



Förtöjningsföreskrifter för OBF:s hamn

Bojfortöjning

Medlemmen äger och ansvarar för boj, bojsten och bojfortöjning. Medlemmen skall se till att systemet är i gott skick för att undvika skada på egen båt, andras båtar och brygga.

Y-bomsfortöjning

Föreningen ansvarar för y-bommen. Vid skador eller fel på bommen skall medlemmen omgående rapportera detta till hamnkaptten.

Förtöjning av båtar över 6 ton diskuteras i samråd med hamnkaptten.

Bojen

Bojen ska gott och väl bära kättingtyngden, men bör inte vara större än att den kan dras under ytan vid kraftig belastning.

Båtar som förtöjs på utsidan av yttre pontonerna samt på utsidan av de fasta bryggorna ska ha en 60-litersboj till båtar upp till två ton. Båtar över två ton ska ha en 120-litersboj.

Bojen bör märkas.

Bojtyngden (sten)

Bojtyngden (stenen) ska ha sådan vikt och sådant grepp i botten, att båtens drag- och lyftkraft vid sjöhävning ej kan flytta den ur dess läge.

Bojtyngden (stenen) utlägges utmed bryggplatsens centrumlinje, så att bojen vid förtöjning ej ligger längre ut än två båtlängder från bryggan.

Bojtyngdens vikt på land ska vara minst 250 kg/ton båt upp till 6 tons båt.

Bojkättingen

Bojkättingen ska ha en längd av minst 1,5 x vattendjupet.

Bojkättingen är en del av förtöjningen som är mest utsatt av förslitning (nötning, korrosion). Den är också genom sin tyngd en viktig ryckdämpare. Av dessa skäl är valet av kvalitet och dimension av kätting viktigt.

Lämplig kvalitet är klass 2 eller 3 enligt svensk standard, av vilken klass 3 är starkare. Det kan vara bättre ekonomi att använd grovre ogalvaniserad kätting än en klenare galvaniserad, eftersom galvaniseringen ändå snart nöts bort. Ofta kombineras grov kätting närmast botten med en klenare, eller en tamp tågvirke upp till bojen, vilka då ej får nå botten, eftersom den del som kommer i kontakt med botten slits mest.

Istället för kätting kan också armerad gummicord eller tågvirke användas, varvid speciella åtgärder får tillgripas för att undgå nötskador. Rekommenderad dimension, se tabell nedan.

Tågvirke

Tågvirke som används vid förtöjning ska ha hög draghållfasthet och vara motståndskraftigt mot nötning, ryck eller solljus. Som permanent förtöjningsgods rekommenderas långfibrigt tågvirke, tillverkat av polyester eller polyamid, s.k. "silke".

Båtar med två pollare/knappar i aktern, ska ha två linor mot bojen, som ska sträckas upp kraftigt, för att begränsa båtens rörelser i sidled. Aktertampen fästes i bojen med merxhake eller knop.

OBS! Vanliga karbinhakar är helt olämpliga för förtöjning.

Rekommenderade dimensioner kätting/tågvirke

Båtdeplacement i ton	Kätting m.m.	Tågvirke diameter m.m.
0,2	8	12
0,5	8	14
1,0	11	16
2,0	11	18
3,0	13	20
4,0 – 6,0	16	22

Förtöjningsfjädrar

Någon form av ryckutjämning måste finnas. Förtöjningsfjädrar av stål måste alltid säkras med kätting av sådan dimension som krävs enligt rekommendation ovan. Vissa fjädrar består av dragtåligt, ryckdämpande gummimaterial. Fjädern måste ha en sådan storlek att den passar för det tågvirke som behövs till båten.

Låses båten med kätting, måste denna vara så lång att fjädrarna kan fungera obehindrat.

Fendrar

Det ska vara minst tre fendrar på varje båtsida. De ska ha en sådan tyngd att de inte kan "blåsa upp" på däck. För att ytterligare tynga ner fendrarna kan de kopplas samman med tågvirke i sina nedre ändrar. Fendrarnas antal, form och storlek bestäms av båtens längd, höjd och fribordsprofil.

FÖRTÖJ ALLTID FÖR STORM!