

TERNA-



NR. 7 — 1971
3. ÅRG.

NYTT

ORGAN FOR BÅTKLUBBEN TERNA ORKANGER



Redaktørens spalte

Mye skrik og lite ull er det foreløpige resultat av havneskjønnet, men det er jo typisk for Orkdal kommune. I andre kommuner, som er langt mindre enn Orkdal, mæktes gjennomført både det ene og andre mens det her hos oss står på stedet hvil.

Jeg har hevdet det før, og vil gjenta det, at når det gjelder alt annet enn skolebygg, skoleskyss og skoleveg står det i stampe. Det er vel og bra med utdanning, men hva skal en med den hvis det ikke finnes arbeidsplasser hvor den ervervede visdom kan benyttes?

Nå er havneskjønnet på nytt utsatt - nå til november. Atter en gang må båtklubben utsette sin søknad om tippemidler til båthuset. Neste frist er høsten 1972. Kanskje vi da kan få sendt søknaden og håpe på tildeling langt ut på sommeren 1973.

Som jeg forstår er det nå gått i orden med tomta til småbåthavna, men utbygginga av denne må gå parallelt med hovedutbygginga for å få kostnadene ned på et lavere nivå.

Alvorlig talt - nå har jeg mistet all tro på vårt kommunale styre og stell. Det hjelper så lite med klapp på skulderen og rosende omtale av utført arbeid - her må det handling til!!

TOMBOLA OG KÅKEBORD

fredag 12. og lørdag 13. nov.

på „CORNER“

**GJENNOMGANGSLOTTERI og
AFTENTREKNINGER!**

*De av medlemmene som ønsker
å gi gevinster leverer disse på
„Corner“ torsdag 11/11 fra kl. 18⁰⁰*

Dameklubben TERNA

Betaler småbåteierne for høy assurance?

Får ikke mer enn realverdien igjen ved forlis

En båteier kommer bestyrtet og spør om det er riktig at hvis han har forsikret båten sin for tjue tusen kroner og hvis han totalforliser, så får han bare realverdien, eller dagens salgssum, som er ti tusen kroner.

— Hvis selskapet kan føre bevis for at båten bare er verd ti tusen kroner, så betaler vi ikke ut mer, sier en forsikringsmann.

— Men hvis min ti år gamle snekke med motor, som jeg mener er verd 15 000 kroner for meg, fordi kjøp av en ny snekke vil koste 15 000 kroner, hvis den forliser får jeg ikke utbetalt den summen jeg har forsikret for, og som det koster å skaffe en ny båt?

— Nei, sier forsikringsmannen, — men hvis båten får en skade som det koster fire tusen kroner å reparere, dekker vi hele skaden hvis båten ikke er underforsikret. Finner vi imidlertid at båtens realverdi er 10 000 kroner, og den er forsikret for 5 000 betaler vi bare det halve, altså 2 000 kroner for reparasjonen.

Dette er en meget interessant opplysning for småbåteierne, klokkelig nok har selskapet ikke skrevet noe om dette bak på kontrakten. De sier alle som en, at forsikre høyest mulig.

Det har de fleste båtfolk også gjort, de anser sin egen skute mer verd enn den prisen de får for den på markedet en høstdag. Men nå vet de altså det at de kan spare premie, ved å forsikre etter båtens realverdi.

*Fyll opp fryseboksene til
vinteren med kjøttrarer
fra Rønning!*

*Han gir også
gode råd og
vink!*

M. Rønning

Tlf. 80332 - Orkanger

iDOMUS

VIKING GRØNNE JAKTSTØVLER



VIKING GRØNNE JAKTSTØVLER for hele familien. Ypperlige for fritidsbruk. Lette og med god passform. Alle modellene har snøring, og ungdomsmodellene er forsynt med reflekskant. *Sanitiged-* behandling beskytter mot dårlig lukt og bakteriedannelse. Størr. fra 22–48.

domsmodellene er forsynt med reflekskant. *Sanitiged-* behandling beskytter mot dårlig lukt og bakteriedannelse. Størr. fra 22–48.

D DOMUS

ORCLA S-LAG S

HOVEDKONTOR TELEFON 80 200

De vanligste brannfarlige stoffer

i lystbåter er bensin, propangass, parafin, dieselolje, lakk, maling og rødsprit. Bensin og propangass er eksplosjonsfarlige selv i uopphetet tilstand. Bensin er det forbudt å oppbevare på plastkanner som ikke er tydelig merket at de er godkjente til slikt bruk. Det er ikke tillatt å lagre mer enn 5 liter bensin utenom tankens innhold. Bensinkanner skal være rødmalte og tydelig merket «Ildsfarlig». Vær alltid oppmerksom på faren for at bensindamp, som er tyngre enn luft, blir liggende som en usynlig bombe i båtbunnen. Eventuelle lekkasjer må øyeblikkelig repareres. Spill må omhyggelig tørkes opp. Sørg alltid for god utluftning. Propangass-apparater må monteres og brukes etter spesielle forskrifter gitt av Sjøfartsdirektoratet. Det er ikke tillatt å montere transportable propangass-apparater som kun må oppbevares og brukes i friluft. Installasjon av propangass-apparat skal utføres av kvalifisert installatør. Selv små mengder propangass gjør store mengder luft eksplosiv. Følg forskriftene for montering og bruk nøyaktig. Primus bør i hvert fall i større fartøyer kun brukes i spesielt kokested sikret med f. eks. galvaniserte jernplater.

DØDMANNSKNAPPEN

kan være en fornuftig investering ombord i hurtiggående passbåter. «Dødmannsknappen» er rett og slett en tynn lisse koblet til tenningsanlegget. Hvis båtføreren beveger seg for langt vekk fra styrekontrollene kuttes strømmen og motoren stopper. Under konkurransekjøring er slik «dødmannsknapp» påbudt.



Sommeren 1971 har dessverre gitt flere drukningsulykker.

Hva med drukningsulykker og alkohol? Adolf Theisen — Kongelig Norsk Motorbått-Forbunds representant i Landsrådet mot drukningsulykker — sier det slik:

— Det er ikke bare de ulykker som ender med drukningsdøden som vi må søke å unngå. De materielle verdier som går tapt ved slike ulykker er store, men

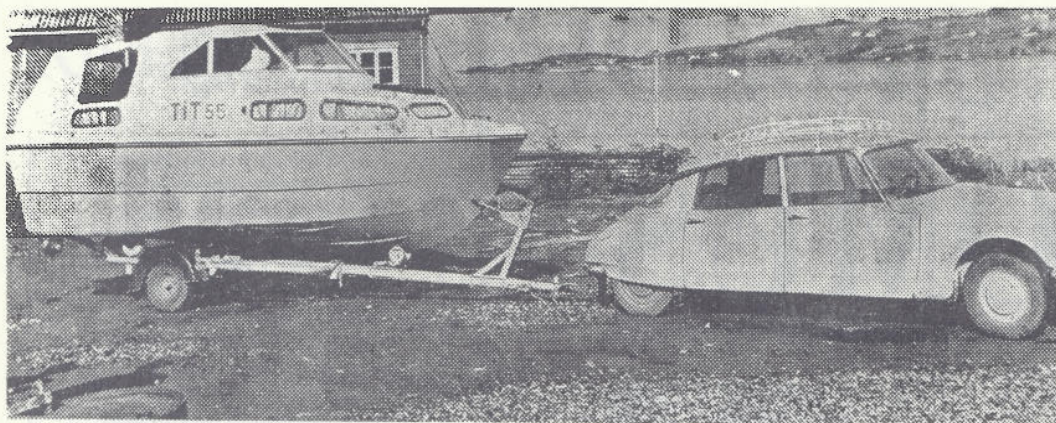
Promille og båtkultur horer ikke sammen

det materielle tap som oppstår ved mindre uhell vil kanskje komme opp i langt større tall. Det er bare det at disse uhell stort sett ikke blir registrert hos andre enn

dem som er innblandet i uhellet.

— Alkohol virker på hjernens funksjoner. Det er klart at evnen til å reagere raskt er like viktig enten en ferdes på sjøen eller på landeveien. En liten feilreaksjon kan skape en meget farlig situasjon. I tillegg til dette kommer at mulighetene til å få hjelp i en nødsituasjon er langt mindre på sjøen enn på land. Oftest vil det ta tid før en hjelpende hånd kan

rekke frem, og da kan det være for sent. Det ansvar en har for seg selv og sine medpassasjerer og for den skade en volder, går frem av straffelovgivningen. Dessuten skal en være merksam på at ansvarsforsikringen for lystfartøyer ikke omfatter ansvar som den sikrede kommer i som følge av selvforskyldt rus. La oss slå fast at promille og båtkultur ikke hører sammen, uttaler Theisen til slutt.



Denne båten representerer noe nytt for båtinteresserte. Den er bygget slik at den lett lar seg frakte på en trailer, og den kan også benyttes som campingvogn.

„Rullende båt” settes i produksjon i Romsdal

Finsk-født dovring bak den første norske trailerbåt

Jens Skorgenes båtbyggeri i Tresfjord har bygget mindre fiskefartøyer, havsellers og andre lystbåter siden 1914, og mange nydelige båter er det blitt i årenes løp. Nå skal Skorgenes gå i gang med produksjonen av den første norskbyggede trailerbåt, som med en viss godvilje kan betegnes som en kombinasjon av båt og campingvogn. Båten er utklekket langt fra de salte vover — nemlig på Dovre. Mannen bak den er den finskfødte Ralf Nyman, som sier at det her er en guttedrøm som er blitt realisert.

Nyman er i disse dager i Tresfjord for å være med på å legge opp produksjonen av båten, som har fått typebetegnelsen TFT 55-trailerbåt fra Tresfjord. Nyman har i sommer prøvekjørt prototypen, som nå står på Skorgenes båtbyggeri. Den skiller seg forsviddt ikke vesentlig ut fra andre cabincruisere på trailerhjul.

— Det som skiller denne fra andre større cabincruisere er at den er bygget slik at den er velegnet for transport på landevei. Den holder seg innenfor de breddemål som gjelder for campingvogn og andre trallere, det vil si 210 cm. Vekten på båten er ca. 600 kilo, men i tillegg kommer traileren på 250 kilo, slik at man må ha en mellomstor bil for å trekke den, sier Nyman.

— Fordelene ved en trailerbåt?
— En av fordelene er at det blir mulig for innlandsfolk å ha en større båt. Det vil si en båt de kan trekke med seg hvor som helst, og bo ombord i, også når de er ute på landeveien. Det åpner seg mange muligheter med en slik båt. Man kan dra til utlandet, man kan kjøre på kanalene i Europa — man kan i det hele tatt dra dit man ønsker uten å krysse havstrekninger. Man trenger ingen fast båtplass, man kan ha båten hjemme i haven.

TFT 55 er beregnet på en familie med to-tre barn. Den har en leker og praktisk innredning, med fire køyer og god benkeplass. Kakhytten forut gir plass til to køyer og toalett, mens hovedrommet rommer kjøkkenavdeling, spisebord — og om natten en dobbeltseng. Nymans kone, som er husstellærerinne, har vært konsulent for kjøkkenavdelingen.

KONSTRUERT PÅ DOVRE

— Er det ikke litt vanskelig å sitte på Dovre å konstruere båter, Nyman?

— At jeg bor på Dovre, skyldes først og fremst at jeg er gift med ei Dovre-jente. Vi bodde tidligere i Oslo, men vi ville gjerne ha noe for oss selv, gjøre noe med hendene våre, og vi flyttet til Dovre og begynte å lage bruksting i tre. Det har gått bra, men jeg har helt

fra guttedagene hatt lyst til å lage båt. Jeg er vokst opp nær Bottenviken, og er vant til båter. Tremo-

dellen til båten, den som kalles «pluggen» ble laget på Dovre. Det å lage en slik tremodell er et meget tidkrevende arbeide, og alt i alt har vi arbeidet i to år med dette prosjektet. Tremodellen ble brakt hit til Skorgenes hvor det ble laget en form, og i den ble så det første skroget støpt i plast.

Og prisen for denne elegante båt på hjul? 29 000 kroner, pluss motor. Nyman har under sommerens prøvekjøring benyttet seg av en 35 HK's påhengsmotor, som gir båten en fart av 17 knop.

Nyman er heldig som er kommet i kontakt med en så erfaren båtbygger som Kristen Skorgenes — innehaveren av Jens Skorgenes båtbyggeri. Her bygges det fortsatt solide sjarker i tre, men verkstedet produserer også en utsøkt 26 fots motorkrysser. Det er litt av en drømmebåt, og omkring halvparten av produksjonen selges til utlandet — til Sverige, Danmark, England, Vest-Tyskland, Nederland — ja, også til Marokko er det gått båter. Omkring 40 mann er beskjeftiget i produksjonen, og det kunne nok ha vært flere. Men det er ikke alltid så lett å drive praktisk distriktsutbygging i dette området.

— Vi har jo behov for spesialister her, men vi har ikke boliger å tilby dem. Det er tomter å få kjøpt, men det gis ikke byggetillatelse på grunn av at det mangler slike ting som vann etc.



Ralf Nyman (til høyre), som er bosatt på Dovre, har konstruert trailerbåten, men produksjonen har han overlatt til båtbygger Kristen Skorgenes.

vis sjøvett



Velkommen til spesialforretningen

EDV. SOLIGÅRD

Elektrisk installasjons- og utstyrsforretning

**GA TIL
SPESIAL-
FORRETNINGEN**

og se utvalget av kvalitetssko.
Fagfolk med årelang erfaring
i bransjen gir den beste vei-
ledning og derved trygghet for
godt skokjøp.



SKO

I Orkladalføret er det
2 spesialforretninger i sko

**INGV.
SOLBU**
Orkedalsveien 66, Orkanger

**HANS
SOLHEIM**
Kaares gt. 16, Orkanger



**i
HØST
sesongen
20%**



på
samtlige
modeller
fra
2 til 15 hk.



YAMAHA

**ERIKSEN
SPORT As**

Tlf. 80 349 - Orkanger

**TRYKK-
IMPREGNERTE
MATERIALER
TIL
SJØBODER
OG NAUST**



**VELG
TREVIRKE
SOM VARER**

ORKLA
TRE-KONSTRUKSJON
OG -IMPREGNERING A/S
Tlf. 80 550 - Orkanger

Saltvannshumor

En tidligere sjømannsprest, som og-
så i sin tid hadde fristet sjømannsyirket,
ble på sine gamle dager kjent for å
holde svært lange prekener. Det hendte
at han fikk kirkedøren låst under guds-
tjenesten så ingen skulle lure seg ut før
tiden. Fra sin seilskutetid hadde han
tatt med seg et timeglass som han
hadde stående foran seg på preke-
stolen. Hvis det rant ut før han var
ferdig, snudde han raskt glasset og sa:
– Kjenner jeg min kjære menighet
rett, både tåler den og liker den et
glass attpå!

Det var i den engelske kanal. Det var
tåke og kapteinen gikk en siste inspek-
sjon før han tørnet inn. Han hadde
kona med på denne turen og hadde
lite lyst på å ofre natten på broen.
Idet han gikk, sa han derfor til vakt-
havende offiser at denne bare skulle
tilkalle ham hvis tåken ble verre.

Utpå natten, på annenstyrmanns
vakt, ble tåken verre, og denne tenkte
at det var best å varsle kapteinen. Han
fikk kapteinen på tråden og sa:

– Hu blir tjukk nå!

– Det skal du bare gi f... i, hørte
han kapteinen brøle i den andre enden.

Annonser er informasjon
– om bedre kjøp for eksempel.
Annonnene tilbyr – Du velger



CRESCENT

Prod.land: Sverige.

Effektområde hk.: 3,5, 4, 5, 7,5, 8,5, 12, 25, 35, 45 og 55.

Garanti: 3 år, deler og arbeide (visse vilkår).

T-bensin: Ja, men bare på 35 hk.

PÅHENGSMOT GARA T

● Påhengsmotorer er etterhvert blitt et båtpublikumer. Nå tenker vi ikke på mot det rene villniss som råder av ulike garan kjøres også på traktorbensin, og hvilken tuelt har på garantibestemmelsene.

● Inntil for etpar års tid siden opererte s med svært ensartede garantibestemmels samtlige merker. Nå later det til at sama sprukket fullstendig. Enkelte opererer m gir sogar tre års garanti.

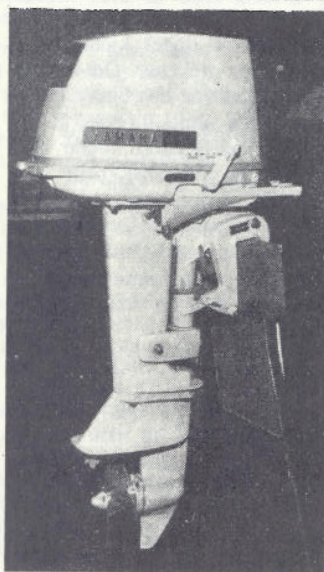
● Men garantivilkårene varierer også me fleste merkene får man full dekning for b kun delenes kostnad.

● Også traktorbensin da, eller T-bensin s er åpenbart importørene på glid. Men etp T-bensinen. Oljeselskapene derimot, følge bunkringsstasjoner kunne tilby T-bensin. nen, som påhengsmotorer vanligvis beny mens T-bensin går for snautt 60 øre.

VI FORHANDLER:

Crescent, Tomos og Suzuki

A. Todal's
Eftf.



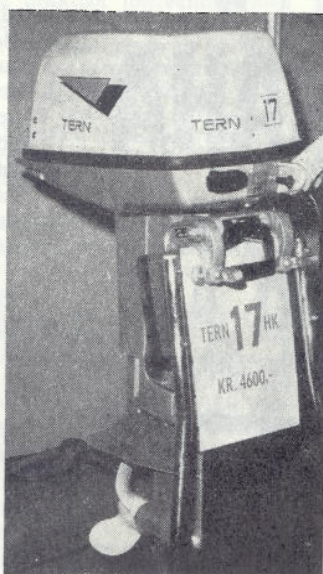
YAMAHA

Prod.land: Japan.

Effektområde hk.: 2, 3,5, 5, 8, 12 og 15.

Garanti: 2 år, deler og arbeide.

T-bensin: Ja, samtlige (dessuten parafindrifft på 8, 12 og 15 hk.).



TERN

Prod.land: Finland.

Effektområde hk.: 6, 17 og 25.

Garanti: 1 år, deler og arbeide.

T-bensin: Nei.



YAMATO

Prod.land: Japan.

Effektområde hk.: 22.

Garanti: 1 år, bare deler.

T-bensin: Nei.



MAC SACHS WANKEL

Prod.land: Vest-Tyskland.

Effektområde hk.: 9,5.

Garanti: 1 år, deler og arbeide.

Traktor: Nei.

ORER — NTI — AKTORBENSIN

melig infløkt område for den alminnelige
e som tekniske innretninger. Vi sikter til
estemmelser, om motorene eventuelt kan
lytelse bruken av dette drivstoffet even-

lige motormerker på det norske markedet
Garantitiden var ett år for så godt som
det på dette feltet blant importørene er
ett års garanti, noen tilbyr to år, og andre

nsyn til hva som dekkes av skader. På de
utskiftede deler og arbeide, andre dekker

den er døpt i den faglige terminologi. Her
lder fortsatt igjen, og nærmest fryser av
p. Til sommeren vil de fleste marinaer og
ndene kan spare atskillig. Normalbensin-
koster rundt halvannen kroner literen,



EVINRUDE

Prod.land: USA.

Effektområde hk.: 1,5, 4, 6, 9,5,
18, 25, 33, 40, 50, 60, 100 og 125.

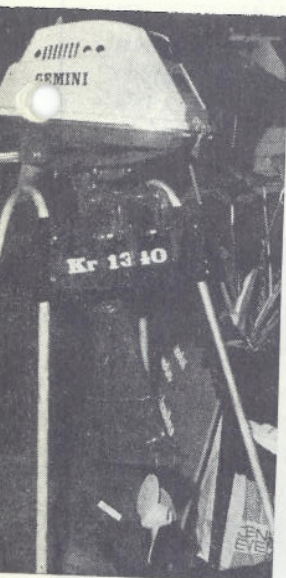
Garanti: 2 år, arbeide og deler.

T-bensin: Ja, fra 1,5 til 40 hk.

VI FORHANDLER:

Evinrude og Yamaha

Eriksen Sport A.s



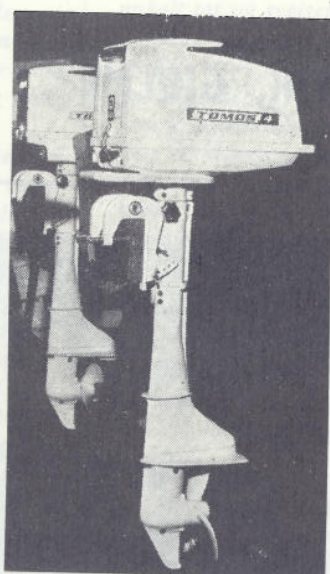
MININI (SELVA)

Prod.land: Italia.

Effektområde hk.: 3, 6, 9,9, 15, 25,
og 60.

Garanti: 1 år, bare deler.

T-bensin: Ja, fra 9,9 til 60 hk.



TOMOS

Prod.land: Jugoslavia.

Effektområde hk.: 4.

Garanti: 2 år, bare deler.

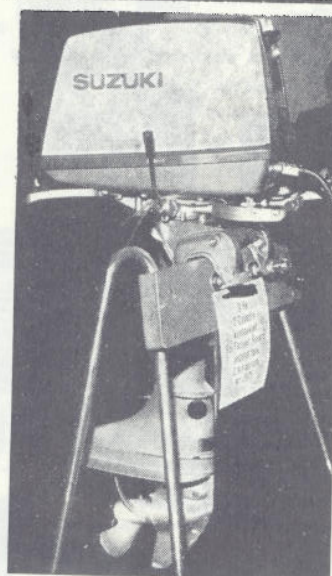
T-bensin: Nei.



ARCHIMEDES-PENTA

Prod.land: Sverige.

Forøvrig samme spesifikasjoner
som under Crescent.



SUZUKI

Prod.land: Japan.

Effektområde hk.: 4,5, 7 og 9.

Garanti: 2 år, arbeide og deler.

T-bensin: Nei.

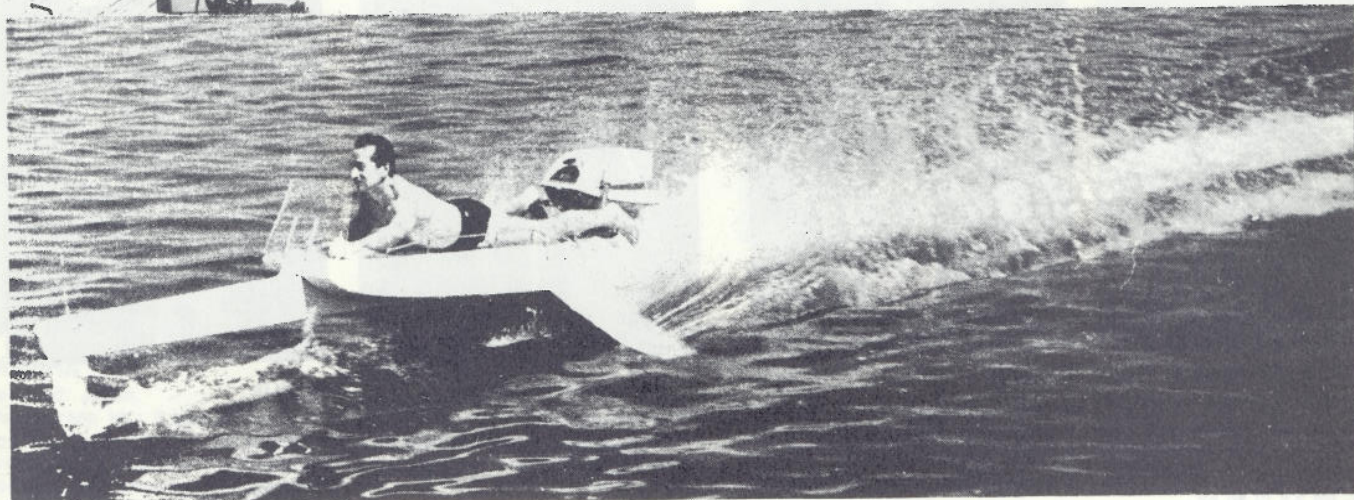
Enmanns-hydrofoil for dem som drar til syden

For den som syns det er moro å fyke av sted på vannet er det ikke mye som kommer opp mot enmanns-hydrofoilen. Ved hjelp av en utenbords motor på 18 HK kan den la «rytteren» fare av gårde med en fart av over 55 km/t.

Den rakettliknende farkosten er snaue 3,5 m lang og «flyr» på tre foiler — to faststående sidevinger akterut og en styrbar foil i baugen. Denne styrbare foilen forut gjør det mulig å foreta akrobatiske manøvrer og brå svinger.

S kroget er fylt med skumplast og kan derfor ikke synke, og det kan tas fra hverandre så det blir lett å transportere. I kontrollsystemet fins girskifte, gasshåndtak og styrestang. Denne siste kontrollerer roret forut gjennom tynne wirer. Utenbordsmotoren sitter fastskrudd i akterenden av hydrofoilen, og dette hindrer kantring i stor fart. Når farkosten brukes i lav fart, blir de aktre foilene svingt opp av vannet, slik at hydrofoilen blir forvandlet til en mer alminnelig enmannsbåt. Vekten uten motor er 45 kg.

Kontrollene er omhyggelig innrettet slik at «rytteren» skal kunne anvende dem enten med hendene eller føttene, alt etter som han ligger på maven og fyker av sted eller sitter makelig henslengt som i en alminnelig båt.



Enmanns hydrofoilen kan oppnå en fart på nesten 60 km/t. Her «flyr» den bortover vannet...

SAMVIRKE

I
SENTRUM
FOR ALL

FORSIKRING

LYSTBÅTFORSIKRING

Er du blant de heldige som har egen båt og kan oppleve eventyret på sjøen. La ikke uforutsette skader og tap ødelegge gleden. SAMVIRKES båtforsikring trygger deg på den beste måte — gjennom hele året.

Vi dekker:

KASKO INKL. BRANN

som erstatter skade ved stranding, kollisjon, brann, forlis, tyveri m.m.

ANSVARSFORSIKRING

som erstatter det ansvar en båteier etter norsk lov kan bli gjort ansvarlig for.



Utover dette dekker vi BRANN — Personlige effekter m.m.

SAMVIRKES båtforsikring gir deg SIKKERHET OG SERVICE. — En førsteklasses dekning til rimelig premie.

Vår representant:

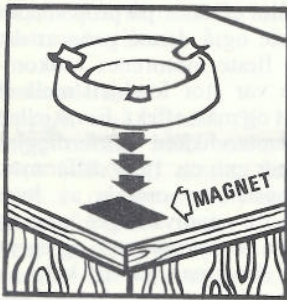
KNUT SANDVIK, GJØLME

Telf. 80 296

GODE IDÉER

ASKEBEGGER

Vi kjenner sikkert alle problemet med askebegeret som glir rundt på motor-kassen. Og i et ubevoktet øyeblikk glir det like godt ut for kanten. For det første er det ikke ufarlig i brannmessig henseende å operere på denne måten, og for det andre så er det kjedelig å plukke sigarettstumper opp av dørken. Vi har derfor et forslag. Kjøp en magnet til 3—4 kroner. Fell den ned i motorkassen, og anskaff et askebeger av jern. Sett det på magneten — og det står bommende fast.



TAUSURR

Du har vært på fisketur. Tauet og ankeret ble trukket inn når båten — eller fiskekassene var fulle. Det gjaldt å komme raskt til land. Neste gang du skal ut på tur er tauet i en eneste vase. Det tar tid å bringe det hele i orden igjen. Saken er i grunnen ganske enkelt å ordne. Kjøp en trommel som man bruker å rulle opp telefonråd på. Monter den under fordekket. Da kan du samtidig bore et hull i dekket og sette på en flens som tauet føres gjennom. Når dreggen er

trukket opp, er det bare å svirre på trommelen og tauet ligger ordentlig til neste gang. Når det settes en sjakkell i enden på kjettingen kan kjetting og dregg demonteres meget lett.

VANNLINJE

De fleste nye båter har dessverre en vannlinje som stemmer dårlig overens med båtens «flyte høyde» på vannet. Når båten trekkes på land har den alltid en smussrand på skutensidene. Denne randen er kommet mens båten ligger stille. Ta og merk opp denne smussranden og vannlinjen stemmer med vannets linje.

UMULIGE TANKER

I utenbordsmotorens barn-dom ble det laget mange merkelige bensintanker. De har alle det til felles at det ikke er mulig å bære dem uten at de skrubber kjøttet av leggene. Det er noe som det går an å ordne på. Om man ganske enkelt tar og sveiser på et håndtak på siden av tanken midt på den ene av langsiden, kan tanken bæres noenlunde rett og den lar føttene være i fred. Men husk i så fall å rengjøre tanken for bensin og bensindamp, når arbeidet utføres.

TRAKT

Vi kjenner alle situasjonen. Bensintanken er tom som en sparebøsse ved jule-tider. I forpiggen ligger en

jerrykanne. Og så mangler vi en trakt. Problemet er imidlertid ikke uløselig. Dersom man tar og former en av de mange båt-brosjyrene som nå finnes i enhver båt, får man en fin trakt, og hele problemet er løst.

BEKBLÆRER

Svært mange båter har dekk i oregonpine med nater fylt av bek. Når solen står på har beken en tendens til å slå blemmer. Før blemmene blir altfor stor, er det klokt å punktere dem med en nål. Deretter lakkes det over og hele problemet er løst.

BUNNSMØRING

Så ligger vi der under en farkost, og bunnsfører. Og malingen renner langs armen, inn under skjorten og opp i armhulen. Er det egentlig noen måte å unngå dette på?

Ja! Ta en innhul. Del den i to, og sett den ene delen på skaftet av malerkosten. Da samler bunnsføringen seg i «halvballen». Med jevne mellomrom kan den tømme og vi er en plage fattigere.

PAHENGEREN

Det var sikkert noen som slurvet med sjekkingen av påhengsmotoren da den ble tatt på land i høst. Og derfor blir de nødt til å ta «vinterservicen» nå før de igjen tar den i bruk. Gå fram etter følgende enkle skjema:

1. Kjør utenbordsmotoren i ferskvann (minst 30 min.) for å rense kjølesystemet

for salt. Kjør så motoren på rask tomgang og kvel den ned med spesiell lagringsolje gjennom forgassereren.

2. Fjern dekslet rundt motoren.
3. Rens bensinfilter til motor og tank.
4. Skift olje i propellerhus.
5. Smør kontrollledd og -forbindelser.
6. Skru ut tennpluggene, rens og juster dem og skru dem på plass. Bruk aldri makt på pluggene.
7. Sett på tennpluggkablene. Pass på at hver kabel kommer til riktig plugg.
8. Gjør motoren grundig ren, inkl. alt tilgjengelig motortilbehør. Gni hele motoren lett inn med olje. Sett på motordekslet.
9. Ta av propeller, smør akselen og monter den riktig.

RORKULT

Svært mange båter er forsynt med avtagbar rorkult. Den tas av når båten ligger i havnen. Slike rorkulter har dessverre en tendens til å gå i stykker. De sprekker i den enden som omslutter roret. Dette kan man unngå ved at det før roret sprekker — helst mens det er nytt — settes to skruer gjennom. Skruene felles inn, slik at de ikke synes. Hullene for skruene må bores noe større enn skruene fordi det kan bli for stort press om treet skulle trutne som følge av væte.

Støtt våre annonsører —
for de støtter oss

HUSK!
BRUK REFLEKS!

Orkla sponplater

ORKLA ELITE — fuktbestandig

— spesialprodusert for plattformgulv — landbruksbygg — taktro
— ytterkleddning og våtrom.

ORKLA FORMICA — baderomspanel

SAGA SPON — tekstilbelagt

SPONYL — vinylbelagt

TAKSTOLER — selvbærende

Konstruksjon etter GANG NAIL systemet.



% Orkla Skogindustri

ORKANGER
RØROS - SALTEN - KVAM



FORBRUKER-RAPPORTEN

14 utenbords- motorer

De 14 utenbordsmotorene i denne undersøkelsen omfatter ikke noen spesiell størrelsesgruppe, men varierer fra 1,5 hk til 60 hk og kan best sees som en supplerende del til de undersøkelser som Forbrukerrådet tidligere har utført. Forandringene er vanligvis små fra den ene årsmodellen til den andre.

De målte effekter på propellakselen viste også denne gang at det for de fleste motorenes vedkommende var stor forskjell mellom oppgitt og målt effekt. Forskjellen i målemetodikken rettferdiggjør ikke mer enn ca. 15% differanse. En konsentrert omtale av hver motor gir opplysninger om de viktigste prøveresultater og egenskaper. Før man går til kjøp av motoren, bør man studere tabell- og kurveresultater og også ta hensyn til båten man skal bruke.

Archimedes Penta 80

Opgitt maks. ytelse 7,5 hk ved 5500 o/min. Målt maks. ytelse er 6,7 hk ved 5400 o/min, dette gir 89% av oppgitt maks. ytelse. Bensinforbruk under middels. Den benyttede propell 3-210 x 190 mm passer best for lettdrevet deplasementsbåt med toppfart mellom 8 og 10 knop.

Motoren går pent med lite vibrasjon, støyer middels. Motorens vekt tilsvarer 3,09 kp/hk, hvilket er under middels.

Crescent 7,5

Opgitt maks. ytelse 7,5 hk ved 5500 o/min. Målt maks. ytelse er 6,7 hk ved 5400 o/min, dette gir 89% av oppgitt maks. ytelse.

Bensinforbruk under middels. Den benyttede propell 3-210 x 190 mm passer best for lettdrevet deplasementsbåt med toppfart mellom 8 og 10 knop.

Motoren går pent med lite vibrasjon, støyer middels. Motorens vekt tilsvarer 3,09 kp/hk, hvilket er under middels.

Havnespørsmålet i Orkdal:

Avtale mellom Orkdal kommune og Orkla Grube

I forbindelse med havneområdet i Orkanger, er det nå sluttet avtale mellom Orkla Grube A/B og Orkdal formannskap. Avtalen går ut på at kommunen vil belaste gruvebolaget med et årlig beløp på 60-70 tusen kroner for den trafikk bolaget har over havna.

Avtalen er ment å gjelde over en 5-årsperiode og som en motytelse for den lave avgift vil gruvebolaget vederlagsfritt avstå 200 mål havnegrunn mellom kommunkaia og elva. Det er i dette området båtklubben har tenkt seg den framtidige småbåthavna.

Evinrude Minitwin

Oppgitt maks. ytelse 4 hk ved 4500 o/min. Målt maks. ytelse 2,48 hk ved 4250 o/min, dette gir 62% av oppgitt maks. ytelse. Bensinforbruk over middels.

Motoren ble testet med propell 3-8" x 5½". Med denne propellen egner motoren seg best for middels lettdrevne deplasementsbåter med toppfart mellom ca. 5 og 8 knop.

Motoren går pent og vibrerer lite. Støyer middels.

Motorens vekt tilsvarer 5,85 kp/hk, hvilket er over middels.

Evinrude Skitwin

Oppgitt maks. ytelse 40 hk ved 4500 o/min. Målt maks. ytelse 31,2 hk ved 4500 o/min, dette gir 78% av oppgitt maks. ytelse. Bensinforbruk middels.

Med propellen 3-10½" x 13" oppnås ved 25 knop ca. turtall for maks. ytelse. Velegnet for planende båt av prøvebåtens størrelse (15') med maks. hastighet fra 17 til ca. 27 knop.

Motoren går pent og vibrerer lite. Støyer under middels.

Motorens vekt tilsvarer 2,02 kp/hk, hvilket er middels for denne motorstørrelsen.

Evinrude Lark

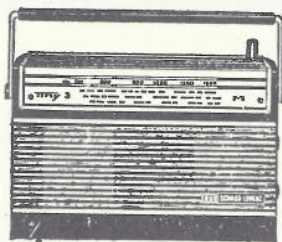
Oppgitt maks. ytelse 50 hk ved 5500 o/min. Målt maks. ytelse 39,4 ved 5500 o/min, dette gir 79% av oppgitt maks. ytelse.

Bensinforbruk under middels. Med propell 3-13¼" x 17" oppnås området for anbefalt turtall ved hastigheter mellom ca. 27 og 38 knop. Med denne propellen er motoren egnet for middels lett planende båt.

Motoren går pent og vibrerer lite. Støyer under middels.

Motorens vekt tilsvarer 2,06 kp/hk, hvilket er middels.

Forts. neste nr.



TINY 3

— har både LB, MB og FM. Virkelig god lydgjengivelse og stor selektivitet. Tar inn en mengde stasjoner på de tre bølgebandene. Stor FM-følsomhet — skiller tettliggende FM-stasjoner. Øretelefon følger med. Batterieliminatør for lysnett kan leveres.

Kr. 375,—

ITT
RADIO

ELEKTROSENTER

ORKLA

Orkla S-lag

Sjøfartsloven

pålegger lystbåteiere vanlig rederansvar

Da Stortinget sommeren 1964 vedtok justiskomiteéns innstilling til endringer i sjøfartsloven, fant komiteén det ikke nødvendig å berøre spørsmålet om hvor lite et fartøy kan være for at det kan regnes som «skip» i sjøfartslovens forstand. Komiteén uttalte at alle lystfartøyer uansett fremdriftsmiddel vil komme inn under sjøfartslovens bestemmelser om rederansvar.

Enhver lystbåteier bør være oppmerksom på at:

● For skade på eiendom ombord i båten, skade på eiendom forårsaket av noen som befant seg ombord i båten, skade på eiendom oppstått i forbindelse med navigering og behandling av båten samt skade på havneanlegg m.v. kan båtens eier bli gjort ansvarlig med et beløp på inntil 72 000 kroner.

● For skade på person kan båtens eier bli gjort ansvarlig med et beløp på inntil 300 000 kroner.

● Båteieren er også ansvarlig når noen med hans samtykke har lånt og brukt båten. Hvorvidt båteieren også er ansvarlig for skade på eiendom eller person når båten i skadeøyeblikket var stjålet, er ikke klarlagt. Spørsmålet vil eventuelt trolig bli avgjort i hvert enkelt tilfelle og ut fra om eieren har utvist skjodesløshet, slik at uvedkommende lett kunne stjele båten.

● Forsikring er ikke påbudt. Ut fra ovenstående er det imidlertid klart at det vil kunne være fordelaktig å ha en ansvarsforsikring på båten. Erstatningsbeløpets størrelse må være påført politen.

● Selv for en slik forsikring blir det tatt visse forbehold, bl.a. gjelder den ikke ved ulykker oppstått når båtens fører (eier) er alkoholpåvirket.

LITT AV HVERT

360 medlemmer er nå registrert i båtklubben TERNA.

Nye i dette nummer er:

HEGGLUND, BERIT
KNUTZEN, SIGRID
LORENTZEN, KJELL
OLSEN, OLAF

Hjertelig velkommen skal dere være

Som jubileumskomiteé er nedsatt Knut Sandvik, Georg Svorkmo og Fred Skogås.

Disse har fått i oppdrag og planlegge et festarrangement i forbindelse med båtklubbens årsmøte en gang i slutten av januar 1972.

Ennå er det en og annen som husker TERNA-NYTT med en gave over postgiro 323216.

Vår hjertelige takk til:

JOHN LILLEHOLTE.....kr. 15,-
SIGURD RØHMESMO.....kr. 10,-
LEIF RØNNING.....kr. 10,-

I dette nummer.....kr. 35,-
Tidligere innkommet.....kr. 620,-

Tilsammen for 1971.....kr. 655,-
=====

TERNA-NYTT 1972

Også i 1972 rekner vi med å komme ut med TERNA-NYTT i 8 nummer.

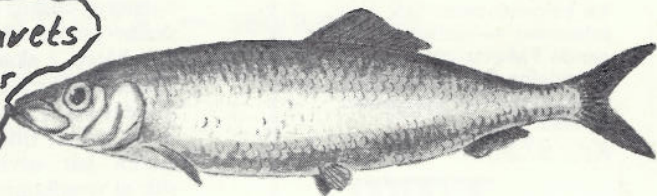
I forbindelse med at båtklubben er 20 år den 12.januar vil nr.1/72 bli et jubileumsnummer. Større enn vanlig blir også nr.8/72 som blir "Julenummeret 1972".

Ellers vil hvert av de øvrige nummer bli på 12 sider hvis ikke stoff- og annonsemengden gjør det påkrevet og utvide sideantallet

Nedenfor gjengir vi utgivelsesdatoene for TERNA-NYTT i 1972. Dette til orientering for lesere og annonsører:

Nr.1/72	- JANUAR/FEBRUAR..:	Utkommer ca 20/1
Nr.2/72	- MARS/APRIL.....:	Utkommer ca 15/3
Nr.3/72	- MAI.....:	Utkommer ca 10/5
Nr.4/72	- JUNI.....:	Utkommer ca 10/6
Nr.5/72	- JULI.....:	Utkommer ca 10/7
Nr.6/72	- AUGUST/SEPTEMBER:	Utkommer ca 20/9
Nr.7/72	- OKTOBER/NOVEMBER:	Utkommer ca 1/11
Nr.8/72	- DESEMBER.....:	Utkommer ca 15/12

Jeg er havets
sølv og er
gull verdt



BRØDR. DAHLØ

ORKANGER

Julehilsen gjennom TERNA-NYTT

TERNA-NYTT vil også i år tilby sine lesere å sende julehilsen til slekt, venner og bekjente gjennom bladet.

Under en felles julehilsen får familier, ektepar eller enkeltpersoner navnet med for en pris av kr. 2,50. Vi gjengir her fire eksempler på navnsammensetning:

OLIVA og OLUF OLUFSEN

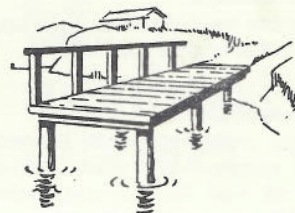
NILS NILSEN m/frue

HÅKON HÅKONSEN m/fam.

SEVERIN SVENDSEN

Julehilsen kan tegnes hos redaktøren og hos kasserer Robert Sletvold. Likeledes vil styremedlemmene bli utstyrt med tegningslister. La oss håpe å få fylt siden med julehilsener også i år. Si derfor ikke nei når du blir spurt om å tegne en hilsen til kr. 2,50

TRYKK-
IMPREGNERTE
MATERIALER
TIL
BRYGGER



VELG
TREVIRKE
SOM VARER

ORKLA
TRE-KONSTRUKSJON
OG -IMPREGNERING A/S
Tlf. 80 550 - Orkanger

TERNA-NYTT

Organ for båtklubben TERNA,
Orkanger.

Tilsluttet Kongelig Norsk
Motorbåt-Forbund

Postgiro 323216

Bankgiro 4270.2327681

Redaktør: Leif Rønning

Trykt i offset i

ORKLA-TRYKK, Orkanger



Båtklubben TERNA's styre:

Formann: Arnfinn Heggund

Nestformann: Willy Sæther

Kasserer: Robert Sletvold

Sekretær: Leif Rønning

Materialforv.: Georg Svorkmo

Styremedlem: Bernt Sæther

Styremedlem: Fred Skogås

Varamann: Anders Rønnes

Varamann: Bjørn Skinstad