

NR. 6 — 1972

4. ÅRGANG



A. Todal's
Eftf.

BATFOLKETS FORRETNING

TERNA-NYTT

ORGAN FOR BÅTKLUBBEN TERNA ORKANGER



I nr.5/72 av TERNA-NYTT etterlyste jeg frivillige til å være med på oppussingen av gravstedet til John Kolbanussen. Jeg tok opp tanken fordi jeg mente båtklubbens medlemmer burde være de første til å ta hand om det siste hvilested til denne sjøens mann.

En skulle tro at det ble en ørliten reaksjon - men nei. Ikke engang båtklubbens styre har følt seg forpliktet til å bli med på tiltaket.

Jeg for min del anser meg ferdig med saken, men jeg må si jeg ble skuffet over den negative holdning som ble vist.

 Dette med "å ta til låns" småbåter syns å bli en sykdom, og en får inntrykk av at det ikke finnes noen medisin for denne.

Ved flere anledninger har vi vært vitne til at småbåteiere har fått ødelagt sine båter og motorer p.g.a. at enkelte av den yngre garde ikke vet forskjell på ditt og mitt. Også her i Orkanger har vi vært plaget av båttyver, men vi har ennå tilgode å få se hva straffen for slike tyverier har blitt.

 For en tid tilbake kunne en lese i lokalpressen om forurensinger av strendene omkring Orkdalsfjorden, men hvem er forurensene?

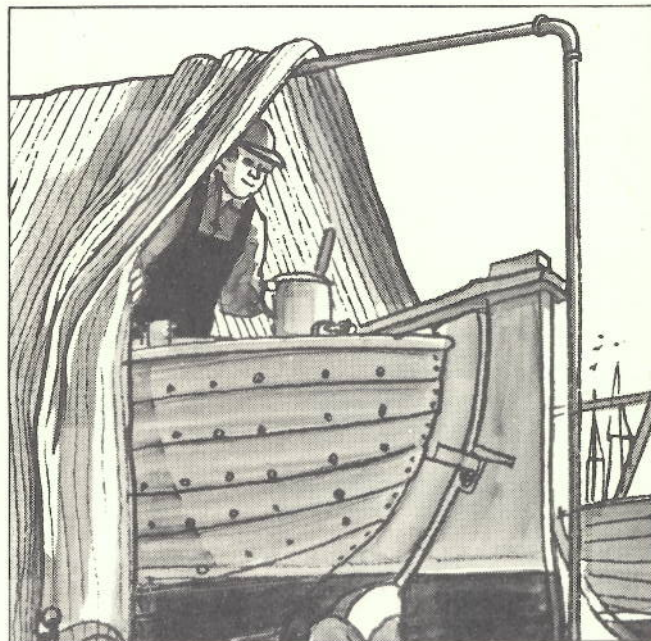
Jeg kan straks utpeke en - nemlig Orkdal Kommune. På strekningen fra Orkanger Idrettspark til Nebben renner flere kloakker ut i Orkla. Dette er det ingen ting å si på, men når alle renner flere meter over fritt land før de når elva er det mer ubehagelig.

De som har småbåter på den nevnte strekning, og dem er det 65-70 av, har et svare strev med å holde sine farkoster og forøyninger reine for alskens svineri som blir liggende igjen oppe i fjæra når floa demmer opp.

Flere båteiere har tidligere påpekt dette til de kommunale myndigheter uten at noe er blitt gjort. Nå må noe gjøres med disse kloakkene, og en kan ta med det utedoet i Hermetikken som henger et par meter over elva.

Red.

Lett håndterlig Gjennomskinnelig Rimelig



Endelig en presenning som holder. FILMTEX presenning er usedvanlig sterk, vevd av polyetylen splitfilm, belagt med polyetylenfolie på begge sider.

FILMTEX presenning er lett - den største veier bare 7,2 kg. FILMTEX presenning tåler kulde og blir ikke stiv og sprø. FILMTEX presenning er gjennomskinnelig. FILMTEX presenning er rimelig.

FILMTEX presenning fås også ugjennomskinnelig i en delikat blå farge.

Filmtext leveres i følgende standardformater med maljer for snorfeste:

Dim.	Vekt kg	Veil. uts. pris inkl. moms
3,5 x 2,5	1,4	84,-
3,5 x 4,0	2,2	120,-
3,5 x 6,0	3,3	179,-
3,5 x 8,0	4,3	239,-
4,7 x 4,0	3,0	182,-
4,7 x 6,0	4,3	239,-
4,7 x 8,0	5,6	320,-
5,9 x 8,0	7,2	400,-

FILMTEX® PRESENNING

F 40

Produsent: A/S Platon, Notodden

H-O

FORHANDLER:

ERLING HAUG A/S.

Dronningensgt. 46 — Tlf. 21 664 — Trondheim

Ny 17-fots Kavalier fra Sørseths båtbyggeri på Møre

Fra BÅTLIV



Den nye 17-fots Kavalier må sies å ha fått et velprosjeksjonert eksteriør.

For fire år siden begynte Knut Sørseth, Eide på Nordmøre, å lage plastbåter. Siden har hans firma, Kjøl Sten & Plast, vunnet landsry og vel så det for sine Kavalier-båter. 1971 ble et meget oppmuntrende år for fabrikken, spesielt av to årsaker. For det første fikk 15-foteren 445 meget god omtale for styrke og sjøsikkerhet. For det annet vakte det betydelig oppsikt at fartsbåten Kavalier RS gikk til topps i en rekke konkurranser her hjemme, og hevdet seg godt i nordiske nesterskap. Dette ble særlig lagt merke til fordi det før sesongstart ble hevdet at den som ikke kjørte katamaran (toskrogsbåt), ingen sjanse hadde til å hevde seg i teten i norsk outboardsport. Kavalier RS er en ettskrogsbåt, men kom likevel øverst på premielistene overalt hvor den deltok.

— Noe nytt på dette området i år, fabrikkeier Knut Sørseth?

— Vi har tenkt mye på en ny og forbedret fartsbåt, men det stramme programmet vi har med

hensyn til produksjonen av familiebåtene, gjør at vi foreløpig må la fartsbåten bero. Det er imidlertid stor interesse for slike båttypen både i våre naboland og i Vest-Tyskland, så får vi bare tid og anledning, skal vi nok fortsette utviklingen av RS-båtene.

Vi kommer med fire andre nye modeller i år, fortsetter Sørseth. Den ene er en jolle, vi presenterer en ny 13-foter, og vi kommer med en ny utgave av 15-foteren 445, som vi tror skal bli enda bedre enn fjorårets modell. Men de største forventninger stiller vi til vårt nye «flaggskip», en 17 fots familiebåt. Alle våre båter bygges i overensstemmelse med kravene fra Det norske Veritas, og vi tar sikte på å oppnå sertifisering av hele vårt produksjonsprogram.

Vi har gjort en prøvetur med prototypen på 17-foteren. Det første som slår en, er at båten ligger høyt på vannet, og ruver nokså meget til bare en 17-foter å være. Brutal kjøring på en

stille fjord skapte overhodet ingen problemer. Derfor dro vi ut i den beryktede Hustadvika for å sette farkosten på hardere prøver. Riktignok var det bare en svak nordvest vind denne dagen, men havdønningene var der i fullt monn. Jaget av 80 raske hester på hekken sto vi ut leia ved Kvitholmen fyr. Det ble flere luftige svev fra den ene dønningen til den neste. Outboardkjøreren Johan Søbstad satt bak rattet, og var såvisst ikke nådig med 17-foteren. Rent bortsett fra krappe venstresvinger besto båten alle prøver med glans. Særlig vellykket synes baugutformingen å være. Sjøen ble kløvet på en elegant måte og kastet til side før den traff skroget. Samtidig begynte hevingen av baugen lenger bak enn på tidligere modeller. På det viset unngår man at baugen pløyer for dypt inn i sjøene, eller skjærer i medsjø. Tre store dønninger ved Orskjæra ga oss et lite hyggelig møte med en skarp kant over forsetet, samtidig som vi fikk et kraftig slag i ryggen. Vi kunne nok ønsket oss mykere

landing etter slike svære hopp, men selvsagt må det merkes på en eller annen måte når man møter bølgene i 30—40 knops fart. I slike situasjoner er det vesentlig at alle skarpe kanter og fram-spring er betryggende polstret. Dørken var også irriterende glatt på vår prøvebåt.

Som sagt, dette var en prøvebåt, og produsenten lover forandringer innen den kommer i produksjon. Det skal bli skikkelig polstring på utsatte steder, og den glatte dørken vil bli rettet på. Akterspeilet vil bli delt i tre for å fordele presset fra motoren. Det dobbelte skroget vil bli fylt med flytestoff, slik at det ikke behøver å bli en brå avslutning på turen om man skulle være så uheldig å få et hull i det ytterste skroget. Båten skal ikke kunne synke, selv med en stor og tung motor på hekken.

Bunnen har en relativt dyp v-fasjon, som ender i en smal ski lengst akter. Denne formen gjør det mulig å plane selv med små påhengere. Sørseth regner med at en 35-hester skal være tilstrekkelig til normalt familiebruk. Man vil imidlertid teste båten med en 140-hester, for å se hvordan båten oppfører seg med de aller største påhengsmotorer.

Den nye 17-foteren skal også kunne fås med hardtop og med fast kabin. Stuvingsrom anrettes under benker og seter, og alt i alt blir det snakk om en romslig båt, under hensyntagen til en største lengde på 5,10 og bredde på 2,10 m.

— Vi har solgt alt vi kan lage for 1972-sesongen, og lider under kapasitetsproblemer, forteller Sørseth. Derfor arbeider vi med langt framskredne planer om å bygge to produksjonshaller til. Når disse står ferdig, går vi i gang med produksjonen av en snekke på 25 fot, og muligens vil vi være i stand til å levere også en mindre snekke, slutter Sørseth.

Kavalier

KOM INNOM TIL EN BÅTPRAT!

A. Todal's
Eftf.

Tlf. 80278
ORKANGER

FØLG MED
på det lokale plan
med
den nye



ALT I
TRYKKSAKER

ORKLA-TRYKK

BOK- OG OFFSETTRYKKERI
TLF. (074) 80 342 — 7301 ORKANGER



Vårt båtkartotek er en del mangelfullt.
Vennligst hjelp oss med å rette på dette ved
å fylle ut ovenstående skjema og returnere
dette snarest til

Båtklubben TERNA

7300 Orkanger

Båtkartoteket vil være av stor betydning
ved tildeling av ledig havneplass, dispo-
ning av opplagsplass osv.

Vi håper dette vårt beskjedne ønske blir
etterkommet av båteierne.

TIL VÅRT BÅTKARTOTEK

Navn: _____ Stilling: _____

Adresse: _____ Telefon: _____

Arbeidssted: _____ Telefon: _____

Båtens navn: _____ Reg.nr.: _____

Båttype: _____ Lengde/bredde: _____

Byggeår: _____

Motortype: _____ Hk: _____

Anmerkninger: _____

Båtførerbevis: Ja/nei. Forsikring: Ja/nei. (Stryk det som ikke passer)



Plastbåter er ikke vedlikeholdsfree men godt utført laminat aldres ikke

FORBRUKER-RAPPORTEN

R Levetiden for en båt bygget av glassfiberarmert plast er på samme måte som for andre produkter avhengig både av konstruksjonen, utførelsen, materialegenskapene og vedlikeholdet, viser både undersøkelser utført i USA og Storbritannia og Det norske Veritas' erfaringer. I denne orienteringen om glassfiberarmert plasts anvendelighet i et maritimt miljø trekkes enkelte konklusjoner:

- Båter bygget av glassfiberarmert plast er ikke vedlikeholdsfree.
- Et godt konstruert, utført og vedlikeholdt laminat aldres ikke.
- Et laminat av glassfiberarmert polyester som ikke vedlikeholdes, vil gradvis forvitres. Årsaken er at polyesteren sveler på grunn av langsom vannabsorpsjon.
- Plastbåter bør påføres nye beskyttelsesbelegg (overflatebelegg) etter anslagsvis fem til ti års bruk.

De første båtene av glassfiberarmert plast i størrelse over ca. 15 fot ble bygget i USA i 1946. I tiårsperioden som fulgte hadde konstruksjonene og arbeidsutførelsene for slike båter delvis eksperimentell karakter. Det er klart at de forskjellige materialkvaliteter er blitt tildels betydelig forbedret siden den gang. Undersøkelser av de første båtene kan derfor gi misvisende resultater, særlig når det gjelder materialets varighet.

De første pålitelige undersøkelser av hvordan glassfiberarmert plasts varighet er i praksis, ble utført av henholdsvis den amerikanske kystvakten i 1962 og den

amerikanske marinen i 1965. Undersøkelsene, som blant annet omfattet noen av kystvaktens 40 fots patruljebåter bygget i 1952 for tjeneste i det meget tærende vannet i Houston-kanalen i Texas, USA, viste at laminatene var i utmerket forfatning. Det er kjent at minst to av disse fartøyene fremdeles er i full tjeneste. En lignende undersøkelse ble utført av båtconsulenten, designeren og forfatteren Hugo de Plessis i Storbritannia i 1970.

I 1967 hadde antallet glassfiberarmerte plastbåter i den amerikanske marinen steget til ca. 3000 i størrelsene fra 12 til 52 fot. Med sikte på å finne ut om det lot seg gjøre å bygge enda større båter, som f.eks. minesvepere i det samme materialet og med tilfredsstillende resultat, ble en ny undersøkelse satt i gang. Undersøkelsen ble utført av The Society of Plastics Industry Inc., New York, USA, i to hoveddeler: besiktigelse og laboratorieprøving av materialet. Besiktigelsen omfattet i alt 74 fartøyer i nevnte størrelser og 21 forskjellige båttyper. Båtenes gjennomsnittsalder var ca. 10 år. Under besiktigelsen oppdaget man en rekke skader og svakheter på båtene. Analyser viste at årsaken til disse skader og/eller svakheter enten var dårlig konstruksjon av båten, eller ytre påkjenninger som harde slag, overbelastning med tungt gods eller lignende. Man fant imidlertid at på tross av dårlige konstruksjoner eller ytre skader var selve basislaminatene i utmerket stand.

• Den andre del av hovedundersøkelsen omfattet innsamling av ubeskadigede laminatprøver

fra 20 forskjellige båter. Prøvene ble undersøkt ved Naval Applied Science Laboratory, Brooklyn, New York. Glassfiberarmeringen ble bestemt ved avbrenning og styrkemålene funnet etter standardiserte prøveprogrammer (FTMS no. 406). Resultatene viste at selv laminater av samme tykkelse og utførelse hadde ulike styrkeegenskaper (strekkfasthet, bøyefasthet osv.). Denne ulikhet kunne ikke tilskrives aldringsprosesser, men var begrunnet i laminatenes opprinnelige kvalitet.

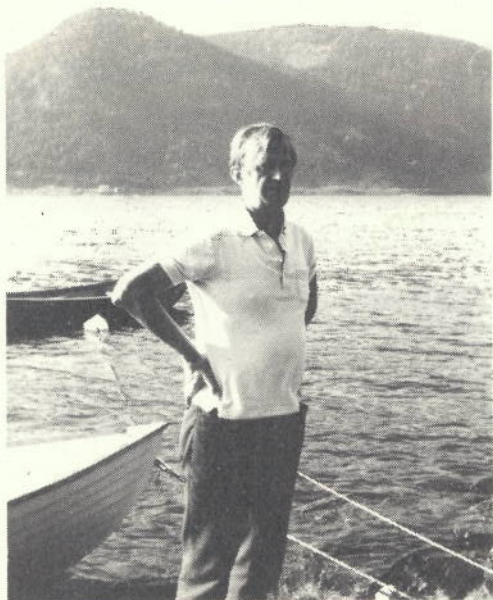
Man fant imidlertid at styrken for de prøvede laminatene av vevet roving (dvs. vevet på samme måte som sekkestrie) var like god som den man i dag oppnår når laminatene legges opp for hånd. Det kunne ikke påvises svekkelser forårsaket av alder. Laboratorieprøvene viste således at den glassfiberarmerte polyesteren hverken får redusert styrke med årene, eller at bruksområdet har betydning for styrkens varighet.

• The Society of Plastics Industry Inc. har også prøvet såkalte sandwich (lagdelte med lett kjernemateriale) panéler av eldre type. Prøvene viste at «light paper honeycomb» (papir med struktur som en bikake) ikke egner seg for bruk i maritimt miljø, mens «heavy paper honeycomb» har noe bedre bestandighet. Begge disse typer materialer er i dag imidlertid blitt erstattet med mer egnede kjernematerialer laget f.eks. av polyuretan- eller PVC-skum. Antallet undersøkte sandwich-panéler med skumkjerne var for lite til å kunne trekke konklusjoner. De prøver som ble tatt, viste imidlertid god kvalitet.



Åke Hallberg

Svensken med medlemskort
i båtklubben TERNA



Har du ferdes på Orkdalsfjorden siste halvdel av juni og de første ukene av juli måned de siste årene har du ikke unngått å møte vår svenske båtklubbmedlem Åke Hallberg

Så sikkert som "Amen i kjerka" foretar han sine faste dorgeturer etter den ettertraktede Salmo trutta, forma trutta eller den edlere Salmo salar.

Da vi slo av en prat med Åke og fru Eva, født Lund, kom de tilbake fra en badetur. Åke kunne fortelle at han hittil (5. juli) bare hadde fått ett eksemplar edelfisk, men han håpet det ble flere før han og fru Eva satte kursen østover etter endt ferie.

Hallberg satte pris på å få hvert nummer av TERNA-NYTT og vi på vår side syns det er morsomt å ha en representant fra "Mor Svea" som medlem av båtklubben.

Det skal ikke forundre oss om vi finner Åke Hallberg med sin egen farkost når småbåthavna en dag blir et faktum, og vi ønsker ham hjertelig velkommen som "reder av Orkanger stad".

Ling.

Påhengs-vansker kan vi unngå

Men da må man i det minste lese bruksanvisningen

Selv om mekanikere stadig minner folk med påhengsmotor om hvor viktig det er med riktig vinteropplag og et grundig ettersyn av motoren om våren, er det mange som slurver med begge deler.

Mekanikerne er stort sett enige om at moderne påhengsmotorer er så teknisk avansert at de fleste motorvansker kommer av at eierne ikke behandler motorene sine riktig.

Over 90 % av dem som har påhengsmotor lar det stå bensin i tanken hele vinteren. Det gjør at det samler seg fuktighet i tanken. En stor del av eierne passer ikke på å få kontrollert motoren, undersøkt ledningene og skiftet tennpluggene. Serviceingeniører ved Champion Spark Plug Company kan fortelle at enkelte ikke en gang bryr seg om å lese instruksjonsboka for motoren de kjøper. Hadde de gjort det, kunne mange vanskeligheter vært unngått.

Champions spesialister på tennplugg for påhengsmotorer anbefaler at disse punktene blir gått over, før båten settes på vannet etter vinteropplaget:

- Nye tennplugg er en god start på sesongen.
- Resten av tenningsystemet bør etterses grundig. Pass på at kontaktstiftene er i orden, at avstanden er riktig og at tenningen er riktig innstilt.
- Se over høyspentkabler og ledninger, slik at isoleringen og festene er i orden.
- Brennstoffkanalene må være rene og samtlige deler i full stand.

■ Ha alltid et ekstra sett tennplugg i båten og en nøkkel til å få dem på plass med.

De som kjøper ny motor kan forebygge senere vansker ved å bruke en times tid på å kjøre motoren riktig inn.

En ny motor bør vanligvis ikke kjøre på over halv gass i mer enn 15 minutter av gangen. Etter det første kvarteret kan man gi full gass, men bare i et par minutter. Så bør man kjøre videre på halv eller trekvart gass i noen minutter igjen. Deretter full pinne et minutt eller to, og så halv eller trekvart gass igjen. Fortsett på den måten en times tid. Men husk å lese instruksjonsboka først. Og gjør alltid som den sier.

Sikkerhet er livsviktig på sjøen. En grundig kontroll av motoren før hver sesong øker sikkerheten betraktelig. Det beste er selvsagt å få hele påhengsmotoren gjennomgått på et serviceverksted.

Det er sunt sjøvert.



BRUK REDNINGSVEST —
det gjør jeg, sier lille Kristin.

- Polystyren- og polyuretanskum brukt som flytemiddel er blitt beskikket ved flere anledninger i USA, Storbritannia og andre steder. I den nevnte amerikanske undersøkelsen av eldre marinebåter fant man lokale skader på overflaten av skum som hadde vært utsatt for fuktighet i lang tid. Fuktigheten hadde imidlertid ikke trengt inn i skumblokkene, og det indre av materialet var derfor fremdeles i utmerket stand. For å oppnå et slikt resultat må man også her forutsette at materialet er blitt produsert under tilfredsstillende forhold.

- I den britiske undersøkelsen utført av Hugo de Plessis i 1970 ble såkalte sandwich-konstruksjoner vurdert. Undersøkelsen viste at kvaliteten av de undersøkte laminater varierte sterkt. Den konkluderte med at slike laminaters varighet er sterkt avhengig av produksjonsmetodene. Noen av laminatene var blitt delaminert (hadde delt seg) i løpet av det første bruksåret, mens andre viste seg å være i tilfredsstillende forfatning etter ti års bruk. Svakhetene kom særlig til syne i heftfastheten mellom kjerne og det ytre laminatet. Årsaken ble funnet å være at kjernen ofte legges på et delvis herdet laminat. Bedre resultater kan oppnås med sandwich-laminater hvor begge overflater er lagt opp vått på kjerne-materialet.

- Man vil trolig kunne få bedre resultater med de materialkvaliteter som nå anvendes ved å utnytte sandwich-konstruksjonenes spesielle egenskaper på riktigere måte.

Erfaringene fra USA og Storbritannia kan ikke uten videre overføres til nordiske forhold. På grunnlag av de tidligere nevnte undersøkelser og på bakgrunn av egne erfaringer er det likevel mulig å antyde noe om de faktorer som generelt sett har betydning for glassfiberarmerte plastbåters levetid.

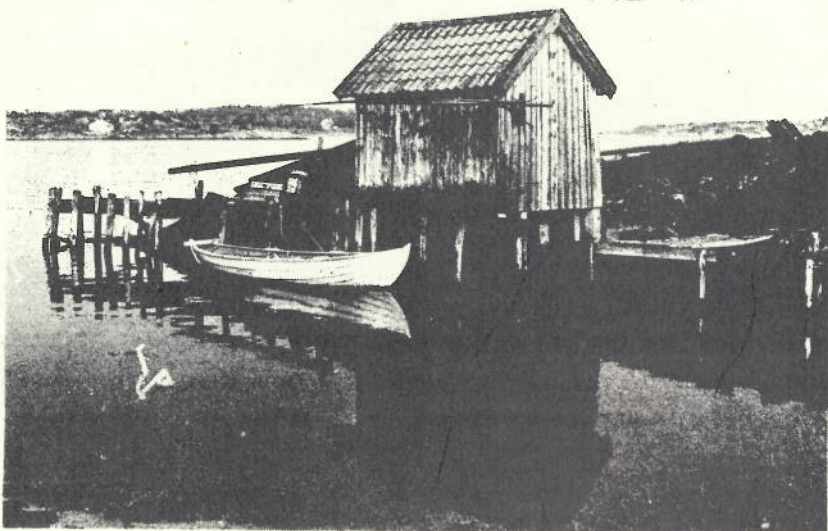
- De spesielle svakheter som man kan finne i båter av glassfiberarmert plast, oppstår oftest under selve støpningen av båten. Årsaken er at laminatets egenskaper blant annet avgjøres av kvaliteten på råmaterialene (polyester og glassarmering). For å få et fullverdig produkt må produksjonsforholdene, herdetid, temperatur og luftfuktighet samtidig avpasses til råmaterialene. Avgjørende betydning for båtens levetid har også arbeidsutførelsen og detaljutformingen.

Når det gjelder skadet og ikke vedlikeholdt laminat, har en rekke forhold betydning. Glassfiberarmert polyester er i seg selv ikke vannnett. Laminatets levetid er derfor avhengig av at gelcoat og topcoat holdes intakt. Når laminatet utsettes for vann og vind, kan polyesteret langsomt oppløses. Glassfiberarmeringen kommer da etterhvert frem i overflaten og nedbrytingen øker. En slik forvitring kan delvis ha årsak i dårlig utherding av polyester og ugunstige produksjonsforhold for det aktuelle polyester-systemet.

- Glassfiberarmering i overflaten av laminatet kan ha en kapillær-virkning som gjør at fuktighet trekkes inn i laminatet. Dette vil kunne føre til frostsprengninger

LES VIDERE NESTE SIDE ►

DEN GAMLE SJØBUA



KJÆRE BÅTEIER!

Stadig melder avisene om drukningsulykker på sjø og vann.

La ikke de neste avisoverskrifter omhandle deg!

Hovin-gutt druknet i Svorksjøen

Den 22-årige Torbjørn Næss fra Hovin omkom ved en drukningsulykke ved Svorksjøen på Hølanda ved 14-tida søndag. Næss var på veg ut til en flåte som lå på sjøen da ulykken skjedde. Han var ikke svømmedyktig og hadde lenge stått på en gummimatte over vannet.

Benytt tiden fram til neste båtsesong til å forbedre dine svømmeferdigheter.

BENYTT SVØMMEHALLEN!

*Hilsen
badestyret*

Brygga og sjøbua var selve midtpunktet i kystboerens tilværelse. Her oppdaget han som smågutt sjøens liv og mysterier - liggende på maven mot bryggekannten med sitt første fiskesnøre i neven.

Som voksen mann hadde han brygge og sjøbu som basis for sitt virke på sjøen. Bak de lune veggene ble redskapen gjort klar. Her ble utsikter og aspekter drøftet og timer tilbrakt på stormfulle dager i påvente av brukbart sjøvær.

Og når alderen ség på og utferdstrangen mot åpent hav og sund og skjær var mettet, satt gamlingen ved sjøbuveggen, med garnnål i neven, og bøtte sønnens eller sønne-sønnens ruser og garn...

som i løpet av fem til ti år bryter laminatet ned. Men hvis laminatet er blitt produsert under ugunstige forhold og således er av dårlig kvalitet, vil det kunne forvitres i løpet av et par år.

● En del av de overflatebelegg som tidligere ble brukt, har ikke tilfredsstillende vanntetthet. Når fuktigheten derfor trenger igjennom, kan større deler av overflatebelegget løsne på grunn av osmosestrykket. Laminatet vil da bli lagt åpent og materialet etterhvert nedbrytes. Et laminat må derfor være beskyttet av vanntett overflatebelegg.

● På tross av at delaminering (deling) ikke kan karakteriseres som en aldriingsprosess, er det klart at laminatets styrkeegenskaper reduseres ved vekslende belastninger. Utmatting av materialet skjer ved at forbindelsen mellom glass og polyester svekkes, noe som fører til brudd i laminatet. Dette kan se ut som aldring, men kan i virkeligheten forebygges ved riktigere konstruksjon av båten. Generelt kan man si at en godt avstivet båt vil ha lengre levetid enn om den er bygget som en fleksibel konstruksjon.

Trematerialer brukes i de fleste glassfiberarmerte plastbåter, særlig i bunnstavstivning, akterspeil og skott. Trematerialene er enten helt innstøpt i plast eller festet til en plastret vinkel. Plastens heftfasthet varierer med de forskjellige tresorter og kan ofte være dårlig. Dette kan resultere i at forbindelsene etterhvert løsner. I praksis er det vanskelig å hindre at fuktighet etterhvert trenger inn i overstøpt trevirke, noe som spesi-

elt gjelder bunnstavstivninger. Særlig i uimpregnet helved kan fuktighet forårsake råte. Fuktighet kan også forårsake at trevirket sveller opp, slik at overstøpningen sprekker eller løsner fra bunnpanélene. Vannfast kryssfinér av marinekvalitet har vist seg best egnet til bruk i glassfiberarmerte plastbåter, men også denne trekvalitet kan være medvirkende årsak til store skader i f.eks. akterspeil. Årsaken til vanninntrengningen kan ofte være selve arbeidsutførelsen, dvs. at f.eks. dreneringshull og kanter i utkapp ikke har vært tilstrekkelig isolert mot vanninntrengning.

Det er således direkte feil å hevde at båter bygget av glassfiberarmert plast er vedlikeholdsfrie. Også når det gjelder slike båter, har vedlikeholdet direkte og avgjørende betydning for levetiden. På samme måte som for båter bygget av andre materialer kan man også forutsi at kun båter av god konstruksjon og arbeidsutførelse vil vare.

Det må anses bevist at et godt konstruert, utført og vedlikeholdt laminat ikke aldres. Den opprinnelige styrke blir derfor heller ikke redusert. Men det er også klart at hvis vedlikeholdet ikke er godt nok, vil et laminat av glassfiberarmert polyester gradvis forvitres. Ifølge den britiske forskningsorganisasjonen The Rubber & Plastics Research Association er årsaken til dette at polyestere sveller på grunn av langsom vannabsorpsjon, noe som fører til at forbindelsen mellom glassfiberarmeringen og polyesteret svekkes. En slik forvitring vil normalt foregå meget

langsomt. Det er således grunn til å tro at forvitringen ikke vil ha vesentlig virkning innenfor det tidsrom som man vanligvis ellers regner som normal levetid for båter. Fordi denne prosessen starter i overflaten for deretter å arbeide seg langsomt innover, vil forvitringen dessuten få mer følelige virkninger for tynne enn for tykke laminater. Videre er det åpenbart at en skade i et laminat akselererer en slik prosess, noe som følgelig betyr at alle skader – også gelcoatkrakuleringer – må utbedres hurtigst mulig. Man må også anta at de beskyttende overflatebeleggene (gelcoat og topcoat) slites under bruken av båten, og at de tilsatte fargepigmenter etterhvert vil bli misfargede. Eldre og godt vedlikeholdte glassfiberarmerte plastbåter bør derfor få påført nye beskyttelsesbelegg etter omkring ti år, mens dårlig vedlikeholdte båter sannsynligvis vil trenge en slik fornyelse etter anslagsvis fem år.

En båt bygget av glassfiberarmert polyester vil sannsynligvis kunne beholde sin fine «finish» bare i få år. Det er i dag likevel ingen grunn til å fastlegge en grense oppad for slike båtters levealder. Den frivillige kontrollordning for lystbåter av glassfiberarmert plast som Det norske Veritas nå har opprettet, ventes imidlertid etterhvert å gi opplysninger av et slikt omfang at man om få år vil kunne si adskillig mer om glassfiberarmert polyesters fremtid i et maritimt miljø.

Camo-Line 15 m/hardtop for alle værforhold

Elegante linjer • Soveplass til 2 voksne og 2 barn
Lettplanede med små motorer • Rimelig pris

Vennligst send meg nærmere opplysninger om priser, leveringstid, etc.

Navn.....

Adresse.....

**GODKJENT
AV
DET NORSKE
VERITAS**



Testresultater med voksne personer:

20 HK og 1 mann	—	ca. 20 knob
20 » » 2 » »	—	» 18 »
20 » » 4 » »	—	» 16 »
60 » » 2 » »	—	» 35 »

Produsent:

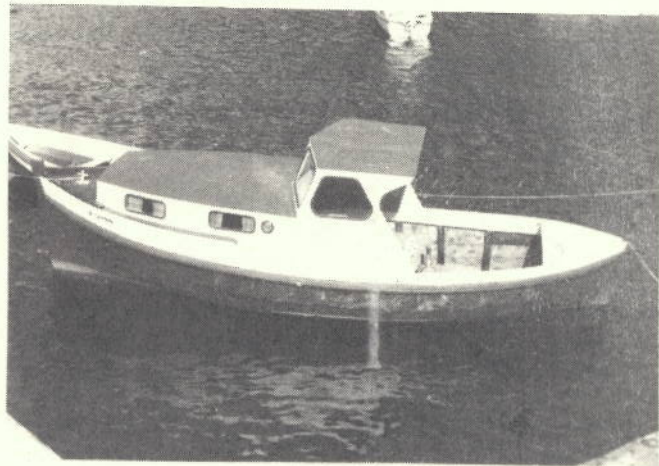
Camo PLAST A/S

Carsten Moen Plastindustri, 4890 Grimstad, Tlf. 40686

«Båtgalleriet»



Eier: LEIF RØNNING
Båt: Havaco — 15 fot
Motor: Crescent — 25 hk.



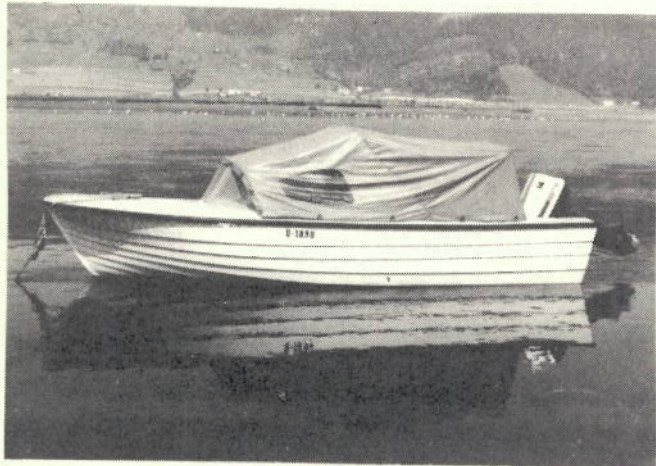
Eier: GEORG SVORKMO
Båt: Selvomredet — 21 fot
Motor: Semi-diesel — 5-9 hk.



Eier: BJARNE KARLSEN
Båt: Lundabåt — 14 fot
Motor: Evinrude — 6 hk.



Eier: JOHAN LEKNES
Båt: Selvomredet — 14 fot
Motor: Crescent — 4 hk.



Eier: JOHAN LØKSTAD
Båt: Malo — 14 fot
Motor: Crescent — 14 hk.



Eier: ODDBJØRN FOSSLAND
Båt: Silver Viking — 15 fot
Motor: Crescent — 35 hk.

Nordisk sikkerhets- støvel

Fra SJØSPORT



Det har alltid vært en stor fare forbundet med å bruke gummistøvler ombord i båter. Disse klomsete tunge gjenstandene har også forårsaket døden til mang en båtmann som har falt i vannet. Ungdommen er ofte blitt trent opp til hvordan de eventuelt skulle få av seg støvlene om ulykken var ute.

Den danske olympiaseiler og konstruktør Paul Elvstrøm, var imidlertid av den mening at det å ta støvlene av i vannet på våre breddegrader, var forbundet med like stor fare som å ha dem på. Derfor ble problemet satt på hode. Hvorfor ikke lage en støvel som fløt, slik at man slapp å ta den av? En støvel som holdt ankelpartiet varmt selv i vårt kalde vann og dermed krampen borte? En støvel som ikke nevneverdig hindret folks svømmeegenskaper.

Ideen var luftet og arbeidet ble satt i gang. Det endte som et nordisk tre-kantsamarbeid. Paul Elvstrøm konstruerte, Gummi-fabriken Gislaved i Sverige produserte og norske Helly Hansen A/S tok seg av markedsføringen.

Og produktet er vellykket. I første rekke er støvelen ment å tjene seilere. Men etter at «SJØSPORT» i en tid nå har hatt et par støvler på prøve, viser det seg at den fullt ut også tilfredsstiller de krav en har til vanlige gummistøvler, beregnet for landkrabber. Støvelens vesentligste ingrediens er innleggssålen. Den er laget av polyuretanskum og fungerer samtidig som flytemiddel. Det opplyses at denne er ortopedisk utformet, men selv synes vi den er i mykeste laget, selv om det her bare er snakk om en tilvenning.

Selve sålen har et åpent mønster og så langt vi har prøvet den, gir den et meget godt feste på de forskjellige underlag en båtmann kan komme ut for. Således er den også prøvd på en våt respatex-plate med 45 graders helning.

Støvelskaftet er mykt og lar seg lett brette ned for kortere eller lengre tid uten å gjøre skade på gummi. Foret, som er ekstra forsterket over ankelpartiet, er skumgummi kledd med flannel. Støvelen sitter tett til benet samtidig som den gir god utlufing. Når støvelens egenvekt så er tilnærmet vannets, må en uten videre kunne kalle dette produkt en sikkerhetsstøvel

LITT AV HVERT

ÅRETS FISKERIMESSE

i Nidarøhallen i Trondheim hadde ikke det tilbud til menigmann som for to år siden.

Utstillerne hadde for det meste konsentrert seg om store fastmotorer, utstyr for havfiskeflåten og fiskeindustrien.

Under vårt besøk på messa fant vi bare to utstilte båter, samt en påhengsmotortype.

AASMUND SKJØLBERG

er registrert som nytt medlem av båtklubben, og vi ønsker ham velkommen i våre rekker.

UNGDOMSGRUPPE I BÅTKLUBBEN.

Det er blitt oss fortalt at båtklubben skal danne en ungdomsgruppe med Sigbjørn Ebbesen som leder.

TERNA-NYTT har kontaktet Ebbesen som kan bekrefte at han har sagt seg villig til å lede en slik gruppe.

Båtklubbens styre har ennå ikke trukket opp linjen for ungdomsgruppens virksomhet - ei heller aldersgrensen opp- og nedad, forteller Ebbesen. Selv kunne han tenke seg jenter og gutter i alderen 13-16 år som medlemmer.

Båtklubben er blitt tilbudt å leie det tidligere A.U.F.-lokalet i Samfunnshuset til midlertidig klubblokale.

NESTE NUMMER AV TERNA-NYTT

rekner vi å få ut til medlemmene omkring 30. oktober.

BÅTKLUBBEN FORTSETTER Å RIVE

gamle hus på Orkanger. Det siste var Orkedalsveien 37 som ble jevnet med jorden på 4-5 kvelder.

HØSTEN HAR MELDT SIN ANKOMST

og enkelte småbåteiere har lagt opp sine farkoster. De som ennå har sine båter ute rekner med å få flere fiske- og lystturer før vinteren setter inn for alvor.



Velkommen til spesialforretningen

EDV. SOLIGÅRD

Elektrisk installasjons- og utstysforretning

en tanke til ettertanke

VÅRE SJØSPORTERE INVESTERER ÅRLIG
FOR ET BELØP SOM ER STØRRE ENN DET
NORSKE TOLLBUDSJETT — — —



SJØSPORTERNE I NORGE REPRESENTERER ET BETYDELIG, KJØPEKRAFTIG OG STABILT MARKED. NÅR DE FRAM TIL DETTE MARKED MED DERES PRODUKTER PÅ EN TILFREDSSTILLENDE MATE?

HVIS IKKE — BØR DE DRA NYTTE AV DEN DIREKTE KONTAKT VART BLAD FOR BATFOLK KAN GI.

ANNONSER I VART MEDIUM VIL SELGE DERES VARER EFFEKTIVT OG RIMELIG. FOR Å ØKE DERES SALG — TA KONTAKT MED

Annonsepriser:

18 øre pr. mm pr. spalte

1/4 side kr. 140,—

1/2 side kr. 70,—

1/3 side kr. 47,—

1/4 side kr. 35,—

TERNA-NYTT

Båtklubben TERNA, 7300 Orkanger

Redaktør: LEIF RØNNING,
Geilan 6,
7300 ORKANGER

Det lønner seg å annonsere i TERNA-NYTT!

Orkla sponplater

ORKLA ELITE — fuktbestandig

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

ORKLA FORMICA — baderomspanel

SAGA SPON — tekstilbelagt

SPONYL — vinylbelagt

TAKSTOLER — selvbærende

Konstruksjon etter GANG NAIL systemet.



% Orkla Skogindustri

ORKANGER
RØROS - SALTEN - KVAM

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



**VELG
TREVIRKE
SOM VARER**

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

Lesergaver

Vi sier hjertelig takk til bidragsyterne i dette nummer av TERNA-NYTT og kvitterer for følgende beløp:

DAHLØ, JENS	kr. 10,-
MARTINSEN, ARNE	" 10,-
N.N.	" 10,-
SKÅNSENG, TORBJØRN	" 10,-
I dette nummer	kr. 40,-
Tidligere inkommet	" 1050,-
Tilsammen for 1972	kr. 1090,-

TERNA-NYTT

Organ for båtklubben TERNA,
Orkanger

Tilsluttet Kongelig Norsk
Motorbåt-Forbund

Postgiro 323216

Bankgiro 4270.23.27681

Redaktør: Leif Rønning

Trykt i offset i
ORKLA-TRYKK, Orkanger

Båtklubben TERNA's styre:

Formann:	Bjørn Skinstad
Nestformann:	Willy Sæther
Kasserer:	Robert Sletvold
Sekretær:	Torbjørn Elverum
Materialforv.:	Georg Svorkmo
Styremedlem:	Bernt Sæther
Styremedlem:	Fred Skogås
Varamann:	Anders Rønnes
Varamann:	Olaf Heggliund