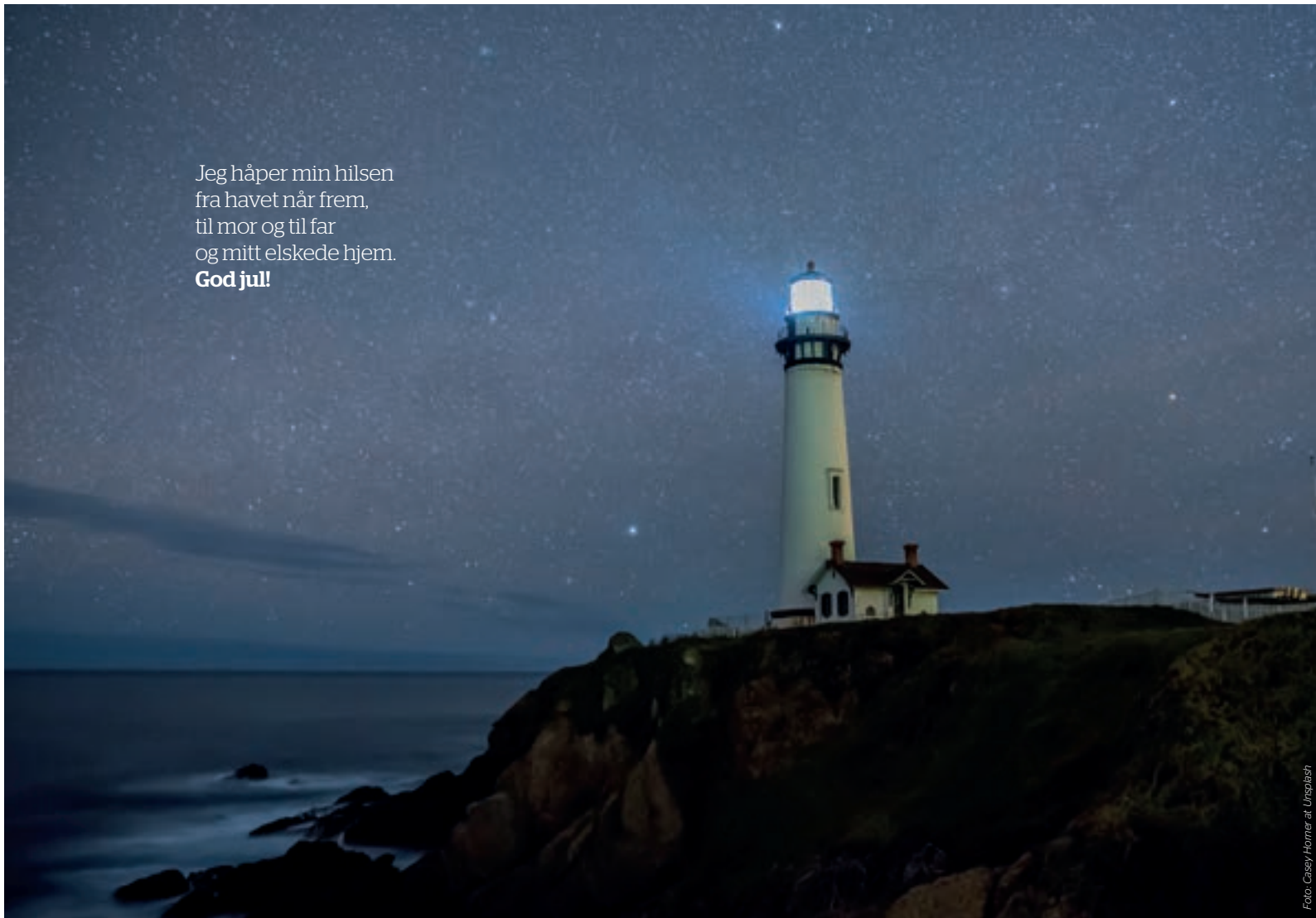


Foto: Casey Homer at Unsplash

Mange bruker fritidsbåten hele året.
For vinterhalvåret håper vi du spesielt husker på tre av de syv sjøvettreglene.
1. Tenk sikkerhet. // 3. Respekter vær og farvann. // 5. Bruk redningsvest eller flyteplagg.

*Det er påbudt å bruke flyteutstyr i båt med lengde under 8 meter (26 fot).
I båter over 8 meter må du ha egnet flyteutstyr tilgjengelig til alle i båten.*

Tenk med hjertet. Husk vest!

UTGIVER:

Redningsselskapet
NO 954 360 709 MVA

ANSVARLIG REDAKTØR:

Frode Pedersen
E: frodep@rs.no
T: 907 22 391

REDAKSJONEN:

Lars Kristian Mosby Enger
E: larse@rs.no
T: 905 78 279
Eigil Andersen
E: eigila@rs.no
T: 416 10 708

DESIGN & PRODUKSJON:

Leonberg Reklamebyrå

TRYKK/FERDIGGJØRING:

Panzerprint AS
ISSN 1894-1982

UTSENDELSE:

Bladet sendes Redningsselskapets medlemmer og faste støttespillere.
Godkjent opplag: 119 839
Pris løssalg: 69 kr

PÅ FORSIDEN

Foto: Heiko Junge

ANNONSER:

Salgs Forum AS
Luramyrveien 65, 4313 Sandnes
T: 51 31 57 00
E: post@salgs-forum.no

MEDIEPLAN 2020:

Utgave	Materiellfrist	Utgivelsesdato
NR 1/20	10.02.2020	11.03.2020
NR 2/20	15.05.2020	17.06.2020
NR 3/20	24.08.2020	23.09.2020
NR 4/20	02.11.2020	02.12.2020

KONTAKTINFORMASJON:

Redningsselskapet
Drammensveien 288
Postboks 103, 1325 Lysaker
E: post@rs.no
T: 987 06 757

rs.no

SOSIALE MEDIER



Twitter, Facebook,
Instagram, Vimeo og
Flickr: Redningsselskapet
Snapchat: rsredning



RS-Magasinet er pakket i biofilm, som kan kastes i matsøppelet.

Innhold



AKTUELT

Det store bildet	6
Når blålysene spjærer sommernatten og stjerner dør	10
Losvesenet fyller 300 år	18
Da Hvaldimir gikk viralt	34
Menneskene med et ekstra hjelpegen:	
De frivillige	36
Med temperaturpiller i kaldt vann	56
Et under av en kulinarisk aften	60
Historiens gode voktere	66
Odd Fellow Ordenens landssak	74
Også erfarne trenger kurs	80



PORTRETT

Helårspadleren	42
-----------------------	----



FASTE SPALTER

Støtt oss/minnegaver	16
Generalsekretær Rikke Lind	24
Kysten rundt	26
Redningen: Spanjolene	48
Meg & mitt RS: Hanne Heimdall	52
Båtfolk: Først ankre opp, så kan du drikke opp!	72
Båtnytt	76
Fem viktige – Oddbjørn spør	82
Smarte og nyttige dingser	86
Stasjonskart og fartøyer	90



Frode Pedersen
Ansvarlig redaktør

To pilsnere i en snor, etter en båt

Tidene har forandret seg, og trafikkbildet på sjøen ser veldig annerledes ut enn det gjorde da promillegrensen ble bestemt. Antallet som beveger seg i fem knop er blitt atskillig færre, samtidig som antallet hurtiggående båter har økt enormt. Vannscooterne har inntatt skjærgården i tusentall. De fleste av disse kan oppnå en toppfart på over 50 knopp. Også seilbåtene har blitt større, fått økt seilføring og mer fart. En utfordring som krever fullt fokus fra mannskapet. Vi har fått nye brukergrupper på sjøen som er mindre synlige. Ifølge padlerforbundet er det nå cirka 200 000 som padler langs kysten. Sammen med windsurferne og kiterne utgjør de et miljøvennlig og flott tilskudd til de som nyter sjølivets gleder.

Mange nordmenn har et romantisk forhold til alkohol og båtbruk. Kanskje ikke så rart når vi tenker på at vi har verdens nest lengste kyst, og at kysten ofte refereres til som riksvei 1. Tradisjonelt sett har båten blitt brukt for å drive næring, besøke familie og venner, og til tider vært både hjem og arbeidsplass. En karrig natur, en utfordrende og farlig kyst, har helt sikkert avlet frem en sterk selvråderett hos oss som folk.

Hvor vil jeg med alt dette? Jo, når vi debatterer holdning til alkohol og båtbruk, ja så mener jeg at denne nedarvede og sterke norske selvråderetten slår inn. Jeg mener dette er sunt. Uten debatt, eller engasjement, eller motstand for den del, ja så bryter vi rett og slett med gode nedarvede tradisjoner om retten til å være med å ta avgjørelser over eget liv.

Vi må bli enda flinkere til å sette promille på dagsorden. Jeg mener tiden er inne for at politikerne også bør tørre å ta denne debatten. I hvert fall starte den.

Å ha skipperansvar rommer så mye. Først og fremst bør det bety at de som seiler på kryssende kurs kan være sikre på at i båten som kommer, er skipperen edru og har kunnskaper om hvem som skal vike. Det betyr også at de andre om bord har rett på en trygg seilas. Utrygghet kan bety at det aldri blir noen neste gang. Den tanken vet jeg irriterer mange voksne mannlige skippere der ute. Jeg oppfordrer likevel til litt selvransakelse. Selv egenrådige nordmenn bør ta inn over seg at

et godt og trygt demokrati styres etter lover og regler. Og det er vel rimelig bevist at kjøreregler ikke ødelegger for flyten i livet.

Promillegrensen i Norge ligger på 0,8. Den er liberal sammenlignet med andre land i Norden. Sverige har 0,2, samme som vi har for bil. Danskene og Islendingene har 0,5. Kun Finland har høyere enn Norge, med 1,0 i promillegrense for å føre fritidsbåt.

Foran hver sesong kommer dette på dagsorden. Redningsselskapet får ofte spørsmål fra media om hvor grensen bør ligge, og om 0,8 er for liberal slik båtlivet har utviklet seg? «Ekte kapteiner drikker kaffe. Ikke Cava.» Organisasjonen «Klar for Sjøen», som også Redningsselskapet støtter, er ute med dette slagordet. Jeg ønsker at moderne kapteiner kan gjøre begge deler. Det er også en nyanse som er viktig å få frem i debatten om alkohol og båtkjøring. En skipper skal være klink edru så lenge båten brukes aktivt. Poenget mitt er at når skipperen kommer til land, eller har ankret på svai for natten, bør det så absolutt være Cava-tid. Det er den viktige nyansen. Skulle man være uheldig under landligge, eller på svai med at været skifter og båten må flyttes etter alkoholinntak, ja så finnes det egne regler for dette i nødvergeforskrifter. Og da understreker jeg at det ikke betyr flytting fra skjærgården og til hjemmehavn.

Redningsselskapet loggfører alle sine oppdrag, men de har ikke et eget punkt som sier noe om båtfører var alkoholpåvirket. Redningsselskapet har fokus på å redde eller hjelpe mennesker på sjøen. Uansett tilstand! De skal ikke være påtalemyndighet. Men både Redningsselskapet og de andre organisasjonene som representerer båtlivet, savner en registrering som kan sikre et bedre statistisk materiale over hendelser som inkluderer alkohol.

Jeg har stor respekt for den jobben sjøtjenesten til politiet gjør. I motsetning til Redningsselskapet, så har de retten til å påtale hendelser på sjøen. Derfor er deres observasjoner viktige i debatten om alkoholbruk på sjøen. Eva Brekke er politiførstebetjent i sjøtjenesten i Oslo. Hun ser og hører definitivt mye i løpet av en sommer. Brekke uttalte i et intervju at hun er overrasket over hvor mange som er villige til å spekulere i

promillegrensen på 0,8, og derfor ligger og vipper. Hun mener derfor det er viktig å se på grensen slik den er nå.

Poenget må være at lover og regler hele tiden reflekterer og tilpasses det samfunnet vi lever i. Som jeg nevnte innledningsvis. Båtlivet har aldri vært mer nyansert. Til tross for utviklingen, har det ikke skjedd mye når det kommer til regulering av båtlivet. Vi fikk vestpåbudet i 2015, men det er vel det eneste som har skjedd av litt mer dyptgripende reguleringer. At myndighetene derfor ser på både promillegrenser og andre reguleringer for å få ned sørgelig høye drukningstall og ulykker med fritidsbåt, er vel bare trygt og godt. Et tankekors blir det jo, at i en tid hvor snekkene blir stadig færre, så brukes de fortsatt for å illustrere hvorfor vi ikke behøver å regulere deler av båtlivet.

Når denne fine og varme låten synges i 45 knop, ropes ut fra en flybridge på vei inn et trangt sommersund, eller fra en trimaran under seil i 30 knop på vei ut Oslofjorden, så er jeg jaggu ikke sikker på om jeg stemmer i.



Solen står op i brunt anløbet sølv.

Skipperen rejser sig halvt og råber på øl.

Hostende tørner han ud, vågen til dåd.

To pilsnere i en snor efter en båd.



Det store bildet



Årlig gjennomfører Redningsselskapet cirka 60 øvelser. Samvirkeøvelser og samhandling er i de siste årene blitt et mantra og et viktig begrep for organisasjonen. At beredskapsorganisasjonene øver sammen, er veldig viktig for hvordan de sammen løser oppgavene når ulykken skjer, og hvor utfallet ofte avhenger av tid. I 2018 var Redningsselskapet med i cirka 20 større nasjonale og regionale samvirkeøvelser. Øvelser ledet av lokale redningssentraler/politiet, Hovedredningssentralen (Sola/Bodø) eller Forsvaret. I tillegg kommer ca 40 mindre lokale øvelser. De største øvelsene har så langt vært Øvelse Barents, Øvelse Nord og Øvelse Oslofjord. Bildet er hentet fra en øvelse med Forsvaret (Kystvakten), og våre faste og frivillige skøytemannskaper i Troms-regionen.

Foto: Petter Aar, Redningsselskapet





LOSTJENESTEN 1720 - 2020



KYSTVERKMUSEA

Lindesnes | Jæren | Sunnmøre | Lofoten | Finnmark



KYSTVERKET

Losvesenet er 300 år!

Lostjenesten er i dag en moderne del av Kystverket. Vi har fremdeles 18 losstasjoner i Norge og totalt ca 290 loser i jobb for å gjøre seilingen langs kysten trygg. Tjenesten utfører ca 45 000 oppdrag på landsbasis pr. år, så det er til enhver tid noen på jobb!

Til sommeren blir dette markert langs hele kysten, med lokale LOS arrangement i regi av lokale kystlag, museer, kommuner og Kystverkemusea.

Sees vi?

Se oppdatert informasjon om arrangementet på:

www.kystverkmusea.no/LOS300

Årets julegave!

Boken Norske fyrstasjoner er nå i salg. I tillegg til å presentere alle fyr som kan besøkes i Norge er denne boken den mest komplette presentasjonen av norske fyrstasjoner noensinne.

Per Roger Lauritzen har skrevet en reisehåndbok i tid og rom fra fyr til fyr, både i bilder og tekst. Boken vil passe alle med interesse for fyr og kystkultur.

Kjøp boken her:

www.lindesseshop.no



kr
349,-

SARGO

Allværsbåter fra Finland - Sikre, sjødyktige og komfortable

**Ta kontakt
for eit godt
Juletilbud!**



SARGO (ex. Minor) er lukkede allværsbåter fra 25 - 36 fot som har en trygg, solid og sporty framtoning. De har egenskaper som er skapt for de varierende forhold som er langs Norskekysten.

Dyp V-bunn bidrar til meget gode sjøegenskaper, og skumfylt skrog reduserer støy og isolerer i stor grad. Mange sikkerhets og kvalitetsbevisste yrkes og fritidsbåtførere har Sargo som ett naturlig førstevalg. Besøk vår nettside for videre presentasjon.



SARGO 25



SARGO 28



SARGO 31



SARGO 33



SARGO 36



SARGO 36 FLY



SARGO.no

FG Racing AS – Avd Øst: Lysaker Brygge 21, 1366 Lysaker – Avd Vest: Sæla Marina, 6817 Naustdal – frode@sargo.no Tlf 930 99 002

Sarins Båtar Oy Ab, 67900 Kokkola, Finland, info@sargoboats.fi, www.sargoboats.fi

A photograph of a helicopter on a rocky shore at dusk. The helicopter is yellow and blue, and is surrounded by several people in high-visibility gear. The background shows a forested hillside under a twilight sky. The water in the foreground is dark and reflects the light from the helicopter and the sky. A boat with a motor is visible on the right side of the image.

Når blålysene spjærer sommernatten og stjerner dør

I Namsos sitter politimann Stig Rune Sagen og kjører patrulje. Det er sommernatt i Norge. Med ett brytes stillheten i patruljebilen, og operasjonssentralen ønsker bistand. En melder har nettopp ringt inn og sagt at hun hørte noen kraftige smell, og en båtmotor som gikk på ustyrlig turtall. Det ble natten ingen skulle glemme i Namsos. Heller ikke i resten av Norge.



Tekst: Frode Pedersen

Politikere og mediefolk landet rundt forbereder seg til Arendalsuka og starten på en viktig lokalvalgkamp. Meldingen om at den unge ordføreren Ingrid Aune hadde omkommet i en forferdelig båtulykke traff det politiske Norge med storm styrke. Hele Arbeiderpartiets ledelse reiste fra sørlandsbyen med senket hode for å delta i begravelsen. Det samme gjorde kolleger fra andre partier som kjente den unge og meget populære ordføreren. Fokuset blir snudd fra tøffe ordvekslinger til gjensidig respekt for at en politisk stjerne sluknet den natten, det gjorde også livet til en far og profilert og aktiv mann i lokalsamfunnet Namsos.

Vi stopper der, vi spoler noen dager tilbake i tid. For dette skal ikke handle om politikere, valgkamp eller detaljer i en forferdelig ulykke. Dette er heller ikke en historie som i skrivende stund kan besvare spørsmålene: Hva skjedde egentlig, hvorfor skjedde det og hvordan kunne det skje? Etterforskningen pågår fortsatt, og obduksjonsrapporten er heller ikke klar.

Denne historien skal handle om alle de som denne natten måtte rykke ut i håp om å redde liv. Om den første nattetimen som vekket et helt samfunn av solidaritet, og om folk som bryr seg. Hjelperne!

BLÅLYSSOMMER

Hjemme på soverommet i Namsos sover båtfører Thomas Nordhøy med vakttelefonen ved siden av seg. Nede på havna i samme by napper redningsskøyta «Hvaler» i fortøyningene. Med ett blinker det i displayet på telefonen, og nummeret til Hovedredningssentralen lyser mot den bråvåkne redningsmannen. Hva har skjedd? Svaret fikk han 32 minutter senere.

Det summer lavt av insektsommer på overflaten av fjordarmene i storkommunen Namsos. Juli har nettopp ebbet og kalenderen viser 1. august. En av disse fine lune sommernettene, som ikke blir helt mørk, og hvor folk reiser på besøk til hverandre for hyggelig lag. Mange bruker båt fordi hyttene ligger sånn til at det er mer naturlig enn å bruke bil. En slik natt hvor en hissig båtmotor lett tar over summingen, og hvor oppmerksomme naboer hører når noe skjer i den monotone blåtimen.



Over: Båten som var involvert i ulykken hadde store synlige skader i baugen etter et kraftig sammenstøt med land.

”
**Et smell,
 en kraftig
 turtallsøkning,
 noe var galt. På
 det tidspunktet
 vet ingen hva
 som har skjedd,
 for ingen vet
 helt hvor lyden
 kommer fra**

Et smell, en kraftig turtallsøkning, noe var galt. På det tidspunktet vet ingen hva som har skjedd, for ingen vet helt hvor lyden kommer fra. Neste dag vet alle. Kjæresteparet Ingrid Aune (33) og Eivind Olav Kjelbotn Evensen (43) var omkommet i en båttulykke. Hun er respektert lokalpolitiker og ordfører i Malvik kommune. Han kommunepsykolog i Namsos.

Foreløpig finnes få svar, mange spørsmål, men det som er så ufattelig klart for alle er at dette er en tragedie som rammer så mange. Familie, barn, venner og arbeidskolleger. Tomrommet etter noen som setter spor kan aldri fylles.

Dette er altså historien til politiet som lette for å finne ulykkesstedet, om brannfolkene som rykket ut med overflatesvømmere i en innleid båt fra Trondheim kommune, om ambulansfolkene som valgte å snu for å ta løs med egen båt da de skjønnte at ulykken skjedde langt fra land og uten veiforbindelse. Og så handler det mye om de frivillige fra Redningsselskapets sjøredningskorps i Namsos som brukte 32 minutter fra de lå og sov hjemme, til de klatret om bord i en båt på et skjær i Lokkaren i Namsenfjorden. Alle tre med et håp om å redde liv. Thomas Nordhøy, Petter Aar og Gina Hestø var først på stedet. Til et syn som gjorde et veldig inntrykk, har de forklart til media i etterkant.

NÅR ALLE KJENNER ALLE

Thomas Nordhøy var vakthavende båtfører på den frivillige redningsskøyta denne helgen. Når Hovedredningssentralen ringer så seint, stiger adrenalinet automatisk. Namsos er et lite sted, hvor alle kjenner alle. Ingen er i tvil om akkurat

det. På tross av dette handlet de alle på profesjonell autopilot. Thomas Nordhøy har forsvarsbakgrunn og vant til tøffe tak. Sett nok til å koble ut det vonde så lenge han jobber i det godes tjeneste. Her var alternativene liv eller død, situasjonen krevde det absolutt beste. Tiden var alfa og omega.

Han ringer de andre i mannskapet som er på vakt mens han kler på seg uniformen. Nordhøy gjorde noe han aldri har gjort før, setter nødblind og langlys på bilen mens han raser ned gjennom sentrum, mot havna og redningsskøyta. Petter Aar og Gina Hestø gjorde det samme, og var på plass bare minutter etter Nordhøy. Da hadde skipperen allerede løsnet fortøyningene, varmet opp motoren, og satt med fingeren på blålysknappen.

Noen minutter senere kunne de slakke av, slå på det varmesøkende kameraet og søkelysene om bord. De var bare noen få hundre meter unna der melder og eneste vitne hadde varslet om at ulykken kunne ha skjedd. De sveipet rundt med lyset for å varsle andre om at de var på stedet, men også for så raskt som mulig å finne havarist og eventuelt mennesker i sjøen.

Plutselig sveipet de inn mot Lokkarskjæret, og en båt kom til syne. Mentalt et tøft øyeblikk, for nå skjer forberedelsene på autopilot hos det drillede mannskapet på redningsskøyta. Gina Hestø er allerede i redningsdrakt og klar, Petter bykser under dekk og skifter på sekunder. De kommer nærmere og skjønner at dette skal bli et oppdrag de aldri kommer til å glemme. Petter Aar er førstemann om bord i havaristen. Slår av motor og strøm. Så kommer Gina med førstehjelpsutstyret.

Kun tre minutter senere kommer ambulan-

searbeider Hans Willy Finseth til ulykkesstedet i egen båt. Snarrådig dømmekraft gjorde at den erfarne ambulansarbeideren valgte å snu ambulansen for å bruke sin egen private båt i oppdraget. Muligens ikke etter boka, men her handlet det om sekunder, og ikke minst det å komme seg i posisjon for å hjelpe. Alt av førstehjelpsutstyret fra ambulansen lesser han, og en medbragt lærling i ambulansefaget, raskt over i sin egen båt. På den måten kunne han være hundre prosent operativ og forberedt på det meste. Han er erfarer nok til å vite at detaljene kan berge liv. Og når man jobber på ambulansen på et lite sted, er man vant til å improvisere og nødt til å tenke tanken om at der ute et sted i mørket, kan det være en nabo som ligger hardt skadet. En tanke mange av «hjelperne» denne natten sier de hadde.

Telefonen ringer samtidig hos alle etatene denne kvelden. Det kalles trippelvarsling, og brukes kun når det er alvorlige hendelser. Politi, brann og ambulanse får beskjed samtidig. Brannsjef Håvard Sæther har hjemmevakt, og han skvetter til da telefonen ringer. Brannmenn er særdeles drillet på å komme seg raskt i klærne. På vei til havna, hvor han visste at de hadde en båt til disposisjon, fikk han varslet de andre som hadde vakt. De måtte innom stasjonen for å finne frem tørrdrakter og utstyr for å kunne dykke, eller drive med overflatesvømming hvis nødvendig. Dette var ingen øvelse, det ville brannsjefen visst om.

MANGE TRÅDER MÅ NØSTES

På land hadde politimann Stig Rune Sagen ankommet melderers adresse som på det tidspunktet kunne fortelle hva hun hørte og kanskje så. I etterkant vet man at det var et sted mellom 400 til 500 meter fra der hvor hun stod, til stedet der ulykkesbåten endte sin ferd denne natten. Stig Rune Sagen leder arbeidet fra land. Ansvaret for det som skjer på sjøen har allerede Hovedredningsentralens dyktige og erfarne folk tatt grep om. Det opprettes egne kanaler på nødnett hvor alle aktørene kan høre og snakke til hverandre. På fagspråket kalles dette SAR TG (SAR talegruppe). Der skal alle som vil hveran-

dre noe tilbringe natten.

Angivelsen av hendelsesstedet var noe forvirrende, og det var ikke enkelt å finne passasjer ned mot vannet slik at man kom seg i god nok posisjon for å få oversikt. Bil med blålys kan ta seg ganske raskt frem, men i dette landskapet går alt raskere med båt. Da Sagen finner det best oversiktlige punktet, prøver han å finne en båt han og kollegene kan bruke. Det viser seg vanskelig. Da får han også beskjed om at redningsskøyta «Hvaler» er på vei og vil ankomme om kort tid.

Han vet ikke at 17 år gamle Adrian Lode har lagt på svøm for å hjelpe. Adrian var en av dem som hørte smellet og tenkte at dette var alvorlig. Han avbryter heldigvis forsøket da han oppdager at svømmeturen blir for drøy. Musklene låser seg og han kjenner panikken komme. På land passer foreldrene på at han har hodet over vann, og roper hele tiden til sønnen for å holde kontakt. Senere fortalte han til lokalpressen at han handlet på instinkt.

Det er på tide å omgruppere mannskapene, skaffe oversikt fra de som står nærmere ulykken. Han skaffer dykkere fra Trondheim. Luftambulans fra Brønnøysund og Trondheim blir utkalt. På det tidspunktet er allerede de forulykkede på vei i hver sin båt mot land. En i ambulansarbeider Hans Willy Finseths privatbåt, og en i brannbåten. På land står ambulanser klare til å ta over, på sykehuset er det slått alarm. Ambulanshelikopteret gjør et raskt søk over området for å utelukke at det finnes flere folk i sjøen. Så setter de kursen mot sykehuset for å bistå ambulansene som kommer inn til akuttmottaket. Blå-timen blir enda blåere når blålysene kaster seg dystert og glimtvis over landskapet. Det skraper i et radiosett som stadig kaller på noen for svar. Det smeller fra rotorblad i det fjerne.

– Det var sånn det var, det er sånn det skal være, sier innsatsleder Sagen ettertenksomt. Rundt bordet, hvor vi noen måneder senere har samlet alle etatene for en gjennomgang, kan vi ane både fortvilelse, men samtidig en stolthet over at jobben blir gjort – på 32 minutter, og uansett rammer og klokkeslett på døgnet. **R**

Politiet



Stig Rune Sagen
Politiet

Redningsselskapet



Thomas Nordhøy
Redningsselskapet



Petter Aar
Redningsselskapet



Gina Hestø
Redningsselskapet

Brannvesenet



Håvard Sæther
Redningsselskapet

Ambulansen



Hans Willy Finseth
Ambulanse



Politiets logg minutt for minutt:

KI. 01:43: Det begynner å ringe ved politiets operasjonssentral i Trøndelag.

KI. 01:44: Oppdraget loggføres. Første opplysning fra melder var at hun hørte en båt som raste forbi og hørte smell. Meldet ringte fra Varpnesvegen. Oppdraget ble loggført på denne adressen, da vi vurderte det til nærmeste punkt patruljen kunne komme seg i bil.

KI. 01:46: Kommer informasjon om at melder hører en motor som går. Politiets operasjonsleder skjønner at dette er snakk om redning og iverksetter varsling til redningsmannskaper.

KI. 01:47: Opplyser Hovedrednings-sentralen i konferansesamtale at de sender redningsskøyta så snart som mulig.

KI. 01:48: Skriver politiets operasjonsleder inn i loggen at det trolig er snakk om Lokkarskjæret. Oppmåling i Tellus viser at det er 465 meter i luftlinje fra Varpnesvegen, der melder bor, til midt på Lokkarskjæret. Politiets operasjonsleder og hovedredningssentralen blir enige om at ett av 330-skvadronenes Seaking-helikopter skal brukes på oppdraget. Skvadronens andre helikopter er opptatt med et annet redningsoppdrag i Femundsmarka. Helikopteret er satt i beredskap kl. 01:50.

KI. 01:50: En politipatrulje satt på oppdraget.

KI. 01:51: Hovedredningssentralen opplyser i konferansen at redningsskøyta har 30 minutters beredskap. Brann ringer tilbake, og kl. 01:54 loggfører operasjonsleder, som sitter i konferansen, at brann sier at de har båt på havna. Politipatruljen har snakket med fagsentral brann, som sier at de fikk varslet kl. 01:56.

KI. 01:57: Opplyser brannvesenet at de ikke har dykkere, kun utstyr til overflatesøk.

KI. 01:57: Politipatrulje på stedet.

KI. 01:58: Innsatsleder helse melder at han har privat båt, en Buster på Spillum, som han kan hente. Gjør dette.

KI. 02:00: Luftambulansens koordinator sier i konferansen at luftambulansen kan fly opp dykkere fra Trondheim med ankomsttid om 40 minutter.

KI. 02:03: Hovedredningssentralen sier i konferansen at redningsskøyta er på vei fra Namsos.

KI. 02:03: Politipatruljen melder at de har funnet en båt de kan ro ut med.

KI. 02:06: Redningsskøyta melder seg og er på vei.

KI. 02:07: Politiets operasjonsleder forsøkte å ringe Avinor Namsos Lufthavn for å skaffe båt, ikke svar.

KI. 02:09: Politipatruljen på stedet melder at de blir på land inntil videre.

KI. 02:09: Brannvesenets innsatsleder melder at fire mann har forlatt Namsos, og at brannvesenet drar til Varpneset.

KI. 02:11: AMK-sentralen melder over sambandet at ambulansen ser en båt ca. 50 meter nord for skjæret i sjøen. Ser ingen personer.

KI. 02:13: Redningsskøyta er framme på stedet og melder at båten står støtt og at de får folk over i ulykkesbåten for å sjekke den.

KI. 02:15: Redningsskøyta melder om at de har funnet to personer i båten og at de trenger personell utover.

KI. 02:16: Innsatsleder for helsepersonellet melder at han er på stedet i privat båt om ett minutt, med to ambulansemedarbeidere om bord.

KI. 02:18: Redningsskøyta melder at det er to personer om bord. Begge er bevisstløse. En mann og en kvinne.

KI. ca. 02:21: Det er startet hjerte- og lungeredning på begge pasienter. (Redningsskøyta meldte inn dette til operasjonssentralen kl. 03:04).

KI. 02:32: Politipatrulje på land melder at de har fått en person på land. Han blir fraktet i ambulanse til Namsos sykehus.

KI. 02:38: AMK-sentralen melder at den første pasienten er på Namsos sykehus om tre minutter.

KI. 02:41: Politipatruljen melder at de har fått en kvinne på land, pågående hjerte- og lungeredning. Pasienten fraktes til Namsos sykehus.

KI. 02:42: AMK-sentralen melder at første person er på sykehuset.

KI. 02:51: Redningsskøyta melder at båten må ha truffet et skjær før Lokkarskjæret.

KI. 03:13: Redningsskøyta melder at de har funnet bankkort tilhørende Ingrid J. Aune, født i 85, i båten.

KI. 04:50: Operasjonsleder snakker med politipatruljen på telefon og får informasjon om at Eivind Olav Kjelbotn Evensen er bekreftet død.

Ut fra de tidspunktene som ligger i loggen, tok det 32 minutter fra melder ringte operasjonssentralen til de to ble funnet i båten på Lokkarskjæret. Det tok ca. 38 minutter fra samtalen til det var iverksatt hjerte- og lungeredning på begge personene.

Din støtte redder liv

Som en frivillig, humanitær medlemsorganisasjon jobber vi i Redningssselskapet hver eneste dag for å redde liv, berge verdier og forebygge. Vår visjon er at ingen skal drukne. For å klare det trenger vi din støtte. Vårt arbeid er ikke mulig uten støtte fra privatpersoner og næringslivet.

Bli fast giver

Ved å gi et fast månedlig beløp på 150 kroner, bidrar du til at redningsskøyene er i beredskap. Send **REDD LIV** til **2366** for å registrere deg som fast giver.

Bli Totalmedlem

Totalmedlemmer får fri assistanse i tre timer, ingen egenandel på assistanser og en rekke andre fordeler for 995 kroner i året. Send **TOTAL** til **2366**. Les mer på rs.no/medlem

RS Aktiv

Gratis assistanse for deg som er aktiv på sjøen uten motor. Prisen for et fullt medlemskap er 400 kroner i året. Nødknappen koster 595 kroner (engangsbeløp), og betinger medlemskap i RS.

Bli frivillig

Bruk noe av din fritid som frivillig mannskap på sjø eller land. Les mer på rs.no/frivillig

Barnas Eliasklubb

Eliasklubben er vår sjøvettklubb for barn mellom tre og åtte år. Medlemskapet koster 295 kroner i året. eliasklubben.no

Gi et engangsbeløp

- SMS: **LIV** til **2366**, da gir du 200 kroner til vårt formål
- **VIPPS**: Valgfritt beløp til **2366**
- Gavekonto nr 5005 26 50 000: Oppgi gavens formål samt navn og adresse på giver. Kontoen benyttes også for minnegaver.

Gi en nautisk mil

Å drifte en redningsskøyte koster 500 kroner pr nautisk mil. Din bedrift kan kjøpe nautiske mil og bidra til å redde liv. Les mer på nautiskmil.no

Testamentarisk gave

I over 125 år har testamentariske gaver vært avgjørende for redningsskøytenes livreddende beredskap langs kysten vår. Kontaktperson: Solfrid Bøe, tlf 928 36 141

Redningssselskapet er medlem av Innsamlingskontrollen.



Redningsselskapet takker for gaver innsendt til minne om:

Arne Fredriksen	Kjell Sammerud
Arve Samsonsen	Olav Henden
Atle Norolf Landro	Ole D Dahl
Else Grevstad	Olga Bergitte Johnsen
Frank Håøy	Reidun Nilsen
Gerhard Mangård	Svein Trøan
Abrahamsen	Sverre Johansen
Gunnar Magne	Terje Fladmark
Rongved	Truls Otto Bardal
Jan Skjong	Åse Turid Haugen
Jon Steensen	
Kjell Inge Halvorsen	

Minnegavene går til vårt arbeid for en trygg kyst. Les mer på rs.no/minnegave

Vår hovedsamarbeidspartner



Våre samarbeidspartnere



Faddere for redningsskøyter





**Lyse og luftige
familiebåter, med rene,
åpne linjer og masse
naturlig lys**



830



930



1030



1080



34 Panorama



39 Panorama

Viknes er Norges ledende motorbåtprodusent. Med det beste av moderne skandinavisk design og mer enn 30 års erfaring har vi skapt ett utvalg robuste og behagelige båter, hvor allsidighet kommer som standard.

La drømmen bli til virkelighet på www.viknes.no

Besøksadresse: Bakarvågen 6, 5305 Florvåg
Telefon: 56 15 22 20. firmapost@viknes.no



LOSVESENET FYLLER 300 ÅR:

Hjalp andre, druknet selv



En gang var det et livsfarlig yrke. Nådeløs konkurranse om oppdragene, åpne båter, mange druknet. I dag er hverdagen som los enklere. Men kravene til kunnskap består. Og ansvaret er stort.

Tekst: Lars-Ludvig Røed
Foto: Losvesenet / Kystverket



«Losbåt i høy sjø» av Carl Wilhelm Barth er malt i 1882 og viser det vesle fartøyet på vei til å hjelpe en seilskute.



Los Åge Olsen speider etter skip som trenger losbistand. Kikkerten finnes fortsatt. Foto: Ukjent.



Øverst: Losskøytenes brede stripe i seilet viste tydelig hvilket oppdrag de hadde. På bildet ses skøyta «Dagmar LOS», fotografert nær Lindesnes. Skøyta forvaltes i dag av Bragdøya kystlag.

Underst: Losopplæring om bord på «MS Gamle Oksøy». Skipet var tidligere et av Kystverkets forsyningskip og tilhører nå Kystverkuseene.

Bølgene er flere meter høye og krappe. Vinden uler i riggen. Den vesle, åpne losbåten må liste seg inn på lesiden av den store seilskuta, her er sjøen litt roligere. Men nå mister losbåten vinden i eget seil, vil den bli knust mot skutensiden? NÅ! skriker losen, med en line festet rundt livet kaster han seg ut i den frådende sjøen. Han blir dratt mot seilskuta, får fatt i den slingrende lederen, klatrer raskt opp mot dekket og tryggheten. Ofte går det bra. Men altfor ofte går det ikke bra.

Å være los var livsfarlig. Men jobben måtte gjøres. Tenk deg at du er kaptein og fører en diger seilskute inn mot norskekysten, du skal i havn. Været er røft, sikten er dårlig – og noe sjøkart har du slett ikke. På land finnes ikke et eneste sjømerke. Hva gjør du da?

Spørsmålet ble stilt ubehagelig mange ganger – heldigvis er det lenge siden. Men slik var hele kysten vår; uten kart, uten merker, stappfull av farlige farvann. Skip etter skip gikk på grunn, mennesker druknet, store verdier gikk tapt. Problemet ble så stort for så mange at noe måtte gjøres. Derfor kan vi nå feire 300 års jubileum for det norske losvesenet.

ET GAMMELT YRKE

Losen, altså en lokalkjent person som leder skip trygt gjennom farvannet han har detaljkunnskap om, ble omtalt allerede i Magnus Lagabøtes tid på 1200-tallet (da kalt «leidsogumadr», altså mannen som kjenner leden). Men det var ikke før i 1720, etter at Tordenskjold og andre hadde herjet i den store nordiske krigen, at den tilfældige losingen fikk strykkarakter; ulykkene var for mange. Dette kunne ikke Norge leve med. Staten, altså den dansk-norske, tok affære: Retten til å lose ble knyttet til å avlegge ed og få patent som kongelig los. Landet ble delt inn i to losdistrikter, det sønnenfjeldske fra svenskegrensen til Åna-Sira, og det nordenfjeldske som dekket resten av landet. Et knippe «losoldermenn» skulle styre virksomheten. Ifølge losrullene i 1722 var det ansatt 28 losoldermenn, 320 losere og 80 reserve-losere i det sønnenfjeldske distrikt.

Mer orden, altså. Men det nye regelverket skjulte en ubarmhjertig hverdag for losene. Takster for losingen ble innført – på papiret. Men mange kapteiner, som altså fikk losene om bord og var vant til selv å bestemme hva tjenesten var verd, julte opp losene og fortsatte å betale etter eget skjønn. Dette bedret seg etter hvert. Men



I dag har vi ca. 300 loser fordelt på syv losoldermannsområder. Aktiviteten er høy på 24 losstasjoner fra Finnmark i nord til Skagerrak og Oslofjorden i sør.

det tøffeste gjensto: Losene måtte konkurrere om oppdragene.

ALLE MOT ALLE

Det var alle mot alle: Alle losene i et distrikt – og til dels også i tilstøtende distrikt – måtte slåss om hvert eneste oppdrag. Den første som nådde fartøyet som signaliserte etter los, fikk jobben. Derfor måtte losene kontinuerlig være på utkikk etter skip. De lå på «losutkikken», små hytter bygget på høye holmer, eller seilte i båtene sine langt til havs og speidet etter kunder. Når et skip ble oppdaget, seilte losene så fort båt og seil kunne tåle for å komme først. Vågale «regattaer» oppsto. Det fortelles også om norske loser som lå helt nede ved danskekysten for å kapre oppdrag på skip med kurs for Norge.

Men å komme først var ikke nok. Losen måtte også komme om bord. Siste etappe, altså fra egen seilbåt, som var liten og åpen, var, som fortalt innledningsvis, krevende – og til dels livsfarlig. Kanskje måtte han komme seg om bord via mastebommen til fartøyet, også det livsfarlig.

Og kom losen seg velberget om bord, var dramaet likevel ikke over. For losbåten måtte jo komme seg hjem igjen. Kom den seg velberget unna skutensiden, gjensto likevel seilassen hjem. Den oppgaven tilhørte losguttene – han var som regel losens sønn (eller far). Losguttene kunne være ned til 12 år gamle, og en rekke historier forteller om losgutter som måtte seile i uvær i flere døgn før de nådde land.

MANGE LOSENKER

Mange kom ikke tilbake. Både loser og losgutter druknet, i stort antall. På slutten av 1800-tallet var det på et tidspunkt 14 losenker og 36 farløse barn bare i havnen Svinør (mellom Lindesnes og Mandal). Minst en av losustruene var gift med sin tredje eller fjerde los, det var bedre enn å være enke. Utdanningen som los besto i lokal kunnskapsoverføring, ofte fra far til sønn.

Losbåtene fikk etter hvert dekk, tryggheten økte. Men losene måtte selv bekoste båtene. Lenge kunne det også vanke straff hvis de forsømte å holde god utkikk etter skip, verste trussel var fengsel på livstid eller sågar dødsdom.

Ikke før i 1911 kom «felleskassen», altså at losene delte på inntekter og vakthold. Det ble også samarbeide om drift av losskøyene, og bensinmotoren dukket opp.

Med motorene dukket også flere fartøyer opp. Kysttrafikken vokste, mange trengte los. Og det ble et salig rot om hvem som skulle få lov til å gjøre hva. I en periode fantes det både statsloser, kystloser, ruteloser og rederiloser – og liten trygghet for lønn og ordnede arbeidsforhold. Merkelig nok skulle det bli tyskernes okkupasjon som fikk sving på losvesenet. Losene stod samlet i motstandskampen, og da krigen var over, satte



Under: Dagens losbåter er hurtiggående og trygge. Men de skal stadig manøvreres inntil steile skipssider – i allslags vær.





Øverst: Losbåt 099 fotografert i Ålesund.

Nederst: Losskøyte modell rundt 1930. «LOS70» er fotografert ved Grip/Hustadvika. Foto: Øyvind Bryde.

de seg ned med myndighetene for å finne gode ordninger i fredstid. En ny loslov kom i 1948, Losdirektoratet så dagens lys – og losene ble statstjenestemenn. Pussig nok plassert på utsiden av statens lønssystem, losene skulle stadig få mesteparten av lønnen sin som direkte betaling for utførte oppdrag. Først i 1984 ble alle i lostjenesten «vanlige» statsansatte.

300 LOSER

– I dag har vi ca. 300 loser fordelt på syv losoldermannsområder. Aktiviteten er høy på 24 losstasjoner fra Finnmark i nord til Skagerrak og Oslofjorden i sør, forteller Erik Freberg Blom, dagens losdirektør.

Og det er orden så det holder. Kunnskaps- overføring fra far til sønn, uansett hvor god den måtte ha vært, duger ikke lenger. Ingen får i dag ta fatt på losopplæringen før de kan dokumentere fartstid som kaptein (eller tilsvarende papirer). Så følger 3–5 år praktisk og teoretisk opplæring, i regi av Kystverket (som har ansvaret for lostjenesten). Det betyr at en ferdig utdannet og fullt autorisert los sjelden er under 35 år. Underveis kan han eller hun få fungere på mindre fartøyer, sertifikatet utvides altså etter hvert.

Mens tøffe skipskapteiner i gamle dager kunne droppe los, eller kanskje banke ham opp og avspise ham med småpenger (og gi ham en dram, det hørte lenge også med), er dagens losplikt og reglement noe man ikke tøyser med. Hvert år er det ca. 120 000 «lospliktige bevegelser» i norske farvann. Men selv en udiskutabel plikt har sine fleksible ordninger.

– Kun 40 000 av de lospliktige bevegelsene krever los fysisk om bord. Fartøyer som kan dokumentere gode kunnskaper om leden de skal

seile, får slippe losplikten, sier losdirektør Blom. Skremmende dyrt er det uansett ikke å få en los om bord; timeprisen er 3 500 kroner, da er alt inkludert, også losskøyte. Losvesenet er pålagt å være en «nullsum»-bedrift, den skal altså ikke tjene penger utover å dekke egne kostnader.

TEKNOLOGI - OG LEIDERE

Hyppige og farlige svømmeturer for losen er det også slutt på. Dagens losskøyter er gode å manøvrere, og ved roret står dyktige førere. De er for øvrig ikke statsansatte. Losbåttjenesten er blitt konkurranseutsatt, og de fleste av de ca. 90 losbåtførerne jobber i selskapet Buksér & Berging. På ni steder har Redningssselskapet fått ansvar for lostjenestene.

Men opp stupbratte, lange ledere må losene stadig klatre. I dag kan losene også komme om bord mens skipet ligger til kai eller ved hjelp av helikopter, men det er lederen som fremdeles dominerer. Helikopter benyttes når et skip fører farlig last og skal til og fra store terminaler, det er ca. 100 slike oppdrag pr. måned.

Men hva med losyrket når teknikken stadig bykser framover, når kart og styresystemer blir bedre, ja, når det til og med jobbes med å utvikle førerløse skip? Losdirektør Blom er ikke redd for å miste jobben med det første:

– Vi følger nøye med, vi må være i kontinuerlig utvikling. Førerløse skip kommer, men trolig i begrenset grad og fortrinnsvis på enkelte strekninger. Skip som bygges i dag, har en levetid på 40 år, så de vil nok trenge vår bistand i hvert fall i 40 år til. Dessuten blir skipene større og større, mens havnene forblir like små. Så utfordringer mangler vi ikke! **R**



FENIX
LIGHTING FOR EXTREMES

"BEST AV DE BILLIGE"
DINSIDE.NO MARS 2019

HM65R MAKS LYSTYRKE **1400 LUMEN**

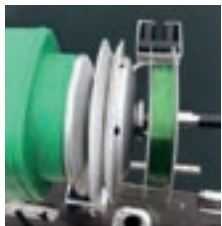
Importør: TENO ASTRO AS - tenostro.no

HOBBYFISKERENS DRØM OG TROFASTE VENN



Teinehaling på aluminiumskive med til kilspor, kort bom og presshjul.

Bensindrevne og elektriske kraftblokker med regulerbar hastighet. Nå også med presshjul, avangler og fiskehjul som tilleggsutstyr. Norsk patent.



Fiskehjulet kan monteres både på aluminiumskive og garntrommel.



Olsen Fangst
og Kraftblokk

- En fritidsfiskers trofaste venn

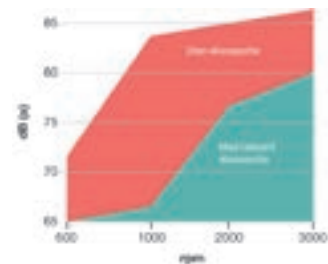
www.kraftblokk.no | Telefon: 976 81 636 / 905 64 598



Halyard

Halyard eksosystemer Lyden av stillhet...

I dag fokuserer vi langt mer på støy enn tidligere. Antallet båter vokser, motorens omdreiningstall øker, og vi har blitt mer oppmerksom på støy som en irritasjonskilde. Progress har levert eksosystemer siden 1989 og representerer i dag Halyard som er en av verdens største produsenter av eksosystemer til båt. Halyard leverer et bredt specter av eksos-systemer i GRP og stål, spesialtilpasninger, overganger med mer. Vi leverer standard løsninger for de fleste motorer samt spesialdesign i både tørr- og våteksos til små og store prosjekter opp til ca 3000kW.



Progress Ingeniørfirma AS - en av Norges ledende bedrifter innen fremdrift av båter og mindre skip. Vi representerer en rekke leverandører av kvalitets-produkter, og kan i dag levere de fleste komponenter til fremdriftsanlegg.

PROGRESS
INGENIØRFIRMA AS

www.progressing.no
Tlf.: 22 02 79 00

- Spesialist på fremdrift

Våre viktigste!



Rikke Lind
Generalsekretær

Som barnebarn av en stolt sjøkaptein, og datter av en maskiningeniør som jobbet hele sitt liv på sjø og land i rederinæringen, vet jeg hvor jeg kommer fra. Jobben som generalsekretær byr på mange oppgaver, men ingenting inspirerer meg mer enn å møte våre mannskaper. Denne høsten har jeg besøkt mange av våre fast bemannede redningsskøyter som opererer i områder med mye høststormer og krevende oppdrag. Det gjør dypt inntrykk å se det motet, den profesjonaliteten og den fantastiske innsatsen som gjøres. Jeg fylles med en dyp takknemlighetsfølelse, og nå mener jeg det er viktig at vi fokuserer mer på å tilrettelegge enda bedre for våre sjøfolk som berger liv og verdier på vegne av oss alle. Hver dag blir vi minnet om denne innsatsen.

Nylig var jeg på Norges Fiskarlags årsmøte og mottok en pris for det sikkerhetsarbeidet som våre sjøfolk representerer for fiskerne. Tryggheten de utgjør for en av landets viktigste næringer ble det snakket veldig varmt om. Tilbakemeldingene fra fiskarlagets leder, Kjell Ingebrigtsen, kan ikke gjentas for ofte. Han sa blant annet:

– Det er en stor glede og ære for meg, på vegne av Norges Fiskarlag, å få dele ut årets sikkerhetspris til Redningsselskapet. Han understreket videre at Redningsselskapet ble hedret for årelang innsats for redning av folk og verdier, og at årets prisvinner alltid har hatt en spesiell plass i fiskernes og kystbefolkningens hjerte.

Det er viktig for meg å bruke slike fora som Fiskarlagets årsmøte til å fremheve at uten kunnskapsrike sjøfolk, en unik dykkertjeneste og godt øvede redningsmenn og kvinner, ja så blir det heller ingen beredskap langs kysten vår.

Om bord i våre 26 fast bemannede redningsskøyter har vi noen av landets best utdannede dykkere. Siden vi startet vår dykkertjeneste i 1969, har vi utført totalt cirka 40 000 dykk. Nå kan denne tjenesten være truet fordi vi kan bli underlagt et regelverk som er umulig å gjennomføre slik bemanningen er i dag. En problemstilling som først og fremst går ut over våre mange medlemmer og kunder, men som også vil ta fra kyst-Norge en operativ beredskap de ikke

kan klare seg uten. Bare i fjor utførte vi 502 dykkeoppdrag på fiskebåter, og vi gjorde 627 dykk på fritidsbåter. Både Hovedredningssentralen og Norges Fiskarlag støtter Redningsselskapet fullt ut i denne saken.

Vi har en veldig sammensatt kundegruppe i Redningsselskapet. Dette er både utfordrende og krever mye innsikt og kompetanse fra våre ansatte på sjøen. Derfor er det også viktig for Redningsselskapet at flere av de pengene vi får



inn, blir kanalisert tilbake på kompetanse og velferd for de som skal ut på havet for å redde andre. Det er viktig med en moderne flåte, men det er kanskje enda viktigere med dyktige sjøfolk. Vi kan ikke leve på stolte sjømannstradisjoner alene. Vi må videre, og sørge for at våre kunnskapsrike sjøfolk utvikler seg, og føler seg verdsatt. Og når jeg sier verdsatt, så mener jeg ikke bare i vår egen organisasjon, men også der

ute på sjøen, og jeg benytter sjansen til å oppfordre våre mange brukere om å heie litt. Et smil og en tommel opp etter endt oppdrag, kan gjøre en stor forskjell. Alle liker å bli satt pris på.

Det var nok slik de tenkte brødrene Vidar André Løkkemoen og broren Per Christian Ødegaard da de møtte opp her på hovedkontoret for å være med på allmøte i slutten av oktober. Større og mer takknemlige bamseklemmer tror jeg ikke noen skipsfører tidligere har mottatt.



På vegne av mannskapet sitt på RS «Horn Rescue», fikk Johan Leandersson mange lovord for innsatsen under en dramatisk redning ytterst i Oslofjorden.

En bekmørk og ruskete oktober natt, med nyinnkjøpt fritidsbåt, skulle brødrene hjem til Porsgrunn. De kom ikke lenger enn til Færder. Der begynte båten å fylle seg med vann og bølgene ble voldsomme og u håndterlige etter hvert

som båten ble stadig tyngre i sjøen. Situasjonen ble så alvorlig at kjempen «Stena Saga» snudde for å ligge til hjelp. Men det var våre folk som til slutt fikk tatt brødrene om bord, og som fikk slept båten deres til land. To liv reddet vi den natten. Takket være hvem? Våre flinke sjøfolk.

Bare dager etter denne hendelsen, blir en spansk turist feid over ende av en kjempebølge på moloen i Svolvær. RS «Sundt Flyer» med mannskap var i ferd med å løse et annet oppdrag da de plutselig ble oppmerksomme på ropene fra en person som var i ferd med å drukne i de frådende bølgene rundt moloen. Det tok mindre enn ti minutter fra mannen lå og kavet for livet, til han lå under varme tepper om bord i redningsskøyta. Noen dager senere dukket mannen opp med både penger og store takkigelser. Pengene ble høflig avvist, men lappen med invitasjonen til Spania, er det enkelte i mannskapet som vurderer. En uke tidligere hadde styrmann og redningsmann Jonas Johansen vært på redningsmannskurs på vårt nye treningssenter i Horten. Han fikk bruk for alt han hadde lært. Og ifølge instruktøren hans, så gjorde han dette etter læreboka.

Sånn kan jeg holde på å ramse opp heltehistorier fra vår virkelighet.

Dette er en honnør til våre kvinner og menn som hver dag, året rundt, er med på å utgjøre en forskjell for de som ferdes langs kysten. Om det er i næring eller med fritidsbåt. At vi får honnør fra de som lever av kysten og matfatene langs verdens nest lengste kyst, er ekstra motiverende. Derfor var det også ekstra motiverende å motta sikkerhetsprisen fra de mange fiskerne.

Det var med fiskerne det hele startet for 128 år siden. Den gangen marinelegen Oscar Tybring fant ut at noe måtte gjøres for å sikre fiskerne en tryggere og bedre arbeidshverdag. Så i 1891 ble vår organisasjon startet, for og med fiskerne for å si det sånn. Den gangen ble heltene i sine blåtrøyer og saktegående seilskøyter til en kulturarv som føres videre av de kvinner og menn som i dag kler på seg vår uniform og representerer noe av det fineste vi har i Norge. Redningsselskapets ansatte på sjøen, også kalt «havets helter» i en NRK dokumentar. For oss: Våre viktigste. **R**



Jeg fylles med dyp takknemmelighetsfølelse, og nå mener jeg det er viktig at vi fokuserer mer på å tilrettelegge enda bedre for våre sjøfolk som berger liv og verdier på vegne av oss alle. Hver dag blir vi minnet om denne innsatsen.

Lokalt fra nord til sør

Av Robert S. Eik

Redningsselskapets folk er i konstant aktivitet. Hver eneste dag, over hele landet. Det synliggjøres blant annet på Redningsselskapets Facebook sider hvor bildene til «Kysten rundt» er hentet fra. Fra Mehamn i nord til Mandal i sør jobber tusenvis av ansatte og frivillige med forebyggende aktiviteter og livbergende beredskap. Med ett mål for øye: At ingen skal drukne.

LEVANGER

Fra øvelse til slep

Vaktlaget drev manøvreringstrening i Levangersundet 5. oktober da vakttelefonen ringte. En mindre båt med motorproblemer lå drivende mellom Hestøya og Fiborgtangen i Skogn. Havaristen som var Totalmedlem av Redningsselskapet, fikk slep inn til Holsand Marina som var nærmeste havn ved kjørbær vei.



Foto: RS/RK Levanger



Foto: Redningsselskapet Region Sør

KLEVEN

Øvelse med Røde Kors

2. september hadde Redningsselskapets base i Mandal besøk av statssekretær Karianne Hansen i Justis- og Beredskapsdepartementet og ordføreren i Mandal. Sammen med Røde Kors gjennomførte Redningsselskapet en øvelse med statssekretæren.



Foto: RS «Horn Rescue»

OSLO

Samarbeid med danskebåten

To personer ble berget fra forlis i Ytre Oslofjord. Danskebåten «Stena Saga» hjalp Redningsselskapet med å etablere posisjon på fritidsbåten. De to ble berget over i redningsskøyta «Horn Rescue» og båten ble satt på slep til Fredrikstad.



Foto: RS «Horn Rescue»

SKJEBERG

Båt gikk ned

RS «Horn Rescue» og RS «Horn Stayer» lenset en båt som gikk ned ved kai 31. august.

MOSS

Tresløyd

De frivillige i Moss er en nevenyttig gjeng. Sesongen er på hell og dermed blir det tid til små reparasjoner og tresløyd. Her fikses et sorteringsbord som har gått ad undas.



Foto: RS Frivillig Land Moss



Foto: RS «Horn Rescue»

TØNSBERG

Motortrøbbel

RS «Horn Rescue» bisto skip som fikk motorproblemer ved Skallevold utenfor Tønsberg i midten av august. Skipet ble slept til havn uten dramatikk.

ÅLESUND

Oppsamling av diesel

RS «Det Norske Veritas II» bisto Ålesund brannvesen med oppsamling av diesel i Borgundfjorden 20. august.



Foto: RS «Det Norske Veritas II»

BERGEN

Brann på tankskip

RS «Kristian Gerhard Jebsen II» rykket ut da det brant i «Dubai Harmony» 13. september. Redningsskøyta ble sendt til området for å bistå om situasjonen skulle utvikle seg.



Foto: RS «Kristian Gerhard Jebsen II»

TISLER

Mann i gummijolle

Da mannskapet på «Color Hybrid» oppdaget en mann i en gummijolle som drev nær skipsleia ved Tisler i slutten av august, satte de ut lett båten og fikk berget vedkommende om bord. RS «Horn Stayer» rykket ut fra Skjeberg og hentet mann og båt, slik at ferja kunne fortsette sin ferd til Strømstad. God samhandling mellom Hovedredningssentralen, Telenor Kystradio, Color Line og Redningsselskapet.



Foto: RS «Horn Stayer»



Foto: Redningsselskapet Midt-Norge

LEVANGER

Rask utrykning

En øvelse i Levanger 19. september var planlagt av Vidar Fagerheim. Vaktlaget fikk oppgitt koordinater og informasjon om at en båt med to personer var gått på et skjær. Vaktlaget rykket ut fra basen, og var framme ved havaristen etter seks minutter.



Foto: RS Ung Trondheim

KYSTEN RUNDT

Lærerik sommer

I sommer har over 1 000 barn og unge over hele landet deltatt på sommerskoler, sjøleir og sjøvettdager.



Foto: RS frivillige Bergen

BERGEN
Samlet søppel

RS frivillige Bergen har samlet opp drivgods langs fjorden utenfor Bergen, metervis med tau, store stokker, isopor og mye plast. I samarbeid med Bergen brannvesen, som har kompetanse på kjemikalier og håndtering av dette, har de også fjernet oljefat.



Foto: Hansen Protection AS

KRISTIANSAND
Øvelse

20. september var det øvelse med Forsvarets nye AW101-helikopter. Beredskapen vil bli bedre når disse helikoptrene settes i drift fra 2020. Både rekkevidde og antall bårplasser øker betraktelig.



Foto: RS «Vekteren»

ALTA
Brann i båt

Under en båtbrann i Altafjorden 11. oktober sendte Hovedredningssentralen RS «Vekteren» ut med brann og helsepersonell om bord. Alle personene om bord kom seg i sikkerhet, men båten sank på 350 meters dyp.



Foto: Frode Pedersen

NOATUN, HORTEN
Giftet seg på redningsskøyta

Kristin Nærnes og Kjetil Stenseth kjente ikke hverandre da de begynte som frivillige i sjøredningskorpsset i Horten. Men under tiden som frivillig mannskap i Rednings-selskapet, har de to funnet tonen. 27. september giftet de seg. Brud og brudgom var kledd i RS-uniformer, og vielsen foregikk på redningsskøyta – i regn og vind.



ÅLESUND
Fotballturnering

RS Ung Ålesund stilte opp med funballz og Elias under fotballturneringen Gmax-cupen i begynnelsen av september.

Foto: Redningsselskapet Midt-Norge



Foto: Redningsselskapet

LYSAKER

Øvelse med Forsvaret

Under en øvelse 19. september rykket RS «Einar Staff Sr.» ut til en melding om at flere folk hadde havnet i sjøen ved Lysaker brygge. Tre personer ble raskt lokalisert. Alle ble tatt opp i redningsskøyta og det ble startet hjerte- og lungeredning på en av dem. Mannskapet fikk satt i gang hjertet, og alle tre ble deretter tatt hånd om av AMK (Akuttmedisinsk kommunikasjonsentral).



Foto: RS «Horn Stayer»

HALDEN

Mann kastet seg i sjøen

I slutten av september rykket RS «Horn Stayer» ut til en eksplosiv båtbrann i Halden. Brannen spredte seg raskt til både brygga og en personbil som sto i nærheten. Det brant heftig da Redningsselskapet ankom med slukkeressurser. Personen som var om bord, fikk kastet seg ut i sjøen. Båten gikk ned, men ble hevet av en leker dagen etter.



Foto: RS «Elias»

LARKOLLEN

Fikk hjelp av sine egne

4. oktober bisto RS «Elias» fornøyd Totalmedlem. Det var Truls Flavé Johansen, bestmann og frivillig i RSRK Østfold, som fikk hjelp av kolleger da båten hans fikk motorstopp.

SVOLVÆR

Turist reddet fra drukning

Redningsskøyta «Sundt Flyer» fikk melding fra Kystradioen om en mann som var tatt av en bølge og hadde havnet i sjøen utenfor en molo i Svolvær 22. oktober. Redningsskøyta hadde kort vei og var klar for utrykning, så det tok kun seks minutter fra meldingen kom til mannen var om bord i skøyta.



Foto: RS «Sundt Flyer»



Foto: RS «Eivind Eckbo»

TJØME

God tur videre

Mannskapet om bord på RS «Eivind Eckbo» vinket god tur videre til en havarist som hadde gått på grunn utenfor Tjøme 10. september. Ingen vanninntrenging og alt vel.



Foto: RS «Gideon»

TROMSØ
Øvelse

9. oktober var det matroskurs på RS «Gideon», øvelse i evakuering og bruk av brannslukingsutstyr om bord.



Foto: RS Frivillige Bergen

LINDÅS, BERGEN
Refleksjakten

Årets siste Elias arrangement var som vanlig i en bekk på Kløvheim i Lindås. RS Frivillig Bergen, med Olav Mjelva i spissen, hadde tatt turen med Elias Tryg til Refleksjakten 19. oktober. Det er et årlig arrangement i regi av lokale ildsjeler som setter fokus på hvor viktig det er å ha på refleks i mørket.

Det er også viktig å bli sett i mørket når man er på sjøen, og derfor har alle Elias-vester og RS-vester på seg. I samarbeid med Tryg ble det delt ut reflekser til alle barn som besøkte Elias.



Foto: RS «Simrad Buholmen»

MÅLØY
Båt endte i fjæra

13. september rykket RS «Simrad Buholmen» ut til Kjelkenes for å hjelpe en uheldig båteier. Stormflo og dårlig vær førte til at båten slet seg og endte i fjæra.



Foto: RSRK Skjeberg

SKJEBERG
Øvelse i mørket

Det stilles omfattende krav til kunnskap i førstehjelp for operative medlemmer i redningsskøytekorpsene. Mannskapet på redningsskøyta kan være de første som ankommer et ulykkessted. 8. oktober trente RSRK Skjeberg på innsats i forbindelse med et simulert beinbrudd på en øy i Hvalerskjærgården. Kompliserende faktorer var mørke og kulde.

HAUGESUND
Basar

Tradisjonen tro arrangerte RS Ung og RS Frivillig Haugesund basar i Yrkje-Lindanger samfunnshus i september. Det var god stemning og mange flotte premier som var donert til en god sak. Innsatsen fra de frivillige, og det arbeidet de legger ned hver dag, er utrolig viktig for Redningsselskapet. Åresalget gikk unna og ikke en åre var igjen da trekningen ble foretatt. Det var en flott og hyggelig kveld for både unge og gamle.



Foto: Redningsselskapet Region Vest



Foto: Redningsselskapet Region Sør

KRISTIANSAND
Pantekasser

Nå er pantekassene tatt inn fra båthavnene i Kristiansand for i år. Tusen takk til alle som har fylt kassene med bokser og plastflasker med pant.



Foto: Redningsselskapet Region Vest.

HAUGESUND Åpen dag

Over 1 000 barn fikk møte Elias i Lindås og Haugesund da det ble arrangert åpen dag på brannstasjonen 21. september. Det myldret av besøkende under hele arrangementet. Takk til de frivillige i Redningsselskapet som har stått på!



Foto: Redningsselskapet Region Nord

TROMSØ Feiret frivilligheten

Under Frivillighetens dag i Tromsø 8. september, ble det invitert til åpen dag på Fyrstårnet, besøk på redningsskøyene, redningsdemonstrasjon, vestsalg, og salg av kaffe og vafler over en god RS-prat. Det ble en dag i samarbeidets ånd. Vi redder liv, berger verdier og kombinerer åpen dag med forebyggende aktiviteter.



Foto: RS «Mjøsvekeren»

MJØSA Hemmat til Gjøvik

Etter tre ukers verkstedsopphold på Minnesund, var «Skibladner» klar for å ta turen hjem til Gjøvik 28. september. RS «Mjøsvekeren» bisto slik at «Skibladner» kom seg trygt gjennom sundet.



Foto: Redningsselskapet

KRISTIANSUND 5 200 barn har deltatt på forebyggende seilas i år

Det ble en innertier med fantastisk vær i Kristiansund da 102 elever ved sjetten tinn fra skolene Goma, Dale og Frei deltok på Forebyggende seilas 26. august. Tusen takk til mannskapet på RS «Erik Bye», Politi og Kristiansund Brannvesen for en utrolig innsats – sammen gir vi ungdommen nyttig kunnskap om trygg ferdsel på sjøen. Arrangørene takker også hovedsponsor Sparebank1SMN som gjorde dette mulig. Odin Ørnhaug i RS Ung Ålesund lærte bort knuter, knop og stikk.



Foto: Redningsselskapet

Leading the Blue Revolution



MOWI



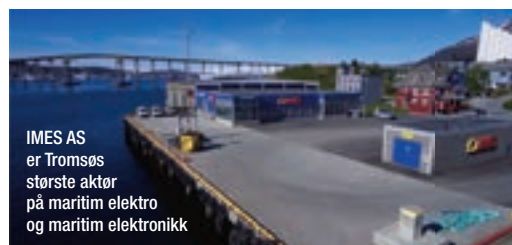
Dine utfordringer - vår ekspertise

Lokal kunnskap i et globalt nettverk.
Velkommen til en uforpliktende prat.

KPMG Stavanger
Monica Rosnes, Partner Revisjon
Monica.Rosnes@kpmg.no | Tlf. 04063 | kpmg.no

SKIPSELEKTRO – SKIPSELEKTRONIKK

- Totalleverandør av elektriske installasjoner og elektronikk om bord, med 38 års erfaring. Vi har spesialisert oss på skip og fiskebåter.
- Vi utfører også oppdrag for oljenæringen, f.eks. på rigger og supplybåter.
- Vi har flyttet til eget bygg med egen betongkai, 500 meter sør for Tromsøbrua.
- Vi kan ta imot store fartøy, og leverer landstrøm og vann.
- Vi kan også levere alt av installasjoner på land, både til næringslivet og private.
- Sammen med dyktige ansatte, leverandører og samarbeidspartnere, garanterer vi topp kvalitet til konkurransedyktige priser.



IMES

IMES AS Tromsøysundvegen 20 A, 9020 TROMSDALEN – Tlf: 77 66 46 00 – Fax: 77 66 46 50 – imes@imes.no



Med over 100 års erfaring og fokus på kvalitet og service, tilbyr vi et bredt spekter av driftssikre motorer og solid service.

Ved alle våre lokasjoner har vi mekaniske verksteder hvor vi tilbyr våre kunder tilpassede løsninger innen sveising, maskinering, montering og service.

Våre dyktige serviceteknikere har bred erfaring innen mekaniske og elektriske motorer, og vi gjør jobber over hele verden.



Fra 85hk (63kw) til 825hk (607kw)

Frydenbo Industri



Ålesund
Tlf: 70101900
Frydenbo-Industri.no
industri.alesund@frydenbo.no

Øksfjord
Tlf: 99158150
Frydenbo-Industri.no
post.loppa@frydenbo.no

Bergen
Tlf: 55349100
Frydenbo-Industri.no
post.fin@frydenbo.no

Oslo
Tlf: 63877700
Frydenbo-Industri.no
post.fino@frydenbo.no

Havøysund
Tlf: 78424880
Frydenbo-Industri.no
bs@frydenbo.no

FRYDENBØ

Tlf: 55349100

www.frydenbo-industri.no

Da Hvaldimir gikk viralt

Tekst: Robert S. Eik

Foto: Redningsskøyta «Odin»
og Jan-Olaf Johansen

Overstyrmann på redningsskøyta «Odin» filmet kjendishvalen Hvaldimirs lek med måka. Det førte til mer enn 20 millioner visninger verden rundt.



Høyre: Jan-Olaf Johansen filmet kjendishvalen Hvaldimir i Hammerfest havn. Han fikk også tid til en «selfie» med belugahvalen i bakgrunnen.

Under: Videoen fikk oppmerksomhet over hele verden og er nå oppe i over 20 millioner visninger.

RS «Odin» er på vei inn til Hammerfest havn og flytebrygga på Fuglenes. Bak roret sitter overstyrmann Jan-Olaf Johansen. Han ser noe hvitt i vannet, og forstår at det er Hvaldimir, den tamme belugahvalen.

– Han dukket under båten og opp på siden igjen. Jeg var litt redd for at han skulle komme nær propellen vår, så den måtte jeg koble ut, sier Johansen.

En mann på brygga kastet ut en død liten sei i sjøen. Den hadde Hvaldimir fått tak i og ville gi til en måke som svømte rundt. Måka var ikke interessert i seien, men hvalen ville fortsatt leke, og nappet måka i føttene. Etter hvert sprutet Hvaldimir vann på fuglen, som tydelig ikke likte leken, så den fløy av sted, uskadet.

– Hvaldimir virket i god form og så ikke ut til å være skadet. Han dukket ned med seien, og etter en lang stund kom han opp igjen uten seien i munnen. Mulig han spiste den, sier Johansen.

Johansen får alt på video. Han tenker ikke så mye mer på det, men skjønner at han har filmet en spesiell hendelse, han har tross alt filmet «kjendishvalen». Han legger den ut på sin private Facebook konto, og går tilbake til arbeidet om bord på redningsskøyta.

– Jeg skjønnte at det var en spesiell film, men ikke at den skulle ta helt av. Jeg delte den med de nærmeste vennene. Søsteren min spurte meg om hun kunne dele den. Derfor åpnet jeg den for deling, sier Johansen.

Før jeg gikk til sengs, var videoen delt 7–8 000 ganger, sier Johansen.

VÅKNET TIL HVALVIRAL SPREDNING

Johansen våknet opp til uvanlig mange meldinger på telefonen. Han hadde fått flere henvendelser fra forskjellige medier. Yahoo i Australia fikk tillatelse til å dele filmen. Filmen blir snart spredt verden rundt, også fra andre mediehus som gjør det uten Johansen sin tillatelse. Han har ingen kontroll over delingen lenger.

– Jeg fikk første forespørsel fra Yahoo i Australia, etter det har filmen gått til England, USA, Taiwan, Saudi-Arabia, Japan og Kroatia. Og sikkert til mange andre land som jeg ikke har fått med meg, sier Johansen.

Videoen er spredt verden rundt og har over 20 millioner visninger.

– Jeg solgte rettighetene til et firma i England som tar seg av publiseringen videre. Men jeg har liten tro på at jeg blir rik av en tre minutters snutt, sier Johansen. **R**





Fakta om Belugahvalen Hvaldimir

Belugahvalen Hvaldimir ble for første gang oppdaget da han dukket opp ved Rolvsøya i Finnmark i april i år. Den hadde på seg seletøy, til en fisker hoppet ned i vannet og befridde den. Hvalen ble først mistenkt for å være en russisk spion. I etterkant er det opplyst fra russisk side at Hvaldimir har blitt brukt som behandlingsdyr innenfor terapi. Det har versert meldinger om at han har vært både syk og blitt skadet av propeller den siste tiden.



Jeg skjønte at det var en spesiell film, men ikke at den skulle ta helt av

646 364 Personer nådd 72 654 Engasjement 298 Kommentarer 1,7 k delinger



Tekst og foto: Robert S. Eik

Menneskene med et ekstra hjelpegen: De frivillige

To kvinner og to menn, med yrkesvalg som spenner vidt, men med én ting felles: De er frivillige i Redningssselskapet. Det vil si at de har en jobb i arbeidstiden og en på fritiden, i likhet med ca 1 200 andre menn og kvinner som er frivillig mannskap på redningsskøytene. Hver dag, hele året, står de på en vaktliste for å gjøre hverdagen din og min på sjøen til et tryggere sted. De redder liv, de berger verdier og de støtter. En meningsfull og livsviktig jobb som de ikke får en krone for å utføre. I dag bemannes 25 av de totalt 52 redningsskøytene med frivillige.

MATROS / BUSSJÅFØR

Jan erik Vevle (51)



JOB

Jan Ivar Vevle har jobbet som bussjåfør i seks-syv år. Vevle er også tillitsvalgt for 400 sjåførere på stasjonen i Kristiansand. Arbeidsdagen kan starte tidlig om morgenen, men kan også innebære nattevakter i helgene. Jobben har sine utfordringer i ettermiddagstrafikken, med femten meter lange busser i trafikken.

– Jobben som bussjåfør gir, som sangen sier, en mann med godt humør! Jeg er glad i å møte mennesker og frakte personer fra A til B. Jeg ville ikke vært foruten denne jobben, det må være verdens beste yrke. Så lenge jeg har kaffen med meg på morgenen, er dette min skute, sier Vevle.

REDNINGSSKAPET:

I 2001 var Vevle med på en øvelse i Avinor på Kjevik. Personer skulle plukkes opp av vannet, en av dem var Vevle. Han var interessert i arbeidet som Redningsselskapet gjorde, og ble spurt om han ville prøve seg som frivillig på redningsskøyta.

– Siden har jeg vært her og har ikke angret et sekund. Det er en utrolig herlig fritidsaktivitet. Jeg har et liv på landjorden, men når jeg kommer om bord i redningsskøyta, skifter jeg karakter. Det er helt fantastisk, bare magisk! Det er den klart beste aktiviteten jeg har, sier Vevle.



BÅTFØRER / DIREKTØR I ORKLA

Håkon Andreassen (61)

JOB:

Haakon Andreassen er utdannet flyger, men begynte på nytt og tok utdanning innen økonomi. Han startet i Orkla i 1987 og har hatt forskjellige roller innen konsernet. Nylig ble han ferdig med å sette opp et nytt hovedkontor for Orkla på Skøyen.

– Lederegenskapene fra Orkla er noe jeg tar med meg som frivillig i Redningselskapet der jeg har en rolle som leder for sjøredningskorpset på Lysaker.

REDNINGSELSESKAPET:

Andreassen har vært med på å bygge opp korpset på Lysaker, og har vært med i Redningselskapet i 18 år.

– I 2001 lå vi ute på fjorden for å feire min sønns fødselsdag. Da vi skulle hjem, fikk jeg ikke startet båten, og vi måtte ha hjelp. Redningselskapet kom med en av sine skøyter og hjalp oss til havn, sier Andreassen. Med voksne barn som ikke var så interessert i å bli med på sjøen lenger, tenkte jeg at jeg kunne engasjere meg i et samfunnsnyttig oppdrag, samtidig som jeg fikk tilfredsstilt mitt behov for å være på sjøen. Jeg hadde en litt mindre omfattende jobb på dette tidspunktet og brukte mye tid på Redningselskapet. En generøs arbeidsgiver lot meg holde på med dette delvis i arbeidstiden, sier Andreassen.



MATROS / ASSISTERENDE SALGSLEDER I IKEA

Kine Moxness (35)



JOB:

Kine Moxness har jobbet i Ikea siden februar i år. Hun er assisterende salgsleder på stue og media. Hennes arbeidsoppgaver er først og fremst å hjelpe kunder, få inn nyheter og forberede til nye varer.

– Jeg trives kjempegodt, dette er en super arbeidsplass. Jeg tar med meg ferdighetene, tryggheten, roen og overblikket fra lederjobben i Ikea til jobben som frivillig i Redningsselskapet, sier Moxness.

REDNINGSSKAPET:

Moxness begynte som frivillig i september 2018, og gikk videre til matros i januar i år.

– Jeg valgte Redningsselskapet fordi jeg alltid har bodd nær sjøen og vært mye på båt. Jeg synes det er fantastisk å bruke sjøen. For meg er det viktig å kunne hjelpe til å gjøre sjøen tryggere, sier Moxness.

– Jeg har lært meg førstehjelp som jeg kan ta med meg videre i livet, sier Moxness.



JOB:

May Britt Dale er tidligere kunstner, modell og kjent fra TV som deltaker i reality seriene «Villa Medusa» og «Den siste viking». Hun har jobbet som fengselsbetjent og i barnevernet. Nå jobber hun som miljøarbeider i Moss kommune, med ansvar for sin handikappede sønn Leo som lider av syndromet Tetrasomy 18p. Det er en sjelden diagnose som det bare er noen få i verden som har. Sønnen kan ikke være alene uten døgntilsyn, derfor søkte Dale omsorgslønn fra Moss kommune for å kunne passe på ham.

- Veldig mye somatisk og han har autisme spekteret som er komplekst. Han fikk beskjed om at han aldri kunne gå eller prate, men han både prater og sparker fotball. En nydelig gutt, men med sine vanskeligheter og problemer, sier Dale.



**MATROS /
DELTIDSSTILLING
I MOSS
KOMMUNE**

May Britt Dale (55)



REDNINGSELSEKAPET:

For tre år siden, undersøkte Dale muligheten for å bli med i Røde Kors og redningstjenesten, men valgte til slutt Redningsselskapet. Etter et år med kursing, hadde hun for to år siden sin første vakt som matros på RS «Elias» i Moss. Dale var ikke båt vant og har derfor hatt en bratt læringskurve.

- Du får en grundig utdanning underveis, du får opplæring på alt, og god oppfølging. Du må være litt tøff, ikke være redd av deg og du må kunne handle når du står midt oppe i en situasjon. Har du drivkraft og litt mot, er det bare og søke, sier Dale. Jeg tror noen mennesker har et slags hjelpegen i seg, evnen til å se at man kan gjøre noe i samfunnet. Alle kan gjøre litt, jeg kan ikke redde verden, men kan bidra med små ting, sier Dale.

Tøffest i familien...



Transportetappen til hytta, unger på vannski eller en fisketur med hele familien? Helst skal det være blikkstilte og sol fra blå himmel, men av og til kan det være toffe forhold på sjøen. Da er det greit å ha klassens mest robuste båt, som tåler det aller meste. **Polarcirkel Sport** trenger nesten ikke vedlikehold og da kan du jo bruke enda mer tid på sjøen.



Helgeland Plast AS - 8607 Mo i Rana - Tlf: 75 13 95 00 - polarcirkel@akvgroup.com - www.helgelandplast.no



Baugplattform med pulpits gjør det lettere og sikrere å komme i land når man gjør strandhugg. Både baugplattform, baugkasse og dork har sklisikring.



Polarcirkel Sport leveres med skrånede pontonger med integrerte trinn og håndtak. Dette er en ekstra sikkerhetsdetalj som gjør det lettere å komme ombord hvis man frivillig eller ufrivillig havner i vannet.

 **JAMAX**[®]
Flytebrygger



Nyhet!

**Redningsstige
i syrefast 316L**



Norskprodusert!
**Et av markedets mest
fleksible bryggesystem!**

- ✓ Komplette havneanlegg
- ✓ Landstedsbrygger
- ✓ Tyngre anlegg
- ✓ Utriggere
- ✓ Fortøyningsbommer
- ✓ Landganger

**Kontakt oss i dag.
Sammen finner vi en løsning
som passer for deg!**

 **56 30 41 00** **alutec.no**

Alutec AS | Industrivegen 43 | 5210 Os | info@alutec.no

Europas bredeste tankprogram for båtindustrien!
 Tankene er produsert i næringsmiddelgodkjent polyetylenplast. Vi er fleksible med hensyn til plassering av stusser. Dersom du ønsker en løsning med speilvendte tanker (styrbord/babord) og kobling mellom tankene, løser vi dette for deg.



Plastinvent

Tanker til fritidsbåter

Vann - diesel - septik

Fordelene med tanker fra Plastinvent er mange:

- Lett å gjøre ren
- Lett i vekt
- Rimelig frakt
- Rask levering
- Skreddersydd løsning
- Et rimelig alternativ for den som ønsker å montere tanken selv



Ta kontakt - så kan vi sammen løse dine tankproblemer!

Løsninger for fremtiden

Plastinvent as
 Olsvollstranda Industriområde
 Radøyvegen 717
 5938 Sæbovågen

T 56 34 70 80
 @ post@plastinvent.no

www.plastinvent.no



hydrolift.com

VI GRATULERER
 REDNINGSSKAPET MED
 RS 170 «PRINSESSE RAGNHILD»



Et sikkert valg

ZF CruiseCommand



KGK NORGE AS
www.kgk.no



KONGSBERG
 Kamewa waterjet propulsjon
kongsberg.com

HONDA
 The Power of Dreams
www.berema.no
 Leverandør av brannpumpe.
 Tlf 64 86 05 00 | www.berema.no

SEA-TEK

 Har levert motorer og gir til RS «Prinsesse Ragnhild»

PRO
hydrolitt
 PROFESSIONAL

Hella Marine

 Belysning er levert av
NDS Group AS
www.nds-group.no

Survitec
www.survitecgroup.com www.survitec.no
 World leader in Critical Safety and Survival Solutions

HELÅRS- PADLEREN



Tekst: Lars-Ludvig Røed og Robert S. Eik
Foto: Heiko Junge og Robert S. Eik

Norge er blitt en nasjon av padlere. Heiko Junge er en av dem som tidlig fant sin plass i kajakken. Han beretter om begeistring – og om farlige, lærerike situasjoner.

Å padle på Grønland er annerledes og fascinerende. Dessuten krevende og kanskje farlig; særlig hvis man ikke følger godt nok med på værmeldingen.



Over: Heiko Junge er kajakkinstruktør. Da må man mestre også kantring, som her i Oslofjorden.

Høyre: Kajakken kan føre deg dit du vil. Friheten den gir, betyr mye for Heiko Junge. Her har han og padlegjengen tent opp bål etter en lang dag på Sognefjorden.

Han hadde startet tidlig, som vanlig med kajakken på biltaket. Kjøreturen var kort, han ville møte morgenen i Indre Oslofjord. Værvarslet var fint, morgentåken skulle bli avløst av sol. Så han ville sitte på vannet og se tåken sprekke opp, se sola fylle hav og land og himmel. Vannet var flatt og fint, han padlet rolig utover mellom øyene. Men tåken ville ikke lette, den var tjukk, en grå vegg. Så hører han en dur. En båt, et helikopter... et skip? Lyden blir sterkere. Han klarer ikke skjelne hvor den kommer fra. Han blir engstelig. Velger å snu 180 grader, padle tilbake der han kom fra. Men duren er like sterk. I et bittelite hull i tåken ser han nå en diger skipsbaug, bølgene fosser hvite. Avstanden er bare 15–20 meter. Han og kajakken er sekunder fra å bli knust til pinneved.

– Aldri har jeg vært så redd. Jeg lå jo midt i skipsleia! Det første jeg gjorde etterpå, var å

kjøre en radarrefleks til å feste på padleåren. Det anbefaler jeg veldig! Eller padle i bedre vær. Det var en heftig erfaring, jeg er fortsatt litt traumatisert.

PADLER OVERALT

I 22 år har Heiko Junge vært en ivrig padler, trolig en av våre ivrigste. Han har padlet på Grønland, i Japan, i Canada, i Tyskland, i Sverige, landene er mange. Til sammen mange land, men han vil ikke regne med småturer i leid kajakk på en gresk ferieøy, det er turpadlingen som teller. Ofte sammen med andre, som på Grønland i to uker eller syv døgn i Sognefjorden. Men aller mest alene.

– Når ingen andre er ute, da liker jeg å padle. Når det blåser, når det er røft vær, når det er dravis på fjorden. Da er man ofte dønn alene. Alle andre sitter hjemme i stuene sine og slapper



Noe av det fine med padling er at det enkelt kan utøves over hele verden. Du kan leie utstyr, eller ta med eget. Det er litt det samme som skikjøring.

av, mens jeg nyter stillheten på sjøen, sier Heiko.

Du har ganske sikkert møtt ham – eller noen av hans bilder. Som mangeårig pressefotograf i NTB har han formidlet store og små hendelser videre til oss andre, han har dekket 22. juli-rettsaken, måneformørkelser, haugewis av politikere, ulykker, hele spektret. Men i fritiden handler det mye om padling. Og nei, han startet ikke sitt padleliv på Finlands mange sjøer, slik navnet kanskje kan hinte om. Heiko er halvt tysk. Tysk far, norsk mor. Og bosatt i Hamburg til han var 14 år. Han kaller seg selv «alltid en utetype, fascinert av natur og friluftsliv». Men det var på urbane Grønland, altså i Oslo, han fant veien til kajakken. Han hadde flyttet til Grønland, og stadig gikk han forbi det nå nedlagte Villmarkshuset ved Akerselva. En dag gikk han innom, det ble testing av flere kajaker uti elva. Og vips, så var han fanget.

FRIHET

– Jeg kaller meg båteier, jeg har jo tre båter. Men mine kan jeg legge på biltaket, jeg kan dra hvor jeg vil, det er fascinerende. Og denne friheten, den dyrker jeg. På fjellvann, hav, fjorder, overalt, og jeg er helårspadler. Dessuten koster det ikke noe å utøve denne hobbyen, altså utover grunninvesteringer til båt og nødvendig utstyr. Med unntak av årene da barna var små (han har to på hhv. 15 og 18 år), så har det for meg bare ballet på seg, sier Heiko.

I våres ble han en av kajakkinstruktørene i DNT Oslo & Omegn, og han kurser interesserte på ulike steder ved Oslofjorden. Joda, han har altså padlet på fjerne og ugjestmilde steder, men han snakker samtidig varmt om «urban kayaking»:

– Å komme sjøveien inn i en storby, det er fascinerende! Du har naturelementet, det er som å gå tur i en park. Og du har samtidig kajakkperspektivet; helt nede på vannet. Du ser digre skip, kraner, brygger, havneliv, det er skikkelig kult. Hvilken by som er best? Oslo er jo kjempesnytt. Vi har lite tung skipstrafikk i sentrum. København er fin. Og Hamburg. Og Amsterdam, byer langs kysten i Nederland. På en kajaksafari i en storby trenger du ikke

mye og tungt utstyr, du er jo i sivilisasjonen. Og forresten; kanalsystemet i Sverige, veldig flott! Telemarkskanalen, utfordrende og fin, ta med telt og dra innover mot Dalen.

LEIE

Ofte leier han kajakk der ute. Men han har også tatt med sin egen, en sammenleggbar variant som greit kan sendes med fly.

– Noe av det fine med padling er at den enkelt kan utøves over hele verden. Du kan leie utstyr, ta med egen, det er litt det samme som skikjøring.

Og som på skitur er det kjekt å være forberedt på at været kan bli dårlig. Heiko vil gjerne understreke dette – og at en gruppe på tur må være samkjørt. Da han og fem andre padlet på Grønland, altså langt i nord, ble de overrasket av dårlig vær. De hadde krysset en fjord, det var sol og stille, de hadde badet, fisket, kost seg. Tre av karene ville dra tilbake til leiren, været var stadig fint. Men da de kom ut i mer åpent farvann, blåste det opp. Heiko hadde valgt å padle langs land, de to andre mer midtfjords.

– Det var uforsvarlig, og det var farlig. Sjøen



Heikos padletips:

- Lær deg det grunnleggende først, altså før du legger ut på tur. Du må være glad i vann, ikke redd for å bli våt.
- Kjøp gjerne et takstativ og ta kajakken med deg på biltaket. Da kan du padle mange spennende steder.
- Skaff deg en god redningsvest. Og ha gjerne med redningsutstyr som kniv, årepose, karabinkroker, sikringsline, en god dekskrigg.
- Unngå lange strekk på åpent hav, du bør padle nær land.
- Tenk på mer enn prisen når du kjøper kajakk. Selv har jeg nå en i plast, den tåler alt og er manøvrerbar. Jeg har også en i glassfiber, den egner seg godt til langturer, er litt smidigere – og litt mer sårbar.
- Husk «Våttkort» når du vil leie en kajakk. Det får du hos Norges Padleforbund, som sørger for grunnleggende sikkerhetsopplæring.



Foto: Privat





Venstre: Langt hjemmefra, stedet er Okinawa, Japan.

Høyre: Snakket noen om den gode stillheten på sjøen? Noen ganger er det annerledes. Som her under den årlige åpningen av Halden-kanalen. Stedet er Ørje sluse.

var røff, vi hadde fem-seks kilometer igjen. Bølgene var så store at vi ikke klarte å kommunisere. Hadde jeg gått rundt, ville ingen ha sett meg. Det var ingen å ringe til, ingen redningskøyte i nærheten. Det ble en lærerik tur, ja! Vi burde jo ha vært mer samkjørte, vi burde ha padlet tett sammen. Uansett forutsetter en slik tur gode padlekunnskaper og krefter, mye krefter, sier Heiko.

LØFT BLIKKET!

51-åringen er stadig en begeistret padler – og altså en mer erfaren og klok padler. Og hver eneste sommer lærer han hvor utsatte padlerne er. De er «sjøens mye trafikanter».

– Mange fritidsbåter er altfor nærgående eller lite hensynfulle. Mange kjører for fort. Men de verste kan faktisk være folk på kosetur, de som skravler og røyker og ikke ser noe som helst. Og farligst er de som kommer bakfra, en padler klarer jo ikke å se mye bakover. Så det er kjempeviktig for båtførere å løfte blikket, den kampanjen støtter jeg fullt ut!

Heiko Junge vil gjerne promotere det gode liv, altså livet helt nede på vannet. Han kaller det «et fristed og et tumlested». Selv liker han altså litt røffe forhold, men det uforsvarlige og dumdristige er han for lengst ferdig med.

– Når du er i trøbbel, ønsker du jo intenst at Redningsselskapet skulle ha vært i nærheten, eller at du hadde en alarmknapp å trykke på. Trygghet er gode padlekunnskaper – og å vite at det er noen redningsskøyter som ligger rundt omkring og har til oppgave å passe på folk på sjøen. R



Tre liv på tre uker

Tekst: Frode Pedersen

Foto: Redningsselskapet og privat

Først redder mannskapet på RS «Horn Rescue» livet til to uheldige brødre i nyinnkjøpt båt på vei hjem fra Fredrikstad til Porsgrunn. Noen dager senere i Svolvær havn, ønsker en overmodig spansk turist å oppleve storheten i storhavets bølger på nært hold. Det kunne kostet ham livet, hadde det ikke vært for et meget snarrådig mannskap på RS «Sundt Flyer».



skøyta «Det Norske Veritas» i Ballstad. Han rakk ikke å møte sine egentlige redningsmenn før returen til Spania, fordi det hastet med fortsatt sykehusbehandling. Så det fikk bli et raskt besøk hos mannskapet på «Det Norske Veritas» i Ballstad i stedet for i Svolvær. To dager tidligere holdt han på å miste livet da han ble skylt av moloen i Svolvær etter å ha blitt truffet av en gigantisk bølge. Nå står han her og vil gjøre opp for seg, tilbyr både husrom i Spania og kontante penger. Det siste avviser skipper Fred Hansen på «Det Norske Veritas» høflig. Men et nærmere bekjentskap under palmene i Spania, det kan han gjerne være med på å diskutere videre. For Torres legger igjen adressen sin med en invitasjon til sine redningsmenn.

– Sånt varmer hjertet til alle som driver med søk og redning. Ingen blir så profesjonelle at ikke det setter spor, sier Rune Pedersen, skipper på skøyta i Svolvær. Han ble informert over telefon om at kollegene i Ballstad hadde fått besøk.

Skipsfører Rune Pedersen på redningsskøyta «Sundt Flyer» i Svolvær kalte dette for en meget viktig redning. Selv hadde han tidligere i høst opplevd den tragiske ulykken hvor en familie kjørte utfor kaia i Kabelvåg. De han var med å redde da, døde senere på sykehuset.

– Sånt setter spor, uansett utfall. Derfor er det ekstra godt å vite at denne gangen gikk det bra, og at vi i tillegg får både besøk og invitasjon, setter jo en ekstra spiss på hverdagen for alle om bord. Vi får vel sende styrmann Jonas Johannesen på en tur til Spania. Det var han som hoppet på havet og reddet den spanske turist, sier skipsfører Rune Pedersen.

Rune Pedersen er en meget erfaren skipper med lang fartstid i Redningsselskapet. Han har også vært med på å redde atskillige liv i Middelhavet, da Redningsselskapet gjorde tjeneste for Frontex.

Denne redningen er viktig fordi vi reddet et liv, men det var også viktig for oss fordi vi fikk bekreftet at det å øve og hele tiden ha redningsmenn som har god trening og opplæring, gjør oss særdeles rustet, sier Pedersen.



På noen dager reddet havets helter tre liv. På fem år har de reddet livet til 156 mennesker. På 128 år har Redningsselskapet reddet 7 000 mennesker. Det blir mange familier, venner og arbeidskolleger som kan leve lykkelig videre med sine nærmeste trygt til stede i hverdagen.

– I oktober reddet Redningsselskapets mannskaper tre liv i spektakulære redningsaksjoner. Dette er jobben vår, det er dette som bygger glede og stolthet. Geografisk spredning av hendelser understreker at beredskap er viktig kysten rundt, hele året. Dette er også eksempler på at det er viktige å være til stede der folk eksponeres for drukningsfare, samtidig som det er viktig å ha de mest moderne og raskeste fartøyene, og sørge for at manskapene er best mulig skikket ved å gi dem etterutdanning og tidsriktig kompetanse, sier generalsekretær Rikke Lind i Redningsselskapet.

Med fingerspråk og fortrolige smil, møter turistene Alejandro Gonzalez Torres fra Mallaga kolleger av sine redningsmenn på rednings-



Øverst: Alejandro Gonzalez Torres fra Mallaga lever fortsatt takket være et dyktig mannskap på redningsskøyta «Sundt Flyer».

Nederst: – Mannskapet gjorde en strålende jobb, sier skipsfører Rune Pedersen. Redningsmann Jonas Johannesen, skipsfører Rune Pedersen, Bjarni Hentze og lærling Tim Børresen. Foto: Øystein Ingebrigtsen

”

Sånt setter spor,
uansett utfall. Derfor
er det ekstra godt å
vite at denne gangen
gikk det bra.



Det ble et rørende gjensyn mellom skipsfører Johan Leandersson (i midten) og brødrene Vidar André Løkkemoen og Per Christian Ødegaard.

TO BRØDRE REDDET

Johan Leandersson er skipsfører på rednings-skøyta «Horn Rescue» som er stasjonert på Skjærhalden i Hvaler-skjærgården. Han er ikke i tvil om at den takknemligheten han møter når noen blir reddet, er en av de viktigste motivasjonsfaktorene for å jobbe i Redningsselskapet.

Når store sterke menn tar til tårene og kaster seg om halsen på sine redningsmenn, står ingen uberørt igjen. Slik ble det også for skipsfører Johan Leandersson da han nylig møtte igjen brødrene Vidar André Løkkemoen og Per Christian Ødegaard. Det ble et rørende gjensyn.

Under dramatiske omstendigheter klarte mannskapet på RS «Horn Rescue» å få berget de to utslitte brødrene over i redningsskøyta mens

den nyinnkjøpte fritidsbåten var i ferd med å synke under beina på dem. Etter mye om og men, klarte også besetningen om bord i skøyta å få berget den 29 fot lange fritidsbåten til land.

Møtet som fant sted på Redningsselskapets hovedkontor i slutten av oktober, hadde også en annen overraskelse. Der stilte Hans Herman Horn opp for å gi sin fjerde redningsskøyte i gave til selskapet.

I begge de ferske eksemplene det vises til her, handler det om gode kunnskaper og et mannskap som totalt sett utgjør årevis med erfaring.

– Redningsselskapet har som visjon at ingen skal drukne. En uoppnåelig visjon vil mange si, fordi det fortsatt omkommer cirka 100 hvert år av drukning. Men når Redningsselskapet har reddet 156 personer de siste fem årene, gjør det likevel noe med moralen og troen på at det å satse på kompetanse, ha tydelige mål og visjoner, er riktig, sier Rikke Lind. **R**



Når store sterke menn tar til tårene og kaster seg om halsen på sine redningsmenn, står ingen uberørt igjen.



Digitalt

Les RS-MAGASINET på nett.
Som medlem kan du erstatte papirutgaven med en digital versjon.

Send en e-post med navn og adresse til digital@rs.no

RSMAGASINET



Nok en god grunn til å være medlem i Redningssselskapet

Gode opplevelser blir enda bedre når vi føler oss trygge og godt forberedt. Nå får du som er RS-medlem svært gode forsikringer fra Gjensidige, med egne RS-betingelser:

- **Du kan få inntil 34 % rabatt på båtforsikring**

På andre forsikringer kan du få:

- **14 % medlemsrabatt hvis du har 1 forsikring**
- **18 % medlemsrabatt hvis du har minst 3 forsikringer**

Rabattene gjelder for RS-avtalen og kan ikke kombineres med rabatt i andre avtaler eller fordelsprogrammer hos Gjensidige. Rabattene gjelder for private skadeforsikringer. Helse- og livsforsikringer teller med i antallet forsikringer som gir rabatt, men omfattes ikke av rabattene direkte.

Det kan lønne seg å undersøke hva du kan spare på å flytte forsikringene dine til oss. Ring oss på 915 03100 eller sjekk pris og kjøp forsikring på gjensidige.no/rs

NAVN: HANNE HEIMDALL (FRIVILLIG I RSRK HORTEN)
ALDER: 40
BOSTED: BORRE
SKØYTE/ARBEIDSSTED: RS «RYFYLKE»
FUNKSJON OM BORD: BÅTFØRER
HVOR LENGE I RS: TRE ÅR

MEG & MITT RS

Foto: Redningsselskapet og privat.



I denne spalten gir vi våre lesere et lite innblikk i hverdagen til noen av dem som hver dag er med å trygge tilværelsen for andre.

Redningsselskapet har 52 redningsskøyter som er stasjonert langs kysten og på våre to innsjøer. For å bemanne disse har vi 200 fast ansatte sjøfolk og 1 200 frivillige. Sammen sørger disse for at alle som ferdes langs kysten kan føle seg tryggede.



HVORFOR VALGTE DU Å JOBBE I RS?

Det var overhodet ingen selvfølge at jeg skulle bli frivillig i Redningsselskapet. Jeg er født og oppvokst i Svarstad som er en liten skogsbygd mellom Larvik og Kongsberg. Studier førte meg til Borre og jeg har nå bodd ved kysten i 20 år.

Til tross for at jeg alltid har vært glad i det våte element, var jeg ikke opptatt av båtlivet. For litt over tre år siden var kjæresten min med på å etablere et nytt sjøredningskorps i Horten og jeg ble da introdusert for Redningsselskapet. Jeg ble tatt imot med åpne armer og en ny epoke i livet var i gang.

Siden korpset var i etableringsfasen var det intenst fokus på opplæring og trening for å kunne bli operative. Utallige timer har gått til øving og

kursing. Fortsatt blir jeg ydmyk og rørt over all hjelpen jeg har fått, ikke minst hvordan korpset har vært med på å løfte kompetanse- og ferdighetsnivået på rekordtid. Da jeg tok D5L, kystskippersertifikatet, fikk jeg tendenser til panikk på grunn av min snevre erfaring med båtmotorer. Da stilte gutta opp, forklarte og demonstrerte i praksis hvordan det fungerer. Vanligvis tar det mange år å bli båtfører, men siden skøyta var mye ledig i oppstartsfasen, fikk jeg mulighet til å kjøre mye båt, så all fritid gikk til å trene og terpe.

Jeg ble bitt av basillen fordi det er fantastisk å få være på sjøen i all slags vær, samholdet i korpset er unikt, ikke minst er det gøy å lære noe nytt. Jeg får utfordret meg både fysisk og psykisk. Personlig liker jeg å være en av gutta, og jeg var



Jeg ble bitt av basillen fordi det er fantastisk å få være på sjøen i all slags vær, samholdet i korpset er unikt, ikke minst er det gøy å lære noe nytt.

den første jenta som ble med i Horten. Lederen i korpset, Nils Bechmann har hatt stort fokus på å rekruttere damer da han mener miljøet blir litt mykere av det, og jenter blir ofte veldig flinke siden de legger så høyt press på seg selv. Strategien til Nils har definitivt vært vellykket, vi har i dag 13 kvinnelige medlemmer.

HVA ER MEST SPENNENDE MED JOBBEN?

Det mest spennende er selvfølgelig uforutsigbarheten når vi er på vakt. Ingen oppdrag er like, vi håndterer store verdier og det kan stå om liv og død. Du må stole på deg selv og mannskapet, vite at det du har trent og øvd på i lavsesong fungerer når det gjelder. Vi må holde hodet kaldt, improvisere og samarbeide for å finne best mulig løsning. Jeg trives også med at det stilles krav til oss med tanke på kompetanse; vi må holde oss faglig oppdatert og trene på praktiske ferdigheter.

Til vanlig jobber jeg som sykepleier i akutt-mottaket i Tønsberg og har begynt på en mastergrad i avansert klinisk sykepleie. Adrenalinrush er en del av hverdagen og jeg elsker det. Jeg er i tillegg timesinstruktør i RS Akademiet som akuttgjelder. Da underviser jeg i førstehjelp på redningsmannskurs og på matroskurs, noe som gjør at jeg møter frivillige og fast ansatte fra redningsskøyter stasjonert over hele Norge.

Stadig blir jeg imponert over hvor mange flotte og flinke mennesker det er i RS-familien.

HVORDAN SYNES DU DET ER Å JOBBE MED BEREDSKAP?

Det å få lov til å være en del av den offentlige beredskapen i Norge er et privilegium. Det medfører en del krav til deg selv og korpset, men det er en glede å hjelpe kunder og mennesker i nød. Rollen som frivillig i Redningsselskapet skiller seg litt fra andre organisasjoner; i tillegg til å tilby førstehjelp, skal du håndtere en relativt stor båt, beherske ulike prosedyrer for å hjelpe kundene, ivareta egensikkerhet under oppdrag, manøvrere skuta i all slags vær, navigere i mørke og hurtigbåtnavigasjon. Samtidig er det alle disse momentene som gjør det så spennende å være med i Redningsselskapet.

KAN DU DELE DITT MEST SPENNENDE ELLER INTENSE ØYEBLIKK SÅ LANGT I RS?

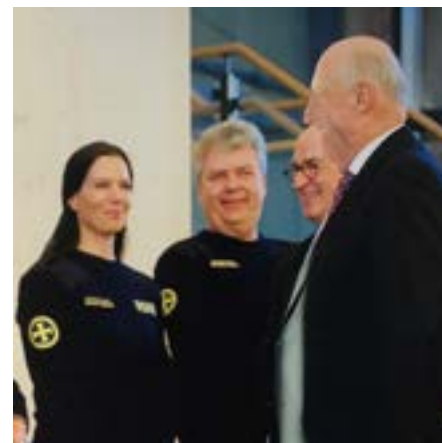
Jeg er relativt fersk som båtfører, og sommeren 2019 var min første sesong i ny rolle. Det innebærer mye ansvar å være fører, og jeg var litt spent på hvordan jeg kom til å håndtere oppdragene. Jeg kommer aldri til å glemme vakta jeg hadde den første lørdagen i felleferien. Det var varmt og ikke en sky på himmelen, og det var mange båter på vannet. Vakten startet rolig på



Venstre: Sjøredningskorpset i Horten har to kvinnelige båtførere. Hanne Heimdall og Kristin Nærnes ble begge tidligere i år sjekket ut til å lede hvert sitt mannskap på redningsskøyta.

Under: Hanne Heimdall fikk æren av å ta i mot Hans Majestet Kong Harald da han åpnet RS Noatun i Horten for snart to år siden.

Nederst: Hanne Heimdall liker seg i det våte element. Nå er hun både redningskvinne og båtfører med stort ansvar.





Øverst: Nils Beckman leder sjøredningskorpset i Horten. Han er kanskje den korpslederen i Redningsselskapet som har flest damer som mannskap. Fra venstre: Marianne Amundsen, Camilla Langeland, Kristin Nærnes Andersen, Hanne Heimdall, Lene Sjøstrand, Tone Jørgensen og Aud Irene Farnes.


Nederst: Hanne Heimdall leder til daglig dette mannskapet om bord i redningsskøyta som er stasjonert i Horten. Fra venstre: Micke Corneliusen, Stian Olaussen, Espen Jørgensen

morgenen, men på formiddagen eksploderte mengden med oppdrag. Jeg måtte manøvrere fartøyet, kommunisere med kystradioen på VHF og Hovedredningsentralen på nødnett, og ikke minst med mitt eget mannskap. Oppdragene ble prioritert etter hastegraden.

Det første oppdraget som fører ble intenst. Vi lå utenfor Holmsbu havn hvor vi stod klare til å avlevere en båt med fremdriftshavari. Vi hadde slept båten et godt stykke og nå hadde vi buksert den opp på vår styrbord side. Det var ikke en ledig plass å oppdrive inne i havna, den var full av mennesker som ivrig fulgte med på redningsskøyta. Det var barn og småbåter i vannet og litt kaotiske forhold. Jeg lå en stund utenfor havna, vurderte risikoen med tanke på strømforholdene der inne, la en plan med mannskapet og tenkte – nå gjelder det. Tok sats og kjørte målbevisst inn. Måtte bli guidet av mannskapet siden jeg ikke så noe på høyre side, der hang det jo en båt. Men jeg fikk den elegant manøvrert på plass. Om noen år kommer jeg trolig til å le av at jeg fikk høy puls av det, men enn så lenge trøster jeg meg med at vi

alle har vært ferskinger.

INTERESSER UTOVER RS:

Når jeg ikke er om bord på skøyta, tilbringer jeg mye tid med familien min og gode venner. Jeg lever i en moderne familie med mine og dine barn. Vi har totalt fire barn i alderen 11–20 år. Det er til tider litt kaotisk, men med stor takhøyde og mye kjærlighet går det meste bra. Jeg elsker fart og spenning, om sommeren blir det mye båtkjøring med hurtiggående RIB, og så kjører jeg slalåm på vinterstid. Trening har alltid vært en stor del av livet, og jeg er mye utendørs i norsk natur. Utover det er jeg relativt nerdete og liker å dra til historiske steder. Jeg prøver å leve etter favoritt ordtaket mitt fra Karsten Isachsen: «Verre enn å dø når jeg skal dø, er det først da å oppdage at jeg i grunnen ikke har levet mens jeg har levet». 

ALT I SJØKART OG MARITIME BØKER

Besøk vår nettbutikk: nautiskfritid.no



Nautisk Fritid er offisiell agent for Sjøkartverkene i Norge, Sverige, Danmark samt flere andre utgivere av sjøkart og nautisk litteratur.

Vi er godkjent leverandør av Kartverkets **POD-Sjøkart** (Print-On-Demand). Fra oss får du alltid helt "ferske" oppdaterte sjøkart.

- Sjøkart i alle formater
- Maritime bøker
- Elektroniske sjøkart
- Kikkerter
- Los- og havnebøker
- VHF
- Navigasjonsutstyr
- Instrumenter



Nautisk Fritid
 Navigasjonsbutikken AS

Besøk: Noreveien 26, 0379 Oslo. Nær Montebello T-banestasjon
 Telefon: 401 44 410 | E-post: post@nautiskfritid.no

Båtforsikring som er like unik
 som din båt



Ta kontakt med oss for
 et uforpliktende tilbud!

Vi vet at hvert enkelt seilingsområde og hver enkelt kunde stiller individuelle krav. Om båten seiler for motor eller seil så er våre forsikringsløsninger skreddersydd for dine behov. Finn ut hvorfor over 100.000 båteiere setter sin lit til oss og spør oss om et uforpliktende tilbud.

PANTAENIUS
 Spesialist på båtforsikring

Oslo · Tlf. +47 22 83 41 11 · pantaenius.no

ParmaFender

Det unike og patenterte bryggefendersystemet med suveren fleksibilitet, styrke og energiabsorbering.

Nå med:

- Sterkere innfesting
- Bedret overflate
- Enklere montering

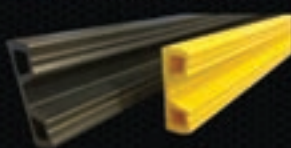


100%
 resirkulerbar

Fenderlister og kantlister



Parma UniversalFender



Fleksibel, myk og sterk fenderprofil av skummet TPU for en rekke bruksområder.

• Brygger • Båter • Påler • Garasjer • Trailer

• Korridorer • Vegger • Lasteramper +++

Parma Plast as

www.parmafender.no
post@parmaplast.no

+47-56 31 69 00

Med temperaturpiller i kaldt vann

Jørgen Melau tar doktorgrad i hva som skjer med kroppen ved svømming i kaldt vann. Det kan bidra til økt kunnskap om hva som skjer under drukningsulykker, og hvordan de kan forebygges.

Tekst: Tanja Krangnes

Foto: Jørgen Melau



Jørgen Melau (48 år)

- Tar doktorgrad ved Sykehuset i Vestfold. Forsker på svømming i kaldt vann. Doktorgradstesen omhandler temperaturfysiologi, hypotermi og kaldt vann.
- Utdannet anestesisykepleier og ambulansefagarbeider. Har bakgrunn fra Forsvaret, og var redningsmann i Luftambulansetjenesten i ti år.
- Instruktør for Redningsselskapet.
- Aktiv triatlonutøver. Medisin- og sikkerhetsansvarlig for Norseman Xtreme Triathlon.

Vil du følge forskningsresultatene?

Se melau.no

At Jørgen Melau skulle gå fra å være redningsmann i Luftambulansetjenesten til å bli forsker, kom relativt overraskende på ham selv. Opptakten startet en sensommerdag i Eidfjord i 2015, dagen før flere hundre triatlonutøvere skulle hoppe fra en ferge og ut i en mørk Hardangerfjord for å svømme 3 800 meter i Norseman Xtreme Triathlon. Melau, som selv er aktiv triatlonutøver, har vært sikkerhetsansvarlig for løpet siden 2003. Da han målte vanntemperaturen den nevnte sensommerdagen, viste termometeret ti kalde grader – under den internasjonalt anbefalte grensen.

– Vi må vite hva vi utsetter utøverne for. Derfor bestemte Jonny Hisdal i arrangørstaben og jeg oss for at vi skulle svømme distansen i forkant, sier Melau.

Og hvordan måler man effekten av det kalde vannet? Jo, de to svelget hvert sitt termometer i form av temperaturpiller, som måler og lagrer kjerne-temperaturen kontinuerlig. Etterpå hentes dataene ut ved å holde en trådløs enhet nær kroppen.

Vel på land igjen viste resultatet at ingen av dem var blitt spesielt nedkjølte, men de bestemte seg likevel for å korte ned årets svømmedistanse.

PÅ FORSKERLOFTET

Medsvømmer Jonny Hisdal er for øvrig professor i fysiologi ved Oslo universitetssykehus.

– Etterpå sier Jonny at «Det her burde du jo ta en doktorgrad på!». Jeg svarte «Nja». Det hørtos jo litt kjedelig ut. Jeg var vant til å henge under et helikopter, og ikke helt positiv til å sitte på et loftsrom og skrive!

Samme høst var Jørgen Melau likevel i gang med en doktorgrad om å svømme i kaldt vann, med nevnte Hisdal som veileder. Det første han gjorde var å rekruttere 20 frivillige som svømte med våtdrakt i ti grader kaldt vann.

– Vi målte blant annet påvirkningen på hjerte og lunger, effekten av kroppsfett og muskler, og kjernetemperatur. Norseman-utøverne har også

vært forskningsobjekter før konkurransen, på mållinjen og dagen etter.

– Vi gjør også noe av det samme med spesialavdelingen i Forsvaret, som er interessert i denne forskningen, forteller han.

AFTERDROP-EFFEKTEN

– Ett av de viktigste funnene så langt, er afterdrop. Det vil si at når man tar noen ut av det kalde vannet, så fortsetter temperaturen å synke en stund før den stiger igjen. Vi ser på hvor lenge effekten varer og hvor stor den er, sier Melau.

Under Norseman bruker de raskeste utøverne rundt 55 minutter på svømmedistanse, avhengig av strømforholdene.

– De lengst bak bruker godt over to timer. De blir tatt ut av konkurransen, for da er nedkjøling et problem. Afterdrop-effekten gjør dessuten at de faktisk blir kaldere under den påfølgende sykkeldelen. Å sitte på en sykkel når du er kald, er ganske farlig, forklarer Melau.



NEDKJØLING TAR TID

Inngangsporten til forskningen var å gjøre konkurranser med svømming i åpent vann tryggere.

– Etter hvert så vi at vi helt åpenbart kan bidra inn mot drukningsforebygging, sier Melau, og trekker fram nedkjøling som eksempel.

– Når det gjelder drukningsulykker, så er ikke nødvendigvis problemet at de blir nedkjølte. Nedkjøling tar tid, også i kaldt vann. Det er andre problemer som kommer mye før det. Vi ønsker å se nærmere på hva som skjer i de første minuttene etter at man faller i vannet, forteller han.


– Drukning er komplekst. Man kan drukne på forskjellige måter fysiologisk, og det er ganske mye vi ikke har forstått ennå. Vi tror at kuldesjokket kroppen får i møte med kaldt vann kan være en av de vesentligste faktorene.

REFLEKS-KONFLIKT

Melau samarbeider med en gruppe britiske forskere, med professor Mike Tipton ved Univer-

sitetet i Portsmouth i spissen, som er opptatt av det som kalles autonom konflikt. Kuldesjokket fører til rask puls og hurtigere hjerterytme, mens kroppens dykkerrefleks gir sakte pust og lav hjerterefrekvens.

– Man begynner å tro at det at refleksene virker mot hverandre kan være årsak til mange drukninger. Når en del av hjernen sier «slå raskere», og en annen del sier «slå saktere», gir det et voldsomt stress på hjerte. For de fleste vil konflikten være ufarlig, men en del mennesker har uoppdagede hjertefeil, eller andre fysiologiske «skavanker», som gjør at de er utsatt for hjertestans hvis hjertet slår ujevnt.

– Det er viktig å forske videre på både kuldesjokk og autonom konflikt, for å se om vi kan gjøre noe for å minke eller begrense det – og dermed også forebygge drukning, sier Jørgen Melau. 



Det forskes nå intenst på hvordan mennesker tåler kaldt vann. Ikke minst for å finne svar på hvorfor folk drukner. Hvordan nedkjøling virker på hjerte og lunger.

Dette bør du vite om KALDT VANN

Rundt 75 prosent av alle drukningsulykker i Norge skjer etter at en person faller i vannet fra land eller fra en båt. I et ikke-planlagt møte med kaldt vann, reagerer kroppen med kuldesjokk. Kunnskap om kaldt vann og kuldesjokk kan redde ditt og andres liv.



HVA ER KULDESJOKK?

Faller du ut i vann som er 15 grader eller kaldere, får kroppen kuldesjokk. Pusten blir raskere og ukontrollert, enten du vil eller ikke. Det er farlig, særlig hvis du havner under vann og puster det inn i lungene. Kuldesjokk er en av de viktigste årsakene til at folk drukner.

ER EN ALKOHOLPÅVIRKET PERSON MER UTSATT FOR Å DRUKNE?

Ja. Alkoholinntak utvider blodårene slik at kroppens varmetap øker, og du blir raskere kald. Alkohol setter også ned kroppens evne til å skjelve. Skjelvingen er kroppens refleks for å varme seg opp igjen. Og viktigst av alt – alkohol påvirker evnen din til å ta kloke valg, både før du faller i vannet og når du har falt i vannet. Du blir også dårligere på selvberging.

PÅVIRKER KALDT VANN SVØMMEFERDIGHETENE?

Ja. Du kan ikke forvente å svømme like langt, fort og godt i kaldt vann som i et oppvarmet basseng. Selv om det tar tid før kroppstemperaturen synker, blir bein og armer raskt mye kaldere. Muskler og nervesystemet fungerer dårligere – og det går ut over svømmeferdighetene. Dette kan ta fra to til 15 minutter, avhengig av hvor kaldt vannet er.



HVORDAN BEHANDLER JEG EN NEDKJØLT PERSON?

1. Få personen ut av vannet og kulden. Tenk egensikkerhet – det er vanskelig å hjelpe andre hvis du selv faller i vannet!
2. Forsikre deg om at personen er våken og puster normalt. Bevisstløse som puster normalt legges i sideleie. Tilkall hjelp ved å ringe 1-1-3 eller ved å bruke maritim VHF-kanal 16.
3. Fjern våte klær, erstatt med tørre. Pass på å legge noe under pasienten slik at de ikke ligger med ryggen rett ned på et kaldt underlag.
4. Vær oppmerksom på personer som er rolige, sløve og ikke klager, da disse kan bli bevisstløse og få ufrie luftveier. En person som skjelver og hutrer er ikke så nedkjølt.
5. Mens du venter på hjelp, følg med vedkommendes pust. Dersom pasienten blir bevisstløs og ikke puster normalt, start hjerte- og lungeredning.



HVA GJØR JEG OM JEG HAVNER I KALDT VANN?

1. Behold roen, og bekjemp ønsket om å plaske rundt!
2. Len deg bakover, og flyt på ryggen med armer og bein i stjerneformasjon.
3. Beveg armer og bein forsiktig om du trenger det for å holde deg flytende.
4. Flyt til kuldesjokket har gitt seg, og du har kontroll på pusten din. Det tar fra 60 til 90 sekunder.
5. Planlegg neste steg. Rop om hjelp, varsle på annet vis, eller svøm i trygghet om det er realistisk. Er du ved en båt eller et skjær, er det sannsynligvis larest å holde seg der.

Tenk gjennom dette på forhånd, og del kunnskapen med resten av familien!

REFA
VÓNIN®

**FISHING GEAR FOR THE
WORLD'S BEST FISHERMAN**

voninrefa.no

www.nordiesel.no

**MAKSIMAL KOMFORT OMBORD MED
EBERSPÄCHER BÅTVARME**

Øk trivselen og komforten i din båt med Eberspächers båtvarmere. En luft- eller vannvarmer, varmer raskt opp salong og andre innerom, tørker klær og utstyr, og gir en behaglig varme som høyner trivselen ombord, uansett vær.

Med en Eberspächer båtvarmer forlenger du ikke bare årets båtsesong. Du kan også sette kurs mot kaldere reisemål.

NOR DIESEL A.S. Stakkevollvegen 69, 9292 Tromsø
Tlf: 77 61 56 00
E-post: post@nordiesel.no

Formsyddde madrasser

Vi lager din madrass etter
dine ønsker. Ta kontakt
for pristilbud!

➤ PRISEKSEMPEL
Formsydd overmadrass
innenfor 150 x 200 cm
3690.- fritt levert i hele Norge.

KORT LEVERINGSTID!
Ved behov for maltaking av
madrass sender vi malpakke
kostnadsfritt ved bestilling av
madrass.

**Formtilpassede tepper!
Ta kontakt for pristilbud!**

Bruk sirkulasjonsmatte
rundt madrassene, og
unngå fuktopsamling!

Tlf. 77 01 71 11
post@stene-as.no
www.stene-as.no

STENE AS

Et under av en kulinærisk aften

Et forblåst nes nær Lindesnes har erobret en plass på verdenskartet. Ventelistene på restaurant Under er rekordlange, matskribentene er henrykte. Vi spiste under havet – og ble løftet mot himmelen.

Tekst: Torstein Hvattum
Foto: Snøhetta / Torstein Hvattum





”

Den stillfarende følelsen av å bli ett hundre prosent ivaretatt. Det er denne opplevelsen vi sitter og smatter på, i håp om at den aldri skal ta slutt.

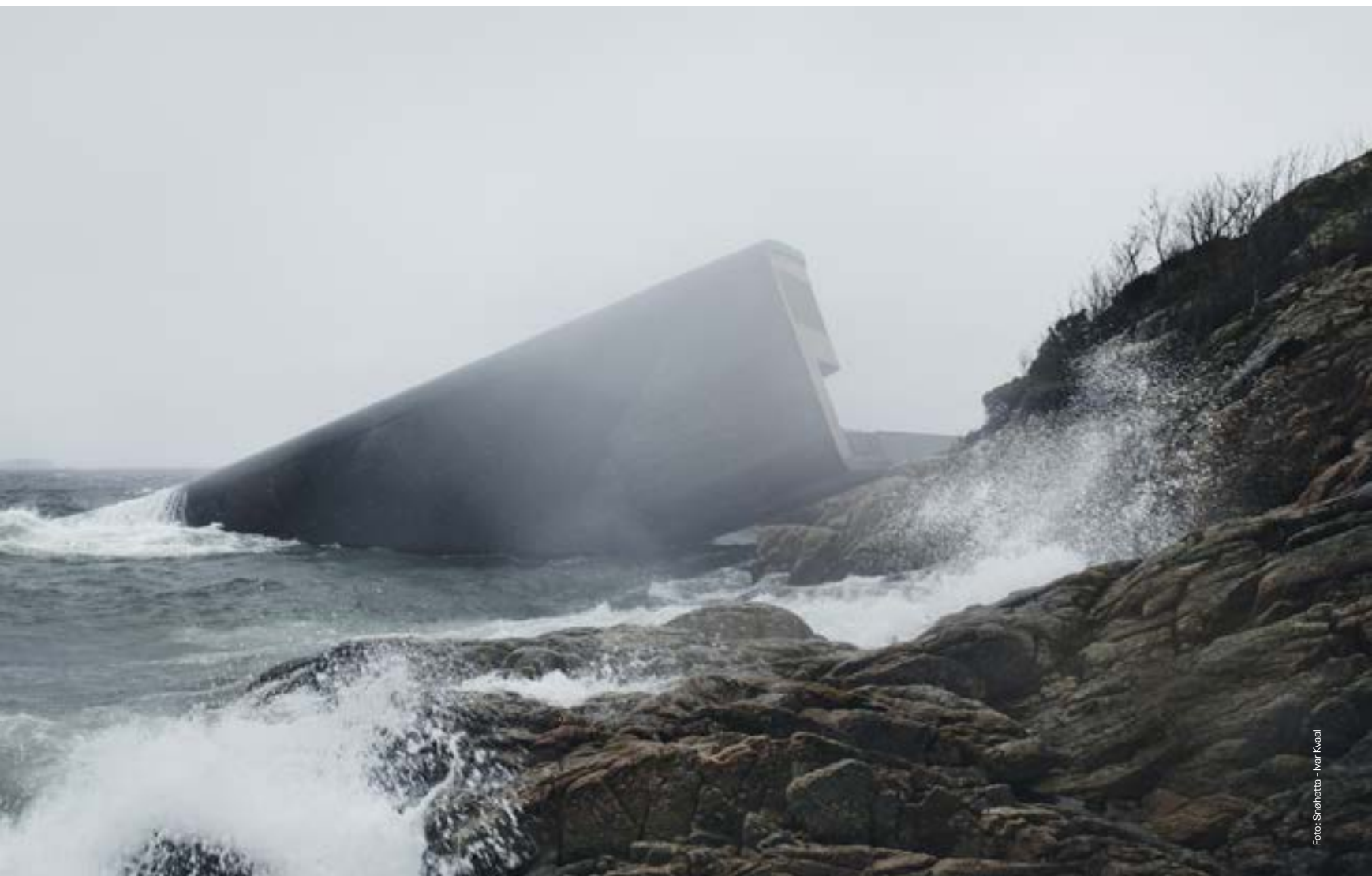


Foto: Snøhetta - Ivar Kjaal



Under

- Spangereid i Lindesnes
- Undersjøisk restaurant med plass til 40 gjester
- Arkitekt: Snøhetta
- Prosjektører fra Asplan Viak startet arbeidet i 2013
- Eiere: Stig, Hege og Gaute Ubostad, Lyngdal
- Åpnet i mars 2019
- 16–18 retter
- Fra kroner 2 000 pr. kuvert

Så er det likevel ikke først og fremst de pikante smakene av sjø, ikke de kresne vinene heller. Det er den fascinerende, dunkle atmosfæren. Den stillfarende følelsen av å bli ett hundre prosent ivaretatt. Det er denne opplevelsen vi sitter og smatter på, i håp om at den aldri skal ta slutt.

FEM OG EN HALV METER UNDER HAVETS OVERFLATE.

Behovet for ivaretagelse er åpenbart, idet vi vandrer ned trappen til selve restauranten, medbringende et glass veltemperert sjampanje. Vel vitende om at vi nå, bokstavelig talt, skal foreta et kulinarisk dypdykk på Norges sydspiss.

Uten våtdrakt, uten å ha skrevet testamentene, men med klippefast tro på at ingeniører, arkitekter og godkjennende myndigheter har gjort jobben sin, blir vi (fire, godt voksne mennesker, som det heter) geleidet til et tilbaketrukket, rundt bord, i en dempet atmosfære, som til sam-

menligning får et middels spa til å fremstå som diskotek ved midnatt.

Er jeg litt skuffet over at vi ikke blir tilvist bord i orkester, så nær det 25 centimeter tykke panoramaglasset at vi kan se torsk og hyse i hvitøyet? Tja, de første sekundene etter at vi har inntatt stolen, er jeg faktisk det. Forventningen til nærkontakt med det maritime liv er i dette ankomne øyeblikk sterkere enn higen etter pirrende smaker av sjøens frukter. Men det går seg til.

DRESSERER FISKER OG PLANKTON

Vår kelner, eller skal jeg si velgjører, er muligens spesialpedagog i bunnen. Uansett, han foredrar ideen bak verdens største undervannsrestaurant med overbevisning og engasjert kunnskap. Det skulle jo bare mangle.

Jeg kjenner det på meg, nå, muligens med velsmakende drahjelp av den knusktørre sjampanjen; denne kvelden vil jeg likevel komme



De har slått seg sammen og bydd opp til fest der nede i dypet på Spangereid, havguden Neptun og vinguden Bacchus. Og gudene skal vite, de har ikke spart på noe...

levende fra. Etter alt å dømme med et bredt smil om munnen.

Misunnelsen rettet mot dem som har fått bord tett på den store, maritime hovedscenen, avløses av begeistring over å kunne iakttas sjølivet i et langt mindre, vertikalt vindu som strekker seg 3–4 meter opp fra restaurantgulvet, delvis over havoverflaten.

Vi ser duvende sjøgress, beskjedne, hvite sjøstjerner og en ganske stor lyr som stadig kommer på lynvisitt.

Forskere har visstnok brukt flere år på å dressere fisker og plankton, gjennom bruk av lyd, lys og lukter, til å oppsøke havet utenfor det store panoramavinduet og det mindre, rektangulære vinduet.

I heldige stunder kan restaurantgjestene observere velvoksen torsk, makrellstimer, fargerike leppefisker og gladiatorkjempende hummere for å nevne litt av mangfoldet. Vi er tydeligvis ikke blant de aller heldigste i så måte denne kvelden. Skitt au. Vårt nærvindu befinner seg bare noen få meter fra bordet vårt.

Hvorfor får jeg et øyeblikks flashback til katastrofefilmen Bølgen?

Jeg svelger den ennå musserende slanten i glasset, og smiler etter hvert med hele ansiktet. Mannen fra prærien med begrenset maritim erfaring, har funnet roen.

INNESTEMME

Kvartetten avholder tidenes korteste allmøte. Vi konkluderer med bekreftende nikk at vi er perfekt plassert. Med full oversikt over livet i sjøen, servitører, øvrige gjester og kokkene på kjøkkenet rett bak oss.

Det snakkes med innestemme. Jeg lovpriiser prinsippet om at taffelmusikk gudskjelov ikke hører hjemme her. Aldri har det kjentes mer befriende å slippe de vakre tonene fra Roar Engelbergs panfløyte.

INGENIØRKUNST

Det skulle gå et drøyt år før vi klarte å realisere planen vår. En soldag tidlig i august 2018 la den samme kvartetten kjøreturen om Lindesnes. For å innta toppen av fyret, dernest for å studere det

nye fascinerende bygget som i 45 graders vinkel stakk opp av havoverflaten.

HIT VILLE VI TILBAKE

Brødrene Stig og Gaute Ubostad fikk ideen om å bygge verdens største undervannsrestaurant. De engasjerte arkitektfirmaet Snøhetta, og ansatte den danske mesterkokken Nicolai Ellitsgaard Pedersen som kjøkkensjef.

Du trenger ikke være ingeniørutdannet for å skjønne at konstruksjonen av bygningen er teknologisk og økonomisk krevende. Betongskallet til Under ble bygd på en lekter, slept til vika Båly i Lindesnes og senket i havet etter møysommelige beregninger av tekniske fagfolk. Budsjettet for herligheten har etter sigende økt fra 45 til i overkant av 70 millioner kroner.

Selve slepet var ikke mange hundre meter langt, men små feil i planen kunne fått katastrofale følger. Bygget måtte blant annet utstyres med en ballasttank for å bevare likevekten under overflaten.

I våres, med betydelig internasjonal oppmerksomhet, åpnet restauranten. Time Magazine lanserte en spesialutgave med beskrivelse av de hundre beste stedene i verden. Midt på forsiden av det velrenommerte magasinet figurerte Under, sammen med en håndfull andre internasjonale destinasjoner.

Ventelisten for å få bord er lang som en skateliste. Et par utlendinger med velfylt lommebok skal ha betalt 160 000 kroner for å være blant de aller første som spiste på Under.

Vi fire har ikke bestukket noen. Vi har derimot hatt litt flaks. Kvartetten fikk bord fem måneder etter at vi første gang henvendte oss til restauranten. En følelse av å ha vunnet i Lotto, der altså.

PIKANTE KUNSTVERK

Vi nyter, undres og overraskes gjennom 16 retter med dertil hørende viner og anekdoter hentet fra råvarenes opprinnelse og kortreiste historie frem til kjøkkenbenken under havets overflate.

Jeg har ved et par tidligere anledninger gått på en smell under slike maratonmåltider. Klarest i erindringen framstår festmåltidet i



Til venstre: Restauranten stikker opp av havet nærmest som et rør. Den uvanlige formgivningen, og plasseringen under vann, har vakt oppsikt over hele verden.

Under: Å spise på Under er ikke noen impulshandling. Ventelistene er uvanlig lange, men serveringen og servicen er absolutt verd å vente på, mener vår utsendte skribent og hans selskap.

I midten under: Tykke glassvegger holder vannet ute, men livet i havet er nærværende.

Nederst: Rettene er mange. Både visuelt og smaksmessig holder de en høy standard.





Øverst: Under er ingen stor restaurant, men kjøkkenet har likevel mye å holde styr på.

Over: Under har fått plass på forsiden av amerikanske Time – som et «must» for turister: «The world's 100 greatest places of 2019».

Piemonte for ti år siden. Kort sagt, jeg sprakk på den krevende åttende retten, porsjonen av risotto vokste og vokste i munnen min.

De italiensk-inspirerte risotto-traumene følger meg ikke i kveld. Porsjonene er til dels ørsmå, og de fremføres som pikante kunstverk på tallerkenen. Før du vet ordet av det, er delikatessen forsvunnet ned i magesekken. Du tar deg selv i å ha for mye på gaffelen om gangen.

De fleste ingrediensene er kjente, det er tilberedningen og sammensetningen som gjør rettene spesielle. Som syltet pir på et bittelite knekkebrød av ristet tang. Pyntet med roseblader.

– Til neste år er det bare å plukke selv og smakstilsette råvarene, visker borddamen min, og utbringer en skål med en knusktørr hvitvin fra Loire. Jeg vet det kan bli alvor. Hun er kona mi.

GUDENES FEST

Så er vi over på breiflabb. Jeg har alltid likt denne fisken, gjenkjennelig og smakfull slik den tradisjonelt hilser oss fra tallerkenen. Den undersjøiske smaksopplevelsen i kveld er veldig spesiell: Kjakekjøttet blandet med biff-fett, servert med lompe og villkirsebær.

– Friskt, fantasifullt og annerledes, smiler svoger fra søndre sving ved det runde bord. Jeg lytter, han kaster ikke ut superlativer i utide, den mannen.

Min svoger og svigerinne er nøkterne stemningsmennesker, bosatt et beskjedent steinkast fra fjorden i Søgne. Gjennom flere tiår har de eksperimentert med råvarenes muligheter. De har tydeligvis fått ny inspirasjon.

Til dessert? Jo, da, fingertareflarn fylt med mer tare og sitronsaft. Neppe noe jeg kommer til å servere gjester hjemme med det første, men interessant, er dommen i det maritime halvmørket. **R**

Iskaldt drama på Mjøsa

Hardhausen Leif Gunnar Jota sto én time i 8 graders vann for å forhindre at båten gikk på land. Takket være de frivillige på Mjøsvekkeren kostet det ham ikke livet.



Bli **livredder** du også.

Send **LIV** til **2366** og gi kr 200,- til den livreddende dugnaden.

Iskaldt drama på Mjøsa

Redningsmannskapet kom akkurat i tide for Leif Gunnar. Moderat hypotermi, er diagnosen som stilles i ambulansen rett etter redningen, før Leif Gunnar blir transporteres til sykehus. Nedkjøling av denne typen betyr at kroppens kjernetemperatur er så lav at bevisstløs tilstand som regel inntreffer. «Jeg forstår jo nå hvor nære på det var - og hvor lite materielle ting betyr i en slik situasjon» sier Leif Gunnar Jota (43).

Forskjellen mellom liv og død kan måles i minutter og sekunder. Ditt bidrag gjør at vi kan holde beredskapen oppe og komme så raskt som mulig til unnsetning. I 128 år har vi vært et spleiselag mellom givere, medlemmer og støttespillere. Gi et bidrag til det livreddende arbeidet i dag. Les mer på www.rs.no

RS 
Redningsselskapet

Historiens gode voktere

Når RS-skøytene tas ut av aktiv tjeneste, venter et nytt liv. Mange får oppleve et fellesskap i Veteranskøyteforeningen. Drevet av entusiastiske, kjærlige eiere.

Tekst: Lars-Ludvig Røed





Det er utrolig fint å seile rundt i hele landet og få om bord folk som er født i en skøyte, som er blitt berget eller kjente noen av mannskapet.

Man er jo ikke født som fartøyverner. Det er noe du langsomt blir uten at du vet om det!

Eddie Lesund smiler godt. Hans skjebne er forseglet, hans liv er preget; han er fartøyverner, basta. Så dedikert at da han fikk spørsmål om salg og hvor mye han skulle ha for båten, returnerte han spørsmålet ved å peke på kjøperens vesle sønn og spurte «...og hvor mye skal du ha for han der?»

«Barnet» til Eddie er 60 fot lang, veier 98 tonn og født/bygget i 1937. En skøyte så vakker, velholdt og historisk viktig at den er vernet av Riksantikvaren. Dessuten har «Idun» vært uvanlig viktig i mange menneskers tilværelse: 40 liv har hun reddet, over 500 fartøyer har hun hjulpet trygt til land. Hun deltok også under evakueringen av Finnmark, der hun seilte med seks millioner kroner i forpiggen – på oppdrag for Norges Bank. Men det er en tid for alt; etter 32 år i Redningsselskapets tjeneste ble RS44 «Idun» pensjonert og solgt til privat eie.

35 SKØYTER

Om båter kan savne andre båter, skal være usagt. Men «Idun» har uansett fått et godt og sosialt pensjonistliv, omgitt av likesinnede. Sammen med 35 andre RS-skøyter er hun stammen i DNVF, Den Norske Veteranredningsskøyteforening. 35 skøyter som altså har til felles at de i årevis har reddet liv og fartøyer langs norskekysten. Noen drevet fram med seil, noen med motor i stødig fart, noen er hurtiggående motorbåter. Eldste båt er bygget i 1893 – RS1 «Colin Archer», yngste i 1975 – RS93 «Aril». Førstnevnte er et nasjonalt klenodium, sistnevnte (som eies av Torbjørn Børslid) er nylig utnevnt til «Årets fartøy» av Norsk Forening for Fartøyvern – NFF, en forening der et flertall av landets verneverdige båter (av alle slag) er med.

– Båtene våre er veldig ulike. Og DNVF er spredt fra Mehamn i nord til Lillesand i sør. Så noe felles delelager har vi jo ikke. Det som samler oss, er gleden over å ta vare på Redningsselskapets flytende historie. Og det er utrolig fint å seile rundt på kystkultursamlinger i hele landet og få om bord folk som er født i en skøyte, som er blitt

berget eller kjente noen av mannskapet, sier Elin A. Bertelsen, foreningens leder og eier av RS76 «G. Unger Vetlesen», en 75-foter bygget i 1968. En båt Elin begeistret omtaler som «et fantastisk fartøy».

STØTTE OG EGNE PENGER

Elin og mannen Arvid (han er skipper om bord) holder til i Lillesand og bruker RS76 til ulike typer utleie, for å spe på midler til drift og krevende vedlikehold. Også Eddie, som er utdannet svakstrømingingeniør og til daglig jobber med utstyr til undervannsnavigasjon, benytter sin RS44 til utleie iblant. Noe som gir hyggelige inntekter, men som ikke strekker til for å holde skrog, motor og utstyr så ship-shape som en dedikert fartøyverner ønsker. Så det handler om egne midler – og heldigvis noen fra fellesskapet.

Både RS76 og RS44 har kommet gjennom det trange nåløyet; de har fått plass på Riksantikvarens noble liste over vernede fartøyer. Noe som ikke betyr at man automatisk får midler, det må hvert år søkes om penger til reparasjoner og restaureringsarbeid. Og Staten er langt ifra raus. Søknadene om midler er fire ganger større enn



Venstre: «Idun», bygget i 1937, er en staselig skøyte som får mange komplimenter. Her fotografert omtrent på svenskgrensen i farvannet mellom Hvaler og Strømstad.

Under: «G. Unger Vetlesen», bygd i 1968, er med sine 75 fot en av de større redningsskøytene som er bygget. Eier i dag er Elin A. Bertelsen.

Nederst: Elin A. Bertelsen er leder i Den Norske Veteranredningsskøyteforening (DNVF). Eddie Lesund var en av foreningens stiftere, og han er stadig et aktivt medlem. Her er de to fotografert på RS Noatun i Horten.



Foto: Redningsselskapet



Foto: Frode Pedersen



Hun er så nydelig, så riktig i linjene.

pengesekken, og NFF klager høylydt om «seigpining». Når vi påpeker at «Idun» har en vakker styrhuskledning, svarer Eddie at den er finansiert av Riksantikvaren. Men pengene derfra er slett ikke nok.

– Vi må vise at vi også kan skaffe egne midler til drift og vedlikehold. Så vi kjører altså en del charter, forklarer Eddie. Han har for lengst skjont at han er blitt noe mer enn en vanlig båteier:

– Redningsselskapets historie er interessant for våre vernemyndigheter. Og jeg har innsett at jeg forvalter en del av norsk sjøfartshistorie og -kultur. Jeg eier noe mer enn en stor lystbåt, og jeg føler ansvaret, sier Eddie Lesund.

FELLESKAP

Et ansvar han deler med sine DNVF-venner. Som altså i liten grad utveksler reservedeler, men som likevel utgjør et viktig fellesskap. I fjor fylte foreningen 30 år.

– Vi er til for hverandre. Vi har en felles interesse av å bevare de ulike båtene, og vi møtes på kystkulturstevner, vi holder kontakt på nettet, på telefon, på Facebook, vi sender meldinger. Vi har et veldig fint samhold, sier lederen Elin.

Men hva er det som får mennesker til å ville eie en gammel redningsskøyte; avanserte fartøyer som krever både tid, penger og tålmodighet for å kunne leve et fortsatt godt båtliv?

For Elin og mannen, som i dag eier sin andre RS-skøyte, var det litt tilfeldig; det handlet om å finne en 45 fots båt som kunne være en trygg og god arbeidsbåt for utleie. Resultatet ble RS88 «Odd Fellow», bygget i 1973. Men da de deltok på sitt første årsmøte i DNVF, traff de eieren av RS76 – som antydte at han muligens ville selge. Og dermed ble det en 30 fot lengre båt.

– 75-foteren av «Speiderklassen» har vi alltid sett på som DEN båten for all slags bruk. Men vi fattet også interesse for å videreføre og arbeide for å få fartøyet vernet da dette er den eneste av 13 stykker i denne klassen som er helt original. Og slik ble det, forteller Elin.

GAMMEL KJÆRLIGHET

For Eddie Lesund handlet det om gammel kjærlighet. I mange år hadde han hatt tilhold i båthavna ved Padda (nær Ulvøya), der la han godt

merke til skøyta «Odin». Som altså var RS-skøyta «Idun» – med nytt navn fordi donatoren, forsikringsselskapet Idun, ønsket det slik. Da Eddie atskillige år senere gjenså Odin/Idun i litt skral forfatning i Risør, tok han kontakt med eieren for å kjøpe. Men svaret var nei. Tok Eddie et nei for et nei? Å nei. Hver uke i ni måneder tok han en telefon til eieren. Alltid var svaret nei. Da Eddie så gjorde et lite opphold, ringte eieren til Eddie. Etter litt lirking rundt prisen ble det avtale.

– Det lå vel en del i bakhodet på meg, begeistringen for skøyta og Redningsselskapet handlet om ungdomsopplevelser, sier Eddie i dag.

– Du var forelsket i skroget, sier samboeren Anne, med oppvekst på Sørvestlandet er også hun for lengst bitt av skøytebasillen.

– Hun er så nydelig, så riktig i linjene. Den fineste av båtene som konstruktør Bjarne Aas tegnet for Redningsselskapet, sies det. Og vi er jo ikke uenige, smiler Eddie og Anne.

NEVENYTTIGE

Veiene inn i RS-familien er altså ulike. Men Eddie påpeker at eierne nok har et fellestrekk, altså utover gleden ved å eie et gammelt fartøy:

– Vi er nok over snittet nevenyttige. Jeg tror ingen av oss betaler alt for at andre skal gjøre nødvendige jobber om bord. Som RS-eier kan du ikke ha tommelen midt i handa!

Aldersspennet på båtene er ca. 80 år. Som jo kan vokse med tilvekst av nyere skøyter, men terskelen for privatpersoners eierskap er blitt høyere de senere årene. De moderne skøytene er kostbare, hurtiggående fartøyer, og driftskostnadene er høye. Alle har anledning til å kjøpe skøytene når de tas ut av tjeneste, men de siste årene har kjøperne særlig vært firmaer og kommersielle aktører.

– Men alle er hjertelig velkomne som medlemmer hos oss! Vårt eneste kriterium er at båtene har vært redningsskøyter, sier Elin A. Bertelsen.

INGEN FORMELLE BÅND


Noen formelle bånd til Redningsselskapet har ikke DNVF i dag. DNVF jobber for å få et tettere samarbeid. De to organisasjonene skal i høst/vinter jobbe videre med at DNVF kan få nytte

godt av Redningsselskapets avtaler om kjøp av drivstoff, maling, forsikringer o.l. Redningsselskapet har allerede lovet gratis medlemskap for de gamle skøytene fra 2020. DNVF ønsker også at Redningsselskapet i større grad benytter veteranskøyte ved arrangementer som skipsdåp osv.

Eddie (som er æresmedlem, han har vært med siden starten) ivrer dessuten for at en form for museum kan komme i stand. Ildsjeler i DNVFs tidlige år samlet en rekke gjenstander som uniformer, livbåter, logger etc., samt fakta og historie om båtene, men dette materialet er nå spredt på flere steder. Kanskje kan RS-senteret på Noatun i Horten, og dets mange besøkere, ha glede av litt mer historie?

Skøytene som tas ut av aktiv tjeneste, får lov til å beholde RS-dekoren – dersom de nye eierne ønsker det. Men navnet må det søkes om. Årsaken er at mange av skøytenavnene viser til donatorer, enten personer eller selskaper, og både disse og Redningsselskapet vil forsikre seg om at navn og skøyte forvaltes på en god måte. Eddie setter pris på at han fikk ja til at «Idun» (forsikringsselskap, fusjonert inn i Storebrand) nå får seile med sitt originale navn etter en del år som «Odin».

I dag har Eddie Lesund eid «Idun» lenger enn Redningsselskapet gjorde.

– Ja, nå har jeg vært eier i 34 år. Altså i halve livet mitt. Og jeg skal holde på noen år til! Om folk legger merke til båten? Å ja. Folk kommer på bryggene der vi ligger, de spør og kommenterer. Noen husker faktisk «Idun» fra den gang den var i tjeneste. Det er veldig trivelig. 



Venstre: Eddie Lesund deler sin pasjon for «Idun» og veteranskøyter med samboeren Anne.

Under: RS1 «Colin Archer» ble bygget i 1893 og er i dag et nasjonalt klenodium.

Nederst: RS93 «Arlil», bygget i 1975, ble nylig utnevnt til «Årets fartøy» av Norsk forening for fartøyvern – NFF.



Foto: Redningsselskapet



Foto: Redningsselskapet

Din lokale forhandler

Østfold



RHJ AS
Kalesjer og REX markiser
Tlf : 412 11 111
www.rhj.no

Akershus



MOTORSLIPP
MOTORSERVICE AS
www.motorservice.no
Telefon: 4000 1009
Butikk: Grundvikvn 1, 3478 Nærnes
Volvo Penta originaldeler
Verksted: Grundvikvn 1, 3478 Nærnes
Service og reparasjoner av Volvo Penta
Opplag og båtplasser



Maritim kommunikasjon

mail@telemar.no // www.telemar.no
Tlf: 22 72 60 60
Brynsveien 16, 0667 Oslo



Vollen Marina i Asker, en komplett marina med båtplasser, gjestehavn, drivstoff og service på båt. Norges eneste skrogvasker. Booking av vask: batvask.no
Tlf. 40141040 – www.vollen-marina.no



Slemmestadveien 424, 1390 Vollen
Telefon: 66 90 44 66
www.vollenslipp.no
Yanmar og Cummins
Slipp: 30 tonn



Rogaland

Stavanger Båtverksted AS



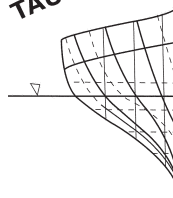
Telefon 477 70 725
post@stavangerbaatverksted.no
www.stavangerbaatverksted.no

Hordaland




www.bsse.no
Telefon 53 00 15 00
Hovlandshagen, 5443 Bømlo
Motorer: Yanmar og Volvo Penta
Vi utfører motorarbeid og maskinering, rørarbeid og hydraulikk, sveising av stål og aluminium, sprøyting av maling og bunnstoff, samt plastreparasjoner.

TAU SLIPP & BÅTBYGGERI



Telefon 51 74 54 99 - post@baatbyggeri.no
www.baatbyggeri.no



BÅT – FISKE – FRITID
Sartor Storsenter, 5353 Straume
Telefon: 56 33 59 50
E-post: mail@sotranot.no
www.sotranot.no |  sotranot

Bygg din egen brygge med FLOFIZ-pontonger

300 kg flyte kraft per pontong

WWW.SELVBYGGERBRYGGE.NO



WWW.VANNHANDEL.NO

Viken
SJØTJENESTE

BRYGGER MOLOER MORING MUDRING

SLEP SJØTRANSPORT VEDLIKEHOLD

REPARASJON

Tlf. 33 69 99 99

www.vst-as.no

•••••
VIKØrsta

Marinaanlegg fra Vik Ørsta - I storm og stille

Vik Ørsta er totalleverandør av flytekaier og marinaanlegg

Vi tilbyr:

- Markedets beste kompetanse
- Høykvalitets produkter
- Størst utvalg i standardprodukter

www.vikorsta.no



**SENTRALT
GODKJENT**

a SAFEROAD® company



Beta Marine strømaggregat

- Effekt 4 - 49 KVA
- Stillegående

Leveres med eller uten kabinett

Hvorfor velge Beta Marine?

- Kvalitetsmotor fra Kubota
- Lun rolig gange
- Leveres fra 10 - 115 HK
- Internasjonal forhandlerstøtte
- Ekstraustyr tilpasset ditt behov
- Markedets beste pris?



Beta Marine motor med seildrev

- 13,5 HK - 56 HK
- Kan leveres med seildrev

Kan også leveres med seildrevkit
tilpasset Volvo 110S, 120S, 130S,
Yanmar SD20 og til Bukh motor



BETA MARINE AS
Tlf: 928 66 501 | www.betamarine.no

Først ankre opp, så kan du drikke opp!



LINE VICTORIA HUSBY

Line Victoria Husby,
Lavatory Officer og journalist
fra Solkysten i Telemark.

Skriver den uglamourøse bloggen supporterfrue.no, som ble nominert til Årets stjerneskudd, Årets nykommer og Årets Gullpenn i Vixen Influencer Awards 2017. Har jobbet ti år som programleder i tv, men er nå foredragsholder, frilanser, kommunikasjonsrådgiver, er en distré mamma og fokkeslasken til matrosen Torben.

Så var båtsesongen over for denne gang. Båten er forhåpentligvis trygt plassert på land og dassen fylt opp med billig spylervæske fra Europris, eller for de litt mer bemidlede båteierne – plassert i boblehavn. Vi har også rukket å gå til stemmeurnene denne høsten, og undertegnede har nesten litt motvillig havnet i kommunestyret på Solkysten av Telemark. Jeg velger å si motvillig, for jeg trodde jeg var trygt plassert under linjen for antall representanter partiet jeg identifiserer meg med kunne klare få inn i kommunestyret. Men, medborgerne mine brukte pennen sin flittig i valglokalet, og jeg føyk opp med en god dose personstemmer til en femteplass og fast plass på nest bakerste rad med resten av Arbeiderpartiets folkevalgte.

Sikkerhet til sjøs har alltid opptatt meg. Kanskje kan min nyervervede lille politiske makt i Norges fineste kystkommune brukes til å være med på å utgjøre den bittelille store forskjellen? Med den båttrafikken vi har på kysten her, så vil jeg jo anta at det definitivt ligger i vår interesse å sørge for sikkerheten på utsiden av brygga også?

Min kollega, ordfører Jone Blikra i Kragerø, hisset seg skikkelig opp på Facebook i sommervarmen i år. Som ordfører i en av de mest trafikkerte og besøkte bådhavnene langs kystlinjen, postet han et lite hjertesukk samtidig som turistene kjølte seg ned i sommervarmen med en kald styrepils.

«Regjeringen vil fortsatt ha 0,8 i promille på sjøen. 0,8 i promille gjør at du blir høylytt og får overdrevne bevegelser. Langsommere reflekser. Nedsatt koordinasjonsevne og økt reaksjonstid, samt overdreven selvtillit.» Han spurte deretter retorisk: «Vil du møte en slik båtfører i 30 knop?»

Min første tanke var selvsagt: Nei. Det vil jeg jo ikke.

Min neste tanke var: Skal det ikke lenger være lov å kose seg med en kald en på brygga og et glass bobler på skjæra, før man putrer hjem til hytta med en styrepils ved rattet i fem knops koggefart? Jo, det syns jeg jo.

– Alt med måte! repliserte noen av kommentarene under ordfører Blikra sitt innlegg.

Problemet er bare at vi nordmenn generelt

sett ikke har noen god historie med drikkekultur. Verken på land eller på vann. Det vet jeg, for jeg har jaggu (kjøl)svin på skogen jeg også. Jeg har nemlig styrt den lille seilbåten min på 21 fot inn til brygga i Risør med det jeg trodde var millimeterpresisjon, men bommet fatalt med 14 nautiske mil og endte opp i Kragerø. (Dette er riktignok nesten tju år siden, og tas helst på min rampejente-konto i året 2001. Heldigvis ble ikke skaden større enn at jeg ikke fikk med meg første dagen av Trebåtfestivalen.)

Vi må faktisk være ærlige og si at det er forskjell på min pensjonerte far i trebåt og tenåringsen i en lånt 40 foters RIB med 400 hester på hekken i 03-draget på vei tilbake til hytta. Ja, nå skjærer jeg alle klisjeer over samme kammen, folkens!

Det er selvsagt mye større skadepotensiale i den sistnevnte båten hvis uhellet er ute, og du ikke ser meg og min familie i vår Joda7900 i skumringen i tredeve knop.

Men kan vi virkelig foreslå at toppfarten på båten skal avgjøre hvor høy promille du kan lovlig inneha i blodløpet? Ut fra diskusjoner i kommentarfeltene, så er det mange snekke-eiere som bruker det som argument for å kunne unne seg å nyte større mengder alkohol enn han med 400 hestekrefter på gummijolla. Mange påberoper seg også å være en «så habil båtfører at han kunne unne seg litt ekstra godt i glasset». Det blir litt som å si at du har kjørt E18 fra Porsgrunn til Larvik så mange ganger at det ikke gjør noe at du er i ferd med å bli blind.

På grunn av få obduksjoner mangler det klare tall på hvor mange av dødstallene til sjøs som er rusrelatert, men Havarikommisjonen anslår at over 40 % av de som var involvert i ulykker fra fritidsbåt i 2018, var ruspåvirket. De omkomne som var ruspåvirket, hadde gjennomsnittlig 1,7 i promille.

Kunne noen av disse vært reddet av et politisk vedtak om nulltoleranse for alkoholpåvirkning til sjøs? Ja, antageligvis. Tør vi politikere «ta en Høybråten» og forby alkohol ved roret så Jensenmann ikke kan kogge hjem til hytta etter fire halvliter på den lokale restauranten? Nei, for få av oss har baller nok til å ta fra båtfolket «kosen



Dette risikerer du på sjøen

- Promille mellom 0,8 og 1,5 straffes med bøter.
- Promille mellom 1,5 og 2,0 gir, under ellers normale omstendigheter, bot og betinget fengsel.
- Promille over 2,0 gir bot og ubetinget fengsel selv om det ikke foreligger skjerpede omstendigheter.
- Boten settes normalt til en tredels brutto månedsinntekt, men kan under skjerpede omstendigheter bli høyere.

til sjøs», fordi vi i utgangspunktet har lyst til å stole på at folk flest tar gode og fornuftige valg når de er på sjøen.

Det eneste jeg er fristet til å si at jeg tygger litt på, er at jeg skulle ønske det svei litt ekstra om du ble tatt med godt over den høye, lovlige grensa på 0,8 i promille til sjøs. Kanskje man hadde dropet den ene pilsen som vippet deg over promillegrensen hvis du hadde visst at førerkortet ditt for bil stod i fare for å bli inndratt? Folk verner jo faktisk om bilsertifikatet sitt i langt større grad enn de verner om båtførerbeviset sitt, det er det

ingen tvil om.

Beklager at jeg er en skikkelig festbrems nå, men Regjeringen har nå i år vedtatt en nullvisjon for dødsfall på sjøen. Da må vi faktisk begynne å bruke huet, folkens. Du og jeg må ikke på død og liv ligge og vake tett opp til den lovlige grensen ved roret. Først ankre opp, så kan du drikke opp!

R

Toppet egen innsamling med nye 1,3 millioner

Av: Frode Pedersen

I slutten av oktober rundet Odd Fellow Ordenen av Landssaken hvor inntektene har gått med til å finansiere en ny redningsskøyte. Jammen kom det en liten overraskelse helt på tampen.



Over: Det var en meget hyggelig overraskelse Odd Fellow Ordenen kom med under høstmøtet. Stor Sire og daglig leder i Ordenen i Norge, Morten Buan, takket Redningsselskapet for en fantastisk reise gjennom tre år. Det samme gjorde flere av representantene for RS som var til stede denne kvelden. Fra venstre. Morten Hallvard Søråa, Frode Pedersen, Geir Bie, Gro Ismar, Morten Buan, Geir Småvik og Selle Marie Horntvedt.

Høyre: Bodø eller Manhattan? Dette er faktisk utsynet fra styrhuset som møter mannskapene om bord på RS «Odd Fellow III» når de kommer inn til hjemnehavnen i Bodø.



Det ble en festaften for både Redningsselskapet og Odd Fellow Ordenens storlosje-medlemmer, da de to takket hverandre for samarbeidet gjennom de tre årene Landssaken har pågått. For å understreke dette, stilte Stor Sire Morten Buan med en overraskelse helt på tampen. En sjekk på 1,3 millioner kroner til Redningsselskapet for videre drift av RS «Odd Fellow III».

Redningsskøyta «Odd Fellow III» har allerede vært i aktiv tjeneste i nord siden juni. Det har blitt mange oppdrag ut fra basene i Bodø og Træna. Så langt har den hatt nesten 1 000 oppdrag og assistert 42 fartøyer. Den har allerede blitt et kjent og kjær innslag på havna i Bodø, hvor den også benyttes til opplæring og hyppig besøksobjekt for de andre redningsetatene i regionen.

– Vi er veldig glade for det fantastiske samarbeidet vi har hatt med Odd Fellow Ordenen. At deres 23 000 medlemmer har samlet inn over 26 millioner kroner til en ny redningsskøyte, er et enormt bidrag for å sikre beredskapen i nord. Det er også en flott videreføring av det gode samarbeidet vi har hatt tidligere. Til sammen har RS «Odd Fellow» og RS «Odd Fellow II» reddet 111 menneskeliv. Mange har mye å takke Ordenen for, sier generalsekretær Rikke Lind i Redningsselskapet. **R**



1,3 millioner ekstra

Solide brygger

– uansett hvor du bor!

Kontakt
oss i dag for
en prat om dine
brygge-
behov!

Indre Oslofjord eller ytre Helgeland
– uansett hvor du legger ut brygger
må du vite at de tåler arktiske
værforhold.

Wee Marines bryggesystemer har blitt
testet i værutsatte forhold på Vest-
landet, og er bygget for de tøffeste
påkjenningene. Våre flytebrygger og
utriggere beskytter båtene hele året

igjennom, samtidig som de er både
praktiske og trygge i bruk.


Wee Marines utriggere er dessuten
markedets mest moderne med
innebygget LED-belysning og issikre
flytere. Utriggenes leveres også med
«AutoMooring» – vårt eget innebygde
fortøyningsystem.

Våre brygger er nå videreutviklet med
smarte kabelgater for enkel etter-
montering, og 2014-modellene kan
leveres med kraftig FRP-dekk.
Les mer på wee-marine.no

WEE
MARINE SYSTEM

– det trygge bryggevalget

www.wee-marine.no | Tlf.: 982 18 155 | E-post: aage@wee.no



NORGES SILDESALGSLAG
ØNSKER ALLE
TRYGG FERDSEL
PÅ HAVET

PROTECTING
OCEAN INDUSTRIES

 **SKULD**

SKULD.COM

Italiensk design, litt retro og hytte på sjøen

Av Lars Kristian Mosby Enger



Syvende generasjon

Beneteau har nå kommet med syvende generasjon Oceanis 30.1. Med et helt nytt og moderne skrog, har seilegenskapene fått seg et realløft. 31-foteren har to lugarer som standard, men med noen små grep kan salongen under dekk gjøre sitt til at det blir totalt seks køyeplasser om bord. Båten har en tradisjonell innredning med toalettrom på styrbord side, bysse på babord side og lugar forut og akter.

Lengde:	9,53 meter
Bredde:	2,99 meter
Vekt:	3 995 kilo
Motor:	21 hk
Pris:	1 217 448 kroner

giramar.com

Fin Falcon

Falcon føyer seg fint inn i rekken av finske aluminiumsbåter, som fra før av er representert av blant andre Buster, Yamarin, Silver, XO og Finnmaster. BR8 er største båt av i alt fem modeller fra Falcon, som er eid av Bella som igjen eies av Nimbus. Bokstavene BR i navnet avslører at det dreier seg om en bowrider. I BR8 er vindskjermen trukket forholdsvis langt frem for å få en størst mulig sosial uteplass, fri for fartsvind. Totalt har båten plass til inntil ni personer.

For å få god drivstofføkonomi med mange om bord, kan det nok være smart å unngå det minste motoralternativet på 150 hk. Med største alternativ på 300 hk, skal båten klare 50 knop. BR8 er utstyrt med blant annet kjøleskuff, baugpropell, kokebluss og kartplotter. Falcon har ni forhandlere i Norge.



Lengde:	7,06 meter
Bredde:	2,60 meter
Vekt:	1 300 kilo
Motor:	150 – 300 hk
Pris:	749 000 kroner

falconboats.fi/nb



Oppgradert retro-racer

Legg merke til sofaen i Sportling 610 Cruiser. Akkurat det patentet er det ikke mange andre som har. Her er konsollen trukket bakover for å gi rom til flere lune sitteplasser bak vindskjermen. Den nye versjonen av Sportling 610 Cruiser er bygget på Draco 20-skroget fra Jan Herman Linge, en av Norges mest kjente båtkonstruktører. Toppfarten er tett på 40 knop med 115-hesters motor fra Evinrude eller Honda.

Lengde:	6,10 meter
Bredde:	2,35 meter
Vekt:	900 kilo
Motor:	80 – 200 hk
Pris:	457 000 kroner m/ Honda 115

stormermarine.no



Ny og sprekere

Finske Yamarin har blitt en bestselger i Norge. Nå er deres 63 DC relansert med nytt skrog og ny innredning. Designet har også fått seg et realløft. Den lille daycruiseren har køyeplass til to personer om bord, samt en hyggelig salong bak vindskjermen med plass til totalt seks personer. Med i standardutstyret får du Yamarin Q-smartskjerm som fungerer som både motorinstrumentering og underholdningsanlegg. Den kan også brukes som kartplotter. Sittegruppen i salongen kan enkelt omgjøres til en solseng, og båten har en bred og god passasje ned til badeplattformen. 63 DC kan utrustes med Yamaha F115, F130 eller F150. Med største motor kan båten oppnå 43 knops hastighet.

Lengde:	6,3 meter
Bredde:	2,35 meter
Vekt:	990 kilo
Motor:	115 – 150 hk
Pris:	448 000 kroner

yamarin.com/no



Designsprek bowrider

T59 er siste tilskudd fra svensk-amerikanske Uttern. Den nye modellen er en såkalt bowrider med heldekkende vindskjerm og sittegruppe forut. De to benkene foran vindskjermen kan bli til en stor solseng ved å legge inn en plate i midten. Bak vindskjermen er det en tradisjonell innredning med to vendbare stoler og en akterbenk. Båten kan utrustes med motorer fra 100 til 150 hk. Med største motor vil toppfarten ligge rundt 40 knop.

Lengde:	5,84 meter
Bredde:	2,34 meter
Vekt:	989 kilo
Motor:	100 – 150 hk
Pris:	409 900 kroner m/ 150 Mercury

bakkenmotor.no



Aluminium fra Australia

Australske Alloycraft har en patentert skrogkonstruksjon kalt «negativt chine» som skal gjøre båten meget stabil, både i fart og når den ligger stille. Alloycraft er i utgangspunktet enkle helsveidese aluminiumsbåter til litt røff bruk. Men båtene kan utrustes med det meste av ekstrautstyr, for å gjøre det bekvemt å ferdes på sjøen. Alloycraft J-455 er den nest største av fire modeller som tilbys i Norge. Den har lastekapasitet på et halvt tonn og planer ifølge importøren lett med så lite som ti hk på akterspeilet.

Lengde:	4,55 meter
Bredde:	1,88 meter
Vekt:	290 kilo
Motor:	10 – 40 hk
Pris:	47 900 kroner u/motor

trbaat.no

Prisgunstig svensk skjærgårdsjeep

Ryds 448 Sport er en prisgunstig skjærgårdsjeep som burde passe bra som landstedbåt, eller som en enkel båt til vannsport eller hygge på fjorden. «Nye» Ryds er kjent for sitt høye fribord og gode stuverom. Det som begynte med Futureline 528 i 2012, har nå blitt til en rekke mer eller mindre identiske båter, men med ulik lengde. Standard motorstørrelse på 448 Sport er 40 hk, som gir båten 28 knops toppfart.

Lengde:	4,48 meter
Bredde:	1,92 meter
Vekt:	320 kilo
Motor:	40 – 50 hk
Pris:	124 900 kroner m/ Suzuki 40

stokken.no



Tre køyeplasser

Ranieri NEXT 220 er en skikkelig italiensk solskinnsbåt, designet for late dager på sjøen. Men under fordekket skjuler det seg faktisk en real lugar med hele tre køyeplasser. Denne er overraskende stor, ettersom båten nærmest ser ut som en vanlig skjærgårdsjeep. Lugaren gjør at en liten familie kan ta seg en overnatting eller to med relativt god komfort. Toppfarten er oppgitt til 37 knop med 200 hesters motor.

Lengde:	7,35 meter
Bredde:	2,50 meter
Vekt:	1200 kilo
Motor:	200 – 250 hk
Pris:	563 000 kroner m/ 200 Mercury EFI

vikenbaat.no

Lengde:	16,33 meter
Bredde:	4,57 meter
Vekt:	14 998 kilo
Motor:	870 hk
Pris:	7 900 000 kroner

kragstad.no



Luksuriøs hytte på sjøen

Beneteau Monte Carlo 52 er en flytende hytte på 54 fot. For 7,9 millioner kroner kan du nyte utsikten fra panoramavinduene i styrhussalongen, eller samle hele vennegjengen til middag på den enorme flybridgen. Om natta kan du sove godt i en av de åtte køyene om bord. Toppfarten er oppgitt til 27 knop for den 15 tonn tunge båten, om den motoriseres med to Volvo Penta D6 435.



Drømmebåt for solskinnsdager

Når sola skinner og vinden knapt merkes, er det smeidedag på sørlandet. Da er alt man kan ønske seg en åpen italiensk RIB med skikkelig solseng. Nye Capelli Tempest 1000 Open er god for 50 knop med sine 600 hestekrefter fordelt på to motorer. Strengt tatt er ikke 1000 Open en helt ny båt, men en videreutvikling av en tidligere utgave. Nå har båten fått ny styrekonsoll, større sittegruppe og nye designelementer og farger. Toalett, kjøleskap og dusj er standardutstyr på 33-foteren.

Lengde:	10,00 meter
Bredde:	3,32 meter
Vekt:	2 300 kilo
Motor:	500 – 600 hk
Pris:	1 630 000 kroner

erling-sande.no

WOW

Fin eller bare futuristisk? Det oser i alle fall fart og luksus av nyskapningen Fairline F-33. Da britene skulle lage sin nye cabin cruiser, engasjerte de italienske Alberto Mancini. Resultatet vekker garantert oppsikt på fjorden, og båten har allerede blitt en salgssuksess for Fairline. Båten har køyeplass til fire personer, fordelt på to lugarer. I tillegg har den et stort toalettrom på styrbord side, under dekk. F-33 leveres ikke med bare en motor. Den har to motorer fra Volvo eller Mercruiser, de fleste bensinmotorer. I Norge vil sannsynligvis versjonen med to Volvo Penta D3, på totalt 440 hk, bli mest populær på grunn av drivstofføkonomien. Med disse dieselmotorene får båten en toppfart på 33 knop. Den kan oppnå 47 knops hastighet med de største Mercruiser-motorene på totalt 860 hk.



Lengde:	9,99 meter
Bredde:	3,50 meter
Vekt:	6 710 kilo
Motor:	440 – 860 hk
Pris:	3 600 000 kroner

nauticnorway.no

Foto: Redningsselskapet

SIKRING AV LIV, VERDIER OG MILJØ

DNV GL spiller en viktig rolle og er et anerkjent kvalitetsstempel innen Klasse. DNV GL har lang erfaring med klassifikasjon av ny og effektiv teknologi. Som DNV GL-kunde inngår du i et nettverk der service og tilgjengelighet står i fokus.

Klasse • Konsept • Operativ drift •
Sikkerhetsstyringssystem • Konsulenttjenester

DNV GL AS, Veritasveien 1, 1336 Høvik
Tlf: 67 57 99 00, www.dnvgl.com

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL



Mobil
Smøremidler

NÅR KVALITET ER LIVSVIKTIG!

DRIVSTOFF OG **Mobil** SMØREMIDLER
LEVERES OVER HELE KYSTEN AV **Bunker Oil**

Våre avdelinger: **Bergen:** 55 11 95 30 - **Ålesund:** 70 10 47 47 - **Tromsø:** 77 66 41 20

Vi støtter Redningsselskapet

Finn vårt nærmeste tankanlegg: **bunkeroil.no**

Også erfarne trenger sikkerhetskurs

Tekst: Lars-Ludvig Røed

Foto: Privat og RS Akademiet

Skal du på langtur? Eller seile regatta?

Vil du – som allerede kan seile – bli en enda bedre og tryggere seiler?



– Sikkerhet bør være det første vi tar om bord. Når noen regattaseilere velger å bruke 70 000 kroner på nye seil istedenfor en redningsflåte eller annet nødvendig sikkerhetsutstyr, har de dessverre ikke skjønt poenget.

Simen Løvgren har påtatt seg en oppgave. Han vil lære norske seilere mer om sikkerhet, mer om alt det man bør vite og kunne for å mestre båt og tøffe forhold – uten å gamble med liv og helse.

– De siste årene har vi dessverre vært lite opptatt av sikkerhet og kunnskap her i Norge. Vi har faktisk gått motsatt vei av Europa, der er de mye flinkere, sier Løvgren.

Etter mange års erfaring med havseilas («short handed») og en seilertilværelse, har han nå bragt med seg sine erfaringer og kunnskaper inn i kurslokaler. Han har bygget et todagers sikkerhetskurs, basert på en standard fra World Sailing (tidligere ISAF). Kurset «World Sailing Offshore» arrangeres på RS Noatun i Horten. Der det heter i introduksjonen at «deltagere bør ha seilt tur eller regatta en periode i forkant for å ha godt utbytte av kurset», det handler altså ikke om de helt ferske.

– Hva skorter det mest på, altså hos seilere som faktisk har lært seg å seile?

– Nylig besøkte jeg Asker Seilforening, der snakket vi om at to seilere i år har falt over bord i regattaer, underlig nok ble begge reddet av samme mann. Interessen for temaet var så

stor at vi måtte flytte arrangementet, og jeg tror at flere nå tenker på at noe kan skje også dem. Regattaseilerne har følt seg trygge. De 40 seilerne som deltok på WSO-kurset i våres, var overveiende turseilere, mange var par, de er mer ydmyke. Ydmykhet bor naturlig i folk, men den har nok vært lite trent i en del seilmiljøer de siste årene. Det har handlet mer om været og det taktiske enn om sikkerhet, sier Simen Løvgren.

Den som tar turen til Horten og WSO-kurset, vil få en opplæring fordelt på to dager. Åtte timer teori, syv timer praktisk opplæring. Et repetisjonskurs gjennomføres på syv timer på én dag. En repetisjon er nødvendig hvert femte år, altså for å beholde den godkjenningen som kurset gir. Med kurset følger – altså i tillegg til økt trygghet – en rett til å delta på regattaer med sikkerhetskategori 0-2 eller 3 når man i tillegg har tatt OSN-godkjent førstehjelpskurs.

Hva lærer man så på et offshore seilkurs? Det handler om å gi hjelp til et annet fartøy, om personlig sikkerhetsutstyr, brannsikkerhetsregler og brannslukking, mannskap over bord, nedkjøling, kuldesjokk og drukning, maritimt vær, hardværseiling, stormseil, skadekontroll, pyroteknikk og signalutstyr, nødkommunikasjon, redningsflåter og evakuering.

– Opplæringen er veldig realistisk. I bassenget på Noatun kan vi skape bølger, og vifter sørger for vind opp til liten kuling – og regn. Når vi også skrur av lyset, er det veldig lærerrikt å få testet sin egen redningsvest. Dessuten utløser vi en redningsflåte og lærer folk å komme seg om bord, forteller Simen Løvgren.

Tilbakemeldingene har vært gode. Hallstein Mørk har tidligere bl.a. krysset Atlanteren og tatt et sikkerhetskurs, men med en planlagt ARC World-etappe over Stillehavet for døren, «tvang det seg fram å melde seg på»:

«Veldig bra beslutning! Jeg nøt hvert sekund på sikkerhetskurset. Veldig mye nyttig som jeg hadde glemt. Veldig mye nyttig som jeg ikke kunne. Masser av dårlig samvittighet for alle ting som liksom hadde skidd ut om bord.»

«Valuta for penga»

I sommer gjennomførte Marianne Svinsholt Smith (33) og Daniel Hauksson (30) en tre



Øverst: Ikke minst når vinden blir frisk, kan også erfarne seilere ha ting å lære. Hallstein Mørk har deltatt på kurset «World Sailing Offshore».

Over: I bassenget på RS Noatun kan det lages både regn, vind og bølger – altså realistiske forhold for en seiler.

Til høyre: Marianne Svinsholt Smith og Daniel Hauksson seilte i sommer fra Åros i sør til Tromsø i nord. Før de la i vei, gjennomførte de WSO-kurset på Noatun.




måneder lang seiltur langs norskekysten, fra Åros til Tromsø. Før de kastet loss, deltok de på World Sailing Offshore-kurset. Om turen og kurset skriver de følgende:

«I forberedelsene til langturseilasen var sikkerhet et viktig moment for oss. Vi fant ut at WSO-kurset inneholdt det vi ønsket å trene på av farlige situasjoner. Sikkerhetskurset ga absolutt valuta for penga, her var det ikke spart på hverken utstyr eller personell for å gi et realistisk inntrykk. For oss var det viktig at begge tok kurset. Både for å dele kunnskap, men også for å kunne håndtere eventuelle situasjoner senere. Sikkerhet var grunnmuren i all vår planlegging,

og langturen vår ble heldigvis full av gode opplevelser.»

Gode opplevelser kan det også bli på selve kurset. Kurscenteret RS Noatun ble åpnet for ett år siden, og en tilbakemelding om sted og kurs lyder slik:

«Nye, flotte lokaler, flott sted å overnatte og med dyktige forelesere og andre deltagende seilere gjorde dette til et høydepunkt i seil-sesongen.» 

For mer informasjon og påmelding:
www.rs.no/kurs

«Som kulturminister sørget jeg for å styrke rammevilkårene til Redningssselskapet fordi jeg ser hvor viktig det er å satse på kystberedskap og sjøsikkerhet, for båtfolket og for alle andre som ferdes på og ved sjøen».



ODDBJØRN SPØR

Oddbjørn Lager Nesje er leder for markedskommunikasjon og samfunnskontakt i Redningssselskapet

1. HVILKE SJØSIKKERHETSUTFORDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK FOR SKIPSTRAFIKK OG BÅTLIV SER DU PÅ SOM DE VIKTIGSTE?

Norge er en båtnasjon, fra store frakteskip til små fritidsbåter, og jeg er glad for at mange liker å tilbringe tid på sjøen. Nå har vi lagt bak oss en sommer med flere forferdelige ulykker, og disse må vi ta på høyeste alvor. Derfor er jeg glad for at vi har lagt frem en egen stortingsmelding om sjøsikkerhet. Denne adresserer mange av de utfordringer sikkerhet på sjøen kan ha, men ikke minst også gode tiltak for hvordan vi skal nå regjeringens nullvisjon når det gjelder alvorlige ulykker på sjøen, eller i transportsektoren ellers.

2. HVA MENER HØYRE ER DE VIKTIGSTE TILTAKENE FOR Å STYRKE DEN FOREBYGGENDE SJØSIKKERHETEN?

Flere av de foreslåtte tiltakene i meldingen er viktige og riktige, og jeg ser frem til å diskutere og se på hvilke konkretiseringer som eventuelt må med i meldingen. I dette arbeidet skal Høyre og våre kolleger på Stortinget ha dialog med aktuelle aktører. Vi må ikke lage for tungvinte ordninger, men det er åpenbart at det trengs ytterligere kompetansekrav for de som skal føre båter i høy hastighet.

Fra min tid som kulturminister var jeg så heldig at jeg fikk besøke Redningssselskapet flere ganger i forbindelse med arbeidet med ny modell for fordeling av overskuddet fra Norsk Tipping til humanitære og samfunnsnyttige organisasjoner. Dette arbeidet sørget for at de tre beredskapsorganisasjonene Røde Kors, Redningssselskapet og Norsk Folkehjelp får en fast prosentandel av overskuddet til Norsk Tipping. Som kulturminister sørget jeg for å styrke rammevilkårene til Redningssselskapet fordi jeg ser hvor viktig det er å satse på kystberedskap og sjøsikkerhet, for båtfolket og for alle andre som ferdes på og ved sjøen.

3. I STORTINGSMELDINGEN «SAMHANDLING FOR BETRE SJØTRYGGLEIK» STÅR DET AT «REGJERINGA VIL VURDERE OM DET BØR INN-

FØRST EIT EIGE TEORETISK OG PRAKTISK KURS FOR FØRARAR AV FRITIDSBÅTAR SOM KAN OPPNÅ STØRRE FART ENN 50 KNOP.» HVORDAN VIL HØYRE KONKRETISERE DETTE FORSLAGET I SIN BEHANDLING AV STORTINGSMELDINGEN PÅ STORTINGET?

Høyre har registrert at Redningssselskapet har sendt inn flere gode forslag til meldingsarbeidet, og personlig synes jeg forslaget om at det bør innføres et eget teoretisk og praktisk kurs for førere av fritidsbåter som kan oppnå svært høye hastigheter, er et veldig godt forslag. Jeg tror krav om kunnskap og kompetanse er sentralt i forebyggingsarbeidet.

4. HVA VIL HØYRE GJØRE FOR Å BIDRA TIL Å REDUSERE ANTALLET DRUKNINGSULYKKER OG STYRKE SIKKERHETEN TIL TURISTFISKERE?

For Sjøikkerheten til turistfiskere har vi også fått flere gode innspill til sjøsikkerhetsmeldingen. Disse ser vi nå frem til å gå gjennom for å vurdere om dette er de riktige tiltakene, eller om det er andre eller flere tiltak vi må se på. Her oppfordrer Høyre alltid interesserte og berørte parter om å ta kontakt hvis de har innspill de ønsker å komme med.

5. HVORDAN ER DU SELV MED PÅ Å BIDRA TIL ET TRYGGERE OG SIKRERE SAMFUNN, OG HAR DU NOEN GANG TRENGT HJELP I EN KRITISK SITUASJON?

Ute på sjøen hjelper vi alle som er i en krevende situasjon. Hjemme hos oss vet alle at redningsvest gjelder på sjøen – ALLTID, og for alle. Jeg er også opptatt av fart, og mengdekjøring. Akkurat som med andre trafikale forhold, må både kjøretøy og føre behandles med respekt og det forsøker jeg å formidle til de rundt meg. Ute på sjøen er det vær og vind man må være ekstra oppmerksom på når en skal ut med båten.

Har du hatt behov for hjelp?

Heldigvis har jeg sluppet å be om hjelp ute med båten. **R**



STORTINGSREPRESENTANT OG
HØYRES FRAKSJONSLEDER I
NÆRINGSKOMITEEN

LINDA C. HOFSTAD HELLELAND

”

Hjemme hos oss vet
alle at redningsvest
gjelder på sjøen –
ALLTID, og for alle.

Kurs og konferanse. Eller noe å feire?



Velkommen til Noatun i Horten med moderne fasiliteter, utendørs badebasseng, fine uteområder, restaurant og utleie av møterom, konferansesal og festlokaler.

- Fra små møter til store konferanser.
- Restaurant Njord byr på lokal og kortreist mat fra Oslofjorden og Vestfold.
- Sommercamp og -skoler hvor barn og unge kan lære mer om sjøvett.
- Ta båtførerprøven og lære deg navigasjon og VHF.
- Sikkerhetskurs for offshore, skip, rederi og landbasert industri.

Velkommen til Europas ledende kurs- og kompetansesenter innen sjøsikkerhet, redning og beredskap.

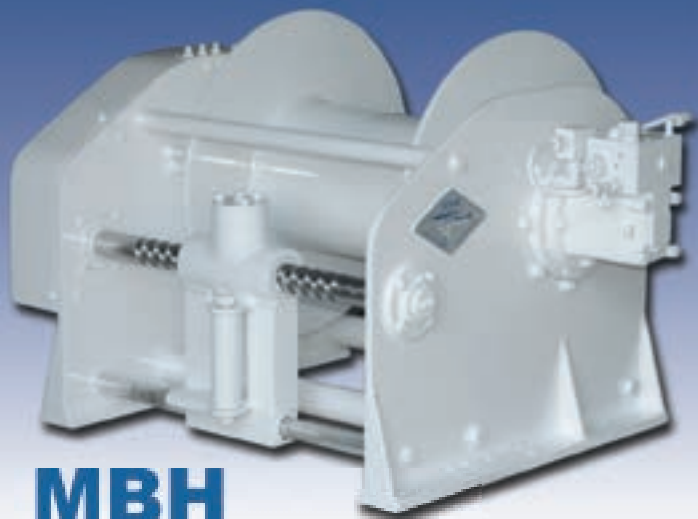
Bestill kurs, konferanse eller lokaler til private arrangementer hos oss.

RS Noatun

Langgrunnsveien 24. 3188 Horten
www.rs-noatun.no
Telefon 934 05 400



VINSJER
fra MB Hydraulikk



MBH

MB HYDRAULIKK AS

6693 MJOSUNDET – TLF 71 64 77 00 – FAX: 71 64 77 01



Norsk Sjømannsforbund

Til støtte for sjøfolk i over hundre år

Rosenkrantz gate 15-17
Boks 2000 Vika, 0125 Oslo

Tlf: 22 82 58 00 Fax: 22 33 66 18

www.sjomannsforbundet.no

Stilsikkert gjerde i støpejern
Rask levering



Webjørn Hammersbøen
Ruud, 2040 KLØFTA
Mobil: 905 39 457
post@wh-produksjon.no

www.wh-produksjon.no



**Ta kontakt
for et godt tilbud**

Sikre julegavetips

Tekst: Lars Kristian Mosby Enger. Foto: Produsent

Varm og miljøvennlig

Medlemspris: 1 899 kroner. nettbutikk.rs.no

Ecoalf ASP er en ultralett og varm dunjakke laget av resirkulerte fiskegarn. Den er fylt med en blanding av miljøvennlig dun og microfiber. Jakka finnes i to ulike farger og størrelser fra M til XXL. Du finner flere Ecoalf-produkter i Redningssselskapets nettbutikk.



Synlig sydvest

Medlemspris: 195 kroner. nettbutikk.rs.no

RS-sydvesten er en tradisjonell sydvest i høy kvalitet, produsert av Hansen Protection. Designet er basert på tilbakemeldinger og ønsker fra erfarne sjøfolk. Sydvesten har mykt fôr som gjør den behagelig å ha på hodet.



Flammehemmende undertøy – nå i RS Nettbutikk

Medlemspris: 665 kroner. nettbutikk.rs.no

Devold Spirit er laget av Lenzing og merinoull. Dette er to-lags kvalitetsundertøy, som reduserer risikoen for å få andre og tredje grads forbrenning betraktelig. God beskyttelse, sammen med plaggenes lette vekt og design, gjør dette til markedets mest avanserte flammehemmende undertøy. Lenzing FR® reduserer risiko for varmemstress, og har svært begrenset varmekrymp i stoffet. Strikkestrukturen i kombinasjon med merinofiber, gjør at plagget absorberer fuktigheten fra kroppen og transporterer den til utsiden der den fordamper.



Se i mørket

Pris for minste modell, M320: 8 495 euro. raymarine.no

Stadig flere store fritidsbåter har proffustyr som varmesøkende kamera om bord. Nå kommer Raymarine med en ny FLIR-kameraserie, kalt M300. Den nye kameraserien består av fem ulike modeller med oppløsning på 640 x 320 bildepunkter. Den dårlige nyheten er at termiske kameraer fortsatt er relativt dyre.

Svømmerens beste venn

Pris: 2 699 kroner. garmin.no

Pulsklokker har blitt svært populære. Minuset med mange av dem er at de ikke tåler vann spesielt godt. Nye Garmin Swim 2 måler pulsen din også under vann. Den registrerer også antall svømmetak, lengden per svømmetak, samt distanse og tempo. Dette er i første omgang en avansert treningsklokke for svømmere, men den viser også din GPS-posisjon, slik at du kan melde fra nøyaktig hvor du er, om du skulle ha behov for assistanse. Videre loggfører klokka søvnen din, teller skrittene dine og viser innkomne SMS-meldinger. Batteriet leverer i opptil syv dager, dersom GPS-funksjonen ikke er aktivert.



Slukker batteribrann

Pris: 4 579 kroner. houseguard.no

Med stadig mer fokus på batterier i både bil og båt, er det godt å vite at det utvikles brannslukkere som kan være til hjelp om en batteribrann skulle oppstå. Allerede for cirka to år siden ble den første spesialbrannslukkeren for branner i litium-ion

batterier lansert. Det virksomme slukkemiddelet AVD har en unik egenskap til å kunne slokke denne typen branner. AVD legger seg som et belegg over flammene, noe som innebærer at det hindrer syretilførselen og kveler brannen. Housegard LithEx-6 inneholder seks kilo slukkemiddel, som tømmes i løpet av to minutter.



Livreddende stige

Pris: Fra 2 000 kroner. wee-marine.no

Wee Marines nødstiger kommer i tre utgaver: Kompositt, varmgalvanisert stål for kai og varmgalvanisert stål for flytebrygge. Stigene kan monteres på eller ved brygger/flytebrygger og kaianlegg, for å sikre lett oppstigning av havet. En nødstige kan være avgjørende for om en person som har havnet i sjøen klarer å komme seg opp eller ikke. Stigene kan leveres med LED-nødlis som lades automatisk av sola, og gjør stigen synlig om natta.

Litt mer trøkk

Pris: 2 399 kroner. pronav.no

Er du av typen som liker å skape liv i gjestehavna? Da kan kanskje denne ti tomers subwooferen være noe for deg. Nyheten Fusion FM-S10RW er vanntett og leverer en dyp bass. Høytaleren tåler vannsprut og bygger kun 2,5 millimeter ut.

Prisgunstig undervannsdrone

Pris: 5 690 kroner. focusnordic.no

Chasing Dory er en rimelig undervannsdrone som kan dykke ned til 15 meters dybde og ta video i full HD. Fulladet kan dronen opereres i inntil en time før batteriet er flatt. Denne kan være fin som leketøy, eller til sjekk av propell og skrog når det er for kaldt til å dykke i badebuksa.





Stabil båt

Pris: Fra 200 000 kroner. sea-tek-no

Er du lei av at båten ruller når du skal spise middag om bord? I så fall kan en gyrostabilisator være løsningen. Gyrostabilisatoren fra Seakeeper kan monteres i nybygg, eller settes inn i «gamlebåten». På mindre fartøyer tar installasjonen ned mot 48 timer, mens større installasjoner krever en til tre ukers arbeid. Seakeeper kommer i 13 ulike størrelser, der den minste er beregnet for båter fra 27–35 fot.



Mange funksjoner

Pris: 2 399 kroner. seatronic.no

Standard Horizon GX1400G er en fastmontert VHF-radio med innebygget GPS og DSC. GX1400G er bygget etter Standard Horizons «E2O»-prinsipp: Easy to Operate. VHF-en har en innebygget 66-kanals GPS-mottaker, for enkelt oppsett av DSC-samtaler, posisjonsdeling, navigasjon etter veipunkter og DSC nødanrop. Sendeeffekten er 25 watt. GX1400G kan monteres på brakett eller felles inn.



Prisgunstig dieselvarmer

Pris: 6 490 kroner. stokken.no

Båtlivet kan være kaldt. Hvorfor ikke gjøre det litt mer komfortabelt med en dieselvarmer? Stokken Båt & Motor har nå begynt å selge en rimelig dieselvarmer som gir 2 200 watts effekt. Med prislapp på 6490 kroner – under halvparten av den mer kjente Webasto-varmeren med tilsvarende effekt. Om kvaliteten er like god vet vi foreløpig ikke.



Lyser opp i mørket

Pris: 1 790 kroner. nettbaat.no

Smart Light Halogen er en fjernbetjent lyskaster som kan være kjekk å ha når det er mørkt, eller når du trenger arbeidslys om bord. Lyskasteren er vanntett med IP-klasse 65. Ved hjelp av en 55 watts H3 halogenpære, får lyset lang rekkevidde. Smart Light Halogen styres horisontalt og vertikalt med en av de to medfølgende fjernkontrollene.



Små, men avanserte

Pris: Henholdsvis 4 099 og 6 099 kroner. garmin.no

GPSMAP 86 leveres i to versjoner. Den mest avanserte, 86i, har innebygget inReach satellittkommunikasjon, som gjør at du kan få kontakt med hjelpesentraler og melde din nøyaktige posisjon. Funksjonen krever et aktivt satellittabonnement. Grunnmodellen, GPSMAP 86, mangler satellittkommunikasjon, men byr ellers på det aller meste du måtte ha behov for. Den kan bruke Garmins BlueChart sjøkart og er ellers kompatibel med andre Garmin-produkter. Enhetene leveres med tre tommer stor fargeskjerm. De flyter og er vanntette.



For ferskvannsfiskeren

Foreløpig pris: 3 703 euro. lowrance.no

Den kraftigste, mest lydlose og mest integrerbare elektriske trollingmotoren til dags dato, sier Lowrance om sitt nye produkt Ghost. Den børsteløse motoren er ifølge Lowrance 25 prosent kraftigere enn nærmeste konkurrent og gir 45 prosent lengre kjøretid. Den medfølgende fotpedalen styrer alle motorens funksjoner.

Stolt forvalter

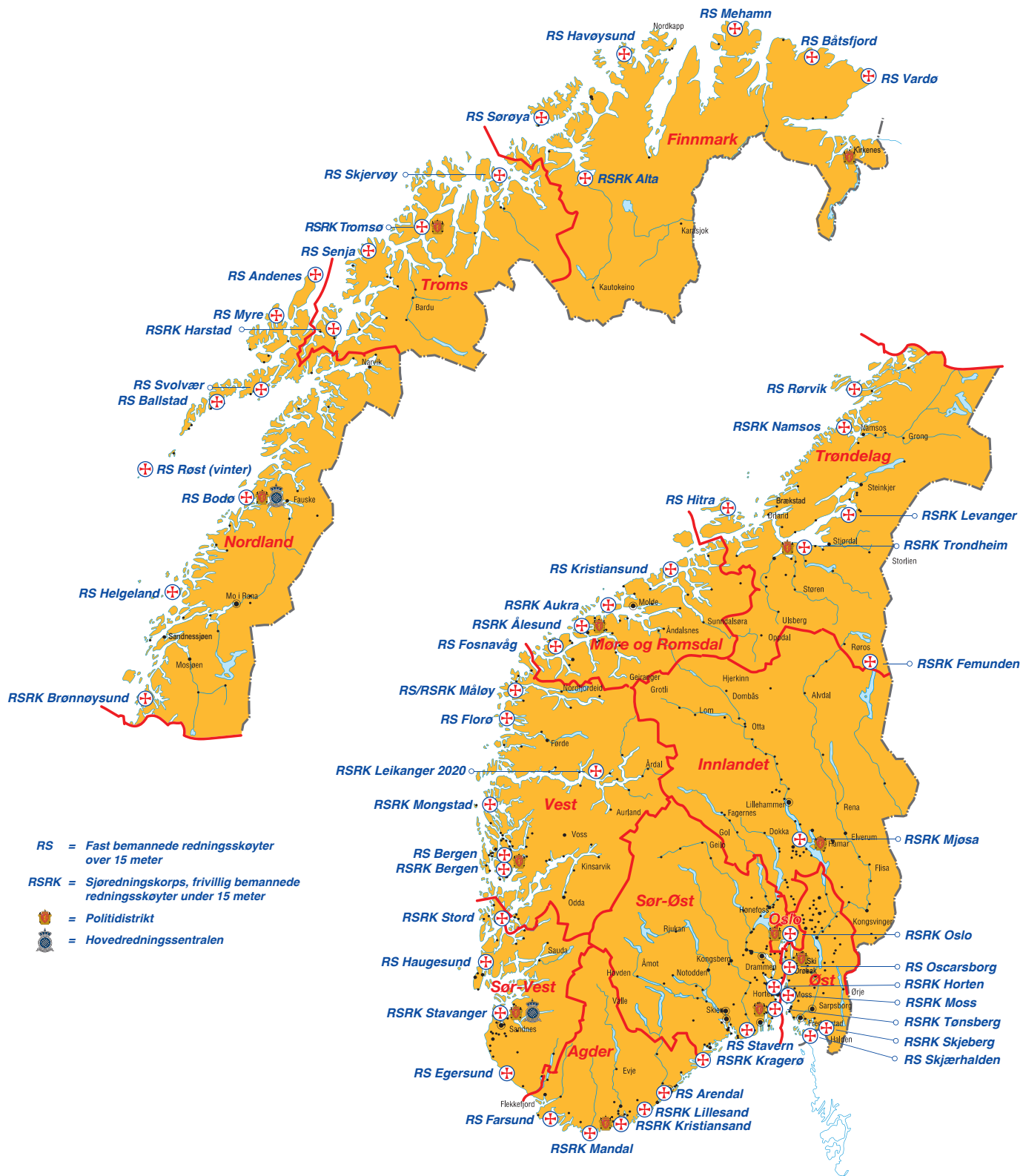
HAVFISK er Norges største fiskeriselskap. Vi har 9 trålere som fisker torsk, hyse, sei og reker. HAVFISK har omlag 380 ansatte. Vårt mål er å bli Norges beste trålrederi, bygget på våre verdier trygghet, bærekraft, lønnsomhet og stolthet.

WWW.HAVFISK.NO

 **HAVFISK**

Våre stasjoner 2019

Redningsselskapet har stasjoner langs hele norskekysten og på Mjøsa og Femunden.



Våre fartøy 2019

Lengde/bredde/vekt/fart/slepekraft/dypgang/motor/lettbåt



FOSEN-KLASSEN ANT: 6

Lengde:	24,7 m	Slepekraft:	23 tonn
Bredde:	6,38 m	Dypgang:	2,1 m
Vekt:	95 tonn	Motor:	2 x MTU 1440 kW
Fart:	29 knop	Lettbåt:	RIB



SKOMVÆR-KLASSEN ANT: 5

Lengde:	21 m	Slepekraft:	6 tonn
Bredde:	5,7 m	Dypgang:	3,3 m
Vekt:	52 tonn	Motor:	2 x Mitsubishi, tot. 1550 kW
Fart:	25 knop	Lettbåt:	3,6 meter Zodiac



STAFF-KLASSEN ANT: 4

Lengde:	12,6 m	Slepekraft:	2,5 tonn
Bredde:	3,9 m	Dypgang:	0,6 m
Vekt:	11,2 tonn	Motor:	2 x 500 HK FPT
Fart:	42 knop		



VON KOSS-KLASSEN ANT: 2

Lengde:	23 m	Slepekraft:	16 tonn
Bredde:	6,5 m	Dypgang:	1,4 m
Vekt:	103 tonn	Motor:	2 x MTU 1500 kW
Fart:	28 knop	Lettbåt:	RIB



PETTER C.G. SUNDT-KLASSEN ANT: 6

Lengde:	17 m	Slepekraft:	5,5 tonn
Bredde:	4,6 m	Dypgang:	1 m
Vekt:	27,8 tonn	Motor:	2 x Scania D16 1000 hk
Fart:	42 knop	Lettbåt:	Rescuerunner



SIMRAD-KLASSEN ANT: 15

Lengde:	12 m	Slepekraft:	2,2 tonn
Bredde:	3,52 m	Dypgang:	0,7 m
Vekt:	9,7 tonn	Motor:	2 x Yanmar tot. 650KW
Fart:	34 knop		



ULSTEIN-KLASSEN ANT: 3

Lengde:	22 m	Slepekraft:	12 tonn
Bredde:	6,26 m	Dypgang:	1,2 m
Vekt:	54 tonn	Motor:	2 x MTU 1221 kW
Fart:	38 knop	Lettbåt:	Rescuerunner



ADELER-KLASSEN ANT: 3

Lengde:	16,1 m	Slepekraft:	5,1 tonn
Bredde:	4,7 m	Dypgang:	1,7 m
Vekt:	28,5 tonn	Motor:	MAN Diesel 2 x 662 kW
Fart:	25 knop	Lettbåt:	3,2 meter Zodiac



VEKTER-KLASSEN ANT: 2

Lengde:	11,2 m	Dypgang:	0,75 m
Bredde:	3,8 m	Slepekraft:	1 tonn
Vekt:	5,2 tonn	Motor:	2 x Mercury Verado 400
Fart:	45 knop		



EMMY DYVI-KLASSEN ANT: 3

Lengde:	20,4 m	Slepekraft:	10 tonn
Bredde:	6,8 m	Dypgang:	1,45 m
Vekt:	96 tonn	Motor:	2 x Mitsubishi S12R 960 kW
Fart:	25 knop	Lettbåt:	Norsafe Midget rescue boat



BERGESEN-KLASSEN ANT: 8

Lengde:	13,9 m	Slepekraft:	3 tonn
Bredde:	4,2 m	Dypgang:	0,7 m
Vekt:	12 tonn	Motor:	2 x Saab Iveco 500 hk
Fart:	42 knop		



ANDRE KLASSER ANT: 1

Lengde:	8,4 m	Dypgang:	0,45 m
Bredde:	2,7 m	Slepekraft:	0,6 tonn
Vekt:	1,8 tonn	Motor:	VP D4 315 hk
Fart:	38 knop		



SinkabergHansen

SETTEFISK - MATFISK - SLAKTERI - VIDEREFØREDLING

Rett fra havet

Marøy, 7900 Rørvik | T: 74 38 91 70 | post@sinkaberg-hansen.no
www.sinkaberg-hansen.no



REMØY SHIPPING

SAFE AND SOLID



Strandgaten 197
5004 Bergen
Postboks 1163 Sentrum
5811 Bergen
Tlf 55 30 78 00
www.utkilen.no

DITT VALG I NORD

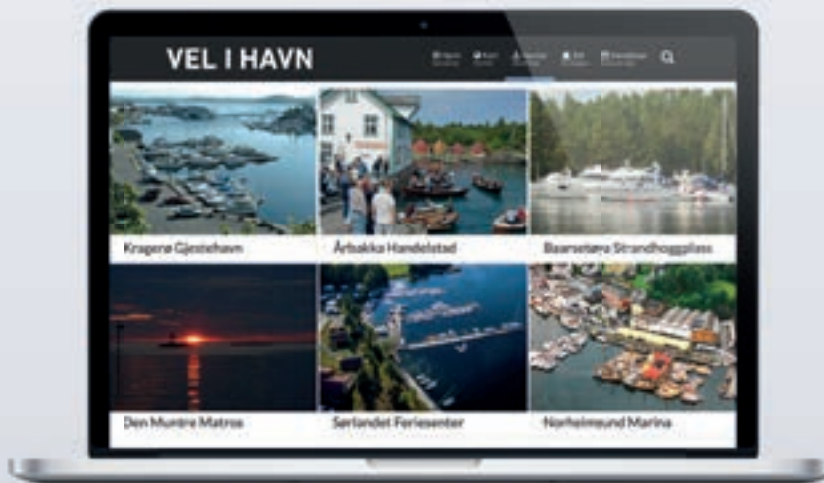
– nordnorsk skipsmegler og transportør



Terminalgaten 58 | 9019 Tromsø | Tlf 77 62 10 50
office@holmshipping.no | www.holmshipping.no

REDNINGSSKAPETS VELIHAVN

- BÅTFOLKETS NETTSTED



Q Søk...og finn

- Gjestehavner - Uthavner - Kystkommuner - Verdt et besøk - Båtforeninger - Marinaer - Bunkers
- Redningsskøyter - Båter - Maritim ordbok - Forhandlere - Importører - Produsenter - Kart - og enda mer



redningsskapet.no - velihavn.no

KNOT

Knutsen
NYK Offshore
Tankers



M N Midt-Norsk
H Havbruk AS



7900 Rørvik - tlf: 908 44 800 E-mail: post@mnh.no www.mnh.no



Knutsen OAS Shipping

G. ØYE AS

UNDERVANNSENTREPRENØR
TLF: 91 33 95 88
45 02 89 97
98 87 95 17
WWW.G-OYE.NO

ARNEBJØRNVOLD AS

Estetert 1974

SKIPSELEKTRONIKK - KOMMUNIKASJON - SERVICEVERKSTED

Ytre Helgelands hovedleverandør innen skipselektronikk, fiskeleting, navigasjon og kommunikasjonsutstyr. Vi har solid erfaring og har kvalitet og god service som motto.

Du finner oss midt i Sandnessjøen sentrum, i Strandly Brygge helt på bryggekannten.

www.arnebjornvold.no
Torolf Kveldulvsonsgate 37A - 8800 Sandnessjøen - Tel: 75 04 02 18

AWILHELMTSEN

Cruise
Eiendom
Shipping & Offshore
Detaljhandel
Kapitalforvaltning

AWILHELMTSEN AS / Fossholm 1583 Viken, 0118 OSLO / TEL: 22 41 42 00 / awilhelmtsen.no

FOREBYGG HAVARI



Se video av
Prop Protector
i aksjon!

 **prop protector**
INSTALL SOME PEACE OF MIND, FIT A PROP PROTECTOR

Tau i propellen kan medføre ukontrollert avdrift med fare for ditt og andres fartøy og mannskap. PROP PROTECTOR er en akseldrevet, skarp propellkniv uten bevegelige deler, konstruert for å kutte tau, sene, plast, tang, siv, garnrester o.l. Enkel montering – gjør det selv! Testvinner! Rimelig investering for øket sikkerhet!
Bestill via rs@vannhandel.no eller 90609695

VANNHANDEL.NO



Yanmar Norge AS
ønsker alle
sine forbindelser
en
GOD JUL
og et
GODT NYTT ÅR!

Yanmar Norge AS - www.yanmar.no

YANMAR



Lofotkraft

Trygger
hverdagen
– investerer i
framtiden

Lofotkraft AS
Vorsetøyveien 31
Svolvær
Tlf 76 06 76 00
firmapost@lofotkraft.no
www.lofotkraft.no



Island Offshore støtter Redningsselskapet!



www.smartmarine.no

Gode sikkerhetsrabatter for fritidsbåter:
Totalmedlemmer i Redningsselskapet 10 %
Båtførerprøven 10 %
Godkjent havn, Securmark etc.
Se Møretrygd.no eller
facebook.com/skadeforebyggende

møretrygd
– i godt selskap



tdw.com



Troms Offshore og GulfMark har nå samlet sine styrker og ønsker alle sine samarbeidspartnere en riktig God Jul!

ME STØTTAR REDNINGSSELSKAPET

Lustrabaatane

www.lustrabaatane.no



NORWEGIAN HULL CLUB

EXPECT MORE

RS(+) VI STØTTER REDNINGSSKAPETS ARBEID



Rådgivende ingeniører
siden 1988



Løvold®

Komplette systemer for marin fortoyning
og flytende installasjoner i havet
www.lovoldas.no



www.magnar-eikeland.no www.crisma.no

Ljosheimvegen 2, 4050, Sola | Tlf: 47 67 66 00
DU FINNER OSS PÅ SOLA!

God jul fra oss i Nordbø Maskin



BATTERI OG STRØM



Vi leverer bl.a regulatorer & dynamoer fra 30A - 310A, samt tilbehør. Trolig det mest komplette utvalg på ladestrøm-fordeling, ladere, spesialladere, batterimonitorer, Invertere, ... mm. Gode løsninger for alle, basert på mer enn 30 års erfaring.



www.tbbecker.no

BRYGGER



BÅT/MOTOR IMPORTØR

FRYDENBØ

M A R I N E

Åkra Bilimport

Båtsalg
Service
Vinterlagring
www.aakrabaat.no | Tlf: 52 84 55 00

BÅTPRODUSENT



Telefon: 37 93 04 48
E-post: adm@ndb.no

BÅTUTSTYR



ELEKTRO / ELEKTRONIKK



Vi forlenger levetiden på
elektriske maskiner

www.teknor.as

FERGER



FISKE OG OPPDRETT



PR Brennholm
HJELLESTAD



FINNMARK
KYSTFISKE AS

FISKERNES AGNFORSYNING SA



Havneveien 40, 9610 Rypefjord
Tlf 78 42 17 80
E-post: lager@hamfrys.no
Vakttelefon 909 49 586



HAVGLANS AS



RS(+) VI STØTTER REDNINGSSLELSKAPETS ARBEID



Molineriggutt AS

ÅKREHAMN



Ledende på nyheter og fagstoff om oppdrettsnæringen i Norge og internasjonalt



RØSTAD & SØNN AS

ROSENVOLL AS



Selsøyvik Havbruk AS

Skjongholm AS
6916 Brekstad

STEINFJORDFISK og MS SKOLMEN

Steinfjordfisk A/S
Gymnasveien 21, 8370 Leknes
Telefon 76 08 55 48
sten@skolmen.com

Torsvågbruket AS

Ole Henrik Telebond
Tlf: 77 74 98 78. Faks: 77 74 97 07
Mobil: 982 11 780



FORBUND/FORENINGER

DET NORSKE MASKINISTFORBUND



HAVNER/HAVNEANLEGG



Strømtangen 39, 3950 Brevik
Tlf: 35 93 10 00 | post@grenland-havn.no
www.grenland-havn.no



Sunnhordland Marin AS

KAIBYGGING | SJØARBEID | DYKKEROPPDRAG



KOMMUNIKASJON



KRAFT / FORSYNING



LEVERANDØRER HAVBRUKSNÆRINGEN



Leverandør av rensefisk til oppdrettsnæringen

MOTORER OG UTSTYR



REP. / RESTAURERING



Terminalgata 114, 9019 Tromsø
Telefon: 77 51 98 00



SHIPPING, SJØTRANSPORT, OFFSHORE



RS(+) VI STØTTER REDNINGSSKAPETS ARBEID



BIOSTAR



IVAN ULSUND REDERI AS støtter Redningsselskapet



STEEM 1960
SHIPSROKERS

Munkedamsveien 45
P.O.Box 1717 Vika, 0121 OSLO
Telephone: 23 13 55 00
www.steem1960.com



AASEN SHIPPING

SIKKERHETSUTSTYR



STRØM



TRANSPORT



Sjøtransport med M/F «OSTERØY»
Tlf: 992 41 947 – 959 08 999
E-post: haalandmaritim@hotmail.com
Postadr: Postboks 33, 5291 Valestrandfossen



Ekspert på frakt av temperaturregulert gods



UTDANNING/FORSKNING

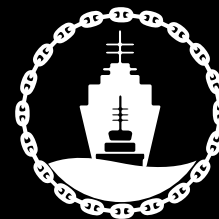


www.alesund.havn.no



Stadt Sjøtransport
Havnebuksering – Slepeoppdrag
Assistanse – Berging

www.tugs.no





ARNE BLYSTAD AS



HAAKON VIIS GT. 1, 0161 OSLO, NORWAY
PHONE: +47 23 11 82 70
WWW.BLYSTAD.NO – WWW.OHT.NO



BERGESENS ALMENNYTTIGE STIFTELSE

Postboks 366 Skøyen - 0213 Oslo
Telefon: 21 03 05 00



KLAVENESS MARINE

Willis Towers Watson



FRIORORDICA

Telefon: 71 20 68 00 Email: sales@frionordica.com
www.frionordica.com

Sigurd Dahl ANS

Kontakt telefon: 75 05 80 86
Antall gjesteplasser: 2
Kart nr: 56/57
Fortøyning: Flytekai
Beliggenhet/sted: Nord-Herøyvågen, Herøy kommune
Posisjon: N66 00.05 E12 18.34
Andre opplysninger:
Handelsforretning med olje, bensin, propangass, vann, fiskeredskaper, båtutstyr, salg av sjøkart. 2,5 km til kommunesenteret med bank, post, lege.



BERGEN SHIPPING AS



VEI 8, 1176 AKERSTAD, 4810 BERGEN
STYREKAMMERE 107 5004 BERGEN
TELEFON: 80 80 71 40
TEL. OFFIS: 80 80 71 40
ENTERPRISE NO: 861 210 807
ORG. NO: 861 210 807 0004



«Vi pumper der det trengs»

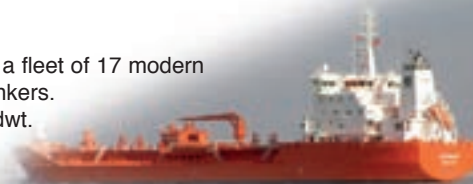
Delta-p, Pumpe og Kompressor Systemer AS
Tel: +47 67 80 69 00
www.delta-p.no / post@delta-p.no



REDERIET STENERSEN AS

www.stenersen.com / mail@stenersen.com

Stenersen operates a fleet of 17 modern chemical/product tankers.
From 13 - 19000 Mdw.



Kjetil Johansen Berling AS, Larvik 09

jippii

LØNNER SEG Å BLI PB-VENN!



LAST NED VÅR APP!

*GJELDER STOR PIZZA TIL FULL PRIS KJØPT I APP/NETT.



PIZZABAKEREN®



Havet endrer seg fort.

Med kystradio og VHF kan du sende og motta
nødsignal fra alle båter nær deg, og få hjelp i tide.

Les mer på kystradio.no

telenor | kystradio

safety at sea

