

NR. 2 — 1972

4. ÅRGANG



A. Todal's
Eftf.

BÅTFOLKETS FORRETNING

TERNA-NYTT

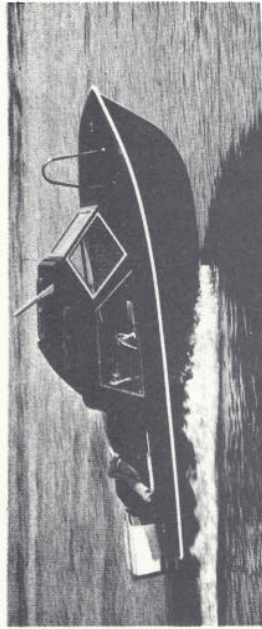
ORGAN FOR BÅTKLUBBEN TERNA ORKANGER



KJØL STEN & PLAST

PRESENTERER

Kavaler



15 fot. Motorstørrelse: 15—65 Hk. KR. 9.800,—
Tillatt last: 6 personer.

Opplev sjøeventyret

- med en KAVALER

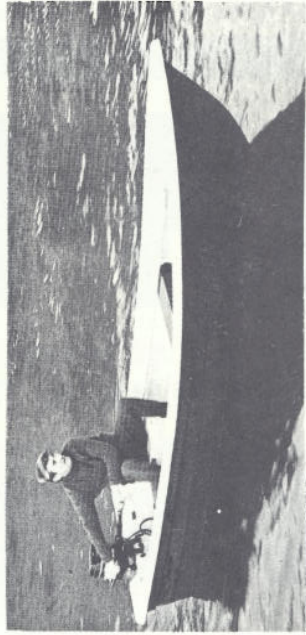
KOM INNOM TIL EN BÅTPRAT!

Tlf. 80278
ORKANGERA. Todal's
Østf.Tlf. 80278
ORKANGER

KJØL STEN & PLAST

PRESENTERER

Kavaler



13. fot. Motorstørrelse: 3—10 Hk. KR. 2.100,—
Tillatt last: 4 personer.

BÅTEN SOM HAR STYRKE —
OG SJØDYKTIGHET!

A. Todal's
Østf.

Telefon 80 278 - Orkanger

Redaktørens spalte

Så er våren her igjen — småbåtfolket har nå i lengere tid gått med lopper i blodet. Allerede før påske var de første klar til å sjøsette sine farkoster, men så kom den snøen vi skulle ha hatt i vinter og forpurret planene for mange. Enkelte trosset værgudene og tilbrakte en del av påskeferien på sjøen på tross av at været ikke var det aller beste.

Det sikreste tegn vi har på at det går mot en ny båtseong er den store tilgangen på annonser til TERNA-NYTT. Nå skal alt nytt på båt- og motormarkedet presenteres for publikum og til dette er vårt medlemsorgan et ypperlig medium.

Det er mange ting en bâteier bør huske før sesongen tar til. Er motoren overhaldt, båten ettersett og pusset, forsikringen i orden, båten registrert og merket, redningsvester på plass osv. osv. Ferdselen på sjøen blir større år for år, så det gjelder at bâteieren er beredt til å møte de vansker som eventuelt oppstår.

Et problem som ennå ikke er løst er hvor småbåtene skal fortøyes og oppbevares. Heller ikke i år kan vi berette noe nytt om småbåthavn og båthus. Havneskjønnet er avsluttet, men det er merkelig stille omkring utbygginga. Jeg spekulerer på hvilke reaksjoner det har blitt om bilieierne har levd under så uholdbare forhold som småbåteierne.

Vi får på nytt trøste oss med at det blir en løsning til slutt og ønske hverandre en god båtseong med slagordet

SIKKERHET PÅ SJØEN —
VISSJØVETT!

VEIAVGIFTER TIL VANNS

Sjøen, gamle alfarveien, ble laget av Vår Herre uten tilskudd fra den norske stat. Men den som kjører båt med bensinmotor betaler likevel 10 ganger mer i veiavgift til staten enn den som kjører en tilsvarende strekning med bil og virkelig kjører på vei.

I fjor kjørte vi ca. 4000 km med en 17 fots passbåt. Det kostet ca. 4000 kroner i brensel — bensin. Det går en del bensin når det er mange ombord og vi kjørte noen lange turer med tung last.

For å kjøre disse 4000 km på sjøen betalte vi ca. 2400 kroner i veiavgift til staten.

Skulle vi kjørt like langt med en vil hadde vi brukt for ca. 400 kroner i bensin. Det vil si for å kjøre 4000 km på virkelig vei måtte vi ha betalt ca. 240 kroner i veiavgift.

Ved finregning kan man kanskje finne at det ikke er akkurat 10 ganger dyrere å reise på sjøen, kanskje ni komma noe. Men denne saken gjelder ikke desimaler.

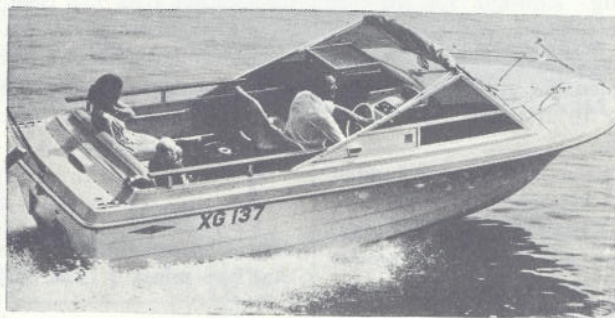
Det er skremmende at en så opplagt urettferdighet kan bli opprettholdt i et demokratisk samfunn, skriver Morgenavisen i Bergen.

Neste nummer av TERNA-NYTT kommer ut omkring 16. mai. Stoff og annonser til dette nummer må være redaktøren i hende seinest 2. mai.



Fra 1. mai er det igjen tillatt å fiske etter laks og ørret. Selv om ikke fangstene blir like store som på bildet, så skulle vi være godt fornøyd.

FORSIKRING



ta kontakt med
ORKLA BRANNKASSE
GJENSIDIGE
Løkken Verk — Telefon 86 738

Privattelefoner:

Inspektør Skålholt
Tlf. (074) 82 587

Inspektør Syrstad
Børsa — Tlf. (075) 63 183

Forretningsfører Reiten
Tlf. (074) 82 586

SANTRYGD
— grunnen

Har båten godkjente lantener?



I de senere år har det vært en voldsom økning i antall spørsmål til navigasjonsskoler, skipskontrollkontorer og Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med valg av utstyr til lystbåter, og da spesielt spørsmål vedr. lanterneføringen.

Årsakene til dette er flere, men spesielt bør vel nevnes forsikringsselskapenes strenge krav til godkjent utstyr.

Gjennom båtførerkursene har båtiere fått en bedre forståelse for hva godt og godkjent utstyr betyr for sikkerheten.

Hva er godt og godkjent utstyr?

Å ta med alt utstyr i en artikkel vil føre for langt. Vi vil i første rekke konsentrere oss om det utstyr som kanskje spesielt tjener sikkerheten, nemlig lanterner.

Sjøveisreglene stiller meget bestemte krav til både lanterne og deres plassering. Kanskje for strenge krav, mener mange. Vi tenker da spesielt på våre lystbåter, fra små landstedsbåter til lystbåter opp til 40 fot.

Selve lanterne er inndelt i 3 klasser.

Klasse A er de lanterner som alle båter over 65 fot må føre. Disse er ikke aktuelle for lystbåter så vi hopper lett over disse.

Lystbåter i størrelsen inntil 40 fot er de mest aktuelle og vi vil se litt nærmere på

hva som forlanges av lanterner for disse båter.

For båter mellom 7 og 12,19 m (40 fot) er det påbudt med lanterner av kl. B.

For båter under 7 meter kan man anvende lanterner av klasse C.

Lanterner av klasse B og C er ikke internasjonalt godkjent, og de kan derfor bare anvendes ved ferdsel i innenlandske farvann.

Kravene, ifølge sjøveisreglene, til lanterner i klasse B er:

Topplanterner skal være synlig på minst 3 naut. miles avstand.

Dette innebærer at lysstyrken må være minst 12—15 candela. (Populært kan man si at en candela tilsvarer lysstyrken av ett stearinlys.)

God lysstyrke er imidlertid ikke nok hvis ikke lysåpningen er tilstrekkelig. Nasjonalt godkjenner man en lysåpning med 5 cm fri høyde og et glass, helst linse, med radius 3,5 cm.

Akter- og ankerlanterner skal lyse minst 2 naut. mil.

Lysstyrken på disse lanterner må være minst 8 candela med den samme lysåpning som for topplanterner.

Sidelanternene, med farget glass, skal være synlige på 1 naut. mil.

At synbarheten skal være 1 naut. mil innebærer at en må regne med å bruke lanterner av samme konstruksjon, samme lyskilde og samme lysåpning som bestemt for en hvit topplanterne med lysvidde 3 naut. mil. Grunnen til dette er at farget glass stjeler mye av lyseffekten. Lanterner godkjennes i dag med en 8 candela lampe og linse med linsefaktor 2. Lysåpningen skal være, som tidligere nevnt, høyde 5 og linseradius 3,5 cm.

Dette siste er bestemt for å etterkomme ønsker fra båtiere om en så liten lanterne som mulig.

For båter under 7 meter sier regelen at man kan greie seg med en — 1 — lanterne som lyser horisonten rundt, forutsetningen er imidlertid at farten ikke overstiger 8 knop.

Er farten større skal det føres godkjente lanterner av klasse B. Man har nå nasjonalt funnet å kunne gi godkjenning til lanterner med sofitlamper på 10—15 watt og linse eller glass med høyde 4 cm og 2 cm radius.

Dette gjelder altså bare båter under 7 meter.

Monteringen.

Lanternene har en, men en meget viktig funksjon, nemlig å gjøre båten synlig i mørke. Hensikten er å bli sett.

Forutsetningen for å bli sett er da naturligvis at lanterne er riktig plassert og montert.

Vår tids lystbåter må både, fra konstruktørens såvel som

fra båtbyggeren, utstyres med arrangement som gjør det mulig å feste lanterne slik at de blir synlige og at de lyser i riktig retning.

Den lysstyrke som i dag kreves av lyspærene, krever god luftsirkulasjon rundt lanternen. Skal en lanterne oppfylle sjøveisreglenes krav om lysvidde og synlighet, foruten at den skal være så liten som mulig, for ikke å virke skjemmende, må den gis en utforming og montering som gir god luftsirkulasjon rundt lanternen.

Det er derfor meget vanskelig å utforme strømlinjede lanterner som går i ett med skroget.

Lanterneføringen på båter er en meget alvorlig sak og det er fristende å minne om at sjøveisreglene inneholder bestemmelser om straffer for dem som bryter reglene.

Er det i dag, med den utforming som våre lystbåter har, praktisk å følge disse strenge krav?

Dagens lystbåter har fått og har hatt, i alle år, en utforming som ikke gjør det praktisk mulig å følge bestemmelsene.

Denne side av saken vil vi senere forsøke å belyse nærmere.

Vi håper i et annet innlegg å komme nærmere inn på dette problemet. Det er ikke nok å fastsette bestemmelser, det er like viktig at er praktisk gjennomførbare.

Sikkerheten vil alltid være det primære og inntil andre og mer gjennomførbare regler blir utarbeidet, får vi alle gjøre vårt beste for å oppfylle de regler og bestemmelser som gjelder i dag.

Reglene er utarbeidet for å redde liv.

La oss ikke glemme det.

rs.

BÅT-TIPS

Var De uheldig i sommer, og skadet deres BRONSE eller ALUMINIUMS PROPELL? Spar penger! Vi kan for ca. 1/3 av prisen for en ny reparere Deres ødelagte propell.

G. Krogseth & Co. s

SPECIALITET: VENTILASJONSUTSTYR
Postboks 3224 — Vareadresse: Bergensgt. 41,
Oslo 4. Tlf. 02-22 58 60

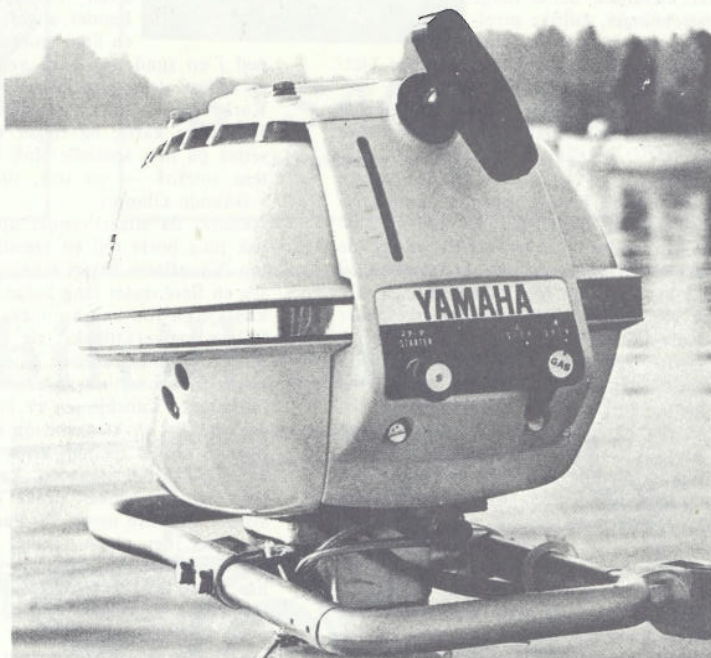
vis sjøvett



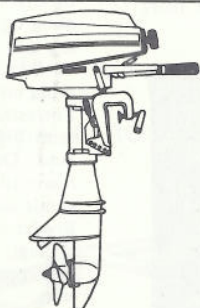
YAMAHA '72

Hvorfor er Yamaha påhengsmotoren så populær i Europa?

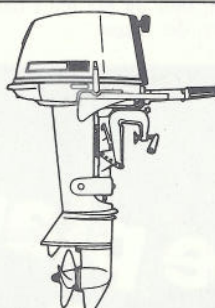
Forklaringen ligger i at de kombinerer kraft, kvalitet og god økonomi. Det finnes en Yamaha påhengsmotor for enhver lommebok. Yamaha navnet står for høy teknisk kvalitet, som man vil forbinde med de verdenskjente motorsykler og for pålitelighet, lang levetid og lett i bruk. I tillegg til alt dette er det 2 års garanti.



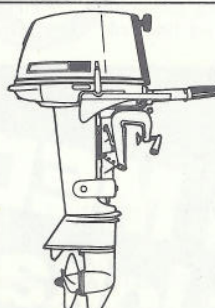
P-95A



P-165



P-200



P-250



P-450

2-takt, 1-syl.	2-takt, 2-syl.	2-takt, 2-syl.	2-takt, 2-syl.	2-takt, 1-syl.
5 HK ved 4500 o/min	8 HK ved 5000 o/min	12 HK ved 5000 o/min	15 HK ved 5000 o/min	25 HK ved 5000 o/min

KR. 1995,—

KR. 3590,—

KR. 4750,—

KR. 4750,—

KR. 5560,—

ERIKSEN SPORT A.S

TLF. 80349

ORKANGER

TLF. 80349

«SKYGGENE»

Noen meter fra stranden bryter en stor, mørk, grønn skygge ut fra bunngresset, skyter opp mot gjedden, og åpner et voldsomt gap. Men skyggen gjør en sving, glir forbi den uttredte gjedden og forsvinner i det grønnblå dypet.

I flere timer har jeg gått rett mot nordøst. Jokken med de store gjeddene skal ligge på den kanten. Men hvor langt det er dit, det vet jeg ikke.

Kartet, tegnet av Norges geografiske oppmåling, sluttet for en time siden. Og oversiktskartet i liten skala er ikke til særlig hjelp. Det er slake vidder, med glissen og krokete fjellbjørk, det er tunge myrstreknings, tallrike ørretbekker, små, bare bergnabber og fuktige, nesten ugjenomtrengelige vier-snar.

Svetten renner og maven suger. At det skal være så forbasket langt til storgjeddene jukk!

For en uke siden satt jeg i en båt på Jesjavri, den store sjøen høyest oppe på Finnmarksviddas tak, og halte inn den ene gjedden etter den andre. Da jeg hengte en av de mindre på fjærvekten, som var merket til seks kilo, gikk den taus helt i bunnen. Da båten var blitt halvfyllt, kom en yrkesfisker fra Karasjok forbi. Han tittet på gjeddene, og fnyste foraktelig: «Småfisk, skittfisk!» Han fortsatte: «Vil du ha store gjedder, må du gå en dryg mil på veien mot Lakselv. Og så skal du gå rett mot nordøst. Der er det en jukk — jeg var der for en tid siden, og fikk ti gjedder i samme slenget. Ingen var under tolv-femten kilo. Den minste slepte i lynget da jeg la den over skulderen.»

Det lød jo bra. Jeg begynner å bli trett og sliten. Ute på myrene begynner kleggen å bli innmari arg, i de tette viersnarene står mygg og knott som en grå sky rundt hodet. Myggoljen renner vekk, øynene hovner. Det blir vanskelig å se.

Og plutselig, idet jeg trenger meg gjennom et tett og kronglete vierbelte, er jeg like ved



å miste pusten. Foran støvlene åpner det seg en avgrunn, et krystallklart vann, et grønnblått og bunnløst dyp. Langt der nede vifter høyt og tett gress i myke bølgebevegelser. Mot øst!

Elven er ti meter bred. Kanskje det er oversiktskartets Valjokka jeg står ved?

Jeg følger stranden opp langs elven. Vidjekrattet opphører. Landet stiger og går over i en liten moreneur som stuper

ned i en rund høl. Like ved stranden står en rad av store, gule blomster. Det er Kong Karls septer. Her er en mørken tyristubbe. Jeg koker kaffe, og rigger til stangen. Og setter på min spesielle sluk for Nordkalottens storfisk — en stor, tung og vakkert vrikkende Glimmy.

Akkurat da stiger vannet opp i en fantastisk plog borte ved en gressstue i hølens utløp. Vannflaten brytes ikke, men det danner seg en flere meter lang bølge. Den reiser seg kanskje en fot, kanskje mer.

Bølgen synker tilbake, og ebber ut. Dønninger kommer rullende og slår tungt skvalpende mot morenestranden, like ved de gule blomstene. Kanskje jeg er altfor sliten, altfor omtåket av kleggebit og myggegift. I en tilstand spaltet mellom drøm og virkelighet, går jeg ned til stranden, kaster nær forbi gressstuen, lar sluken synke og begynner å sveive. Tre, fire meter. — Pang!

Der var det stopp. Tungt og hårdt. Et halvt minutt er det helt fast, som om sluken har festet seg i en låve. Stangtoppen er bøyd, snøret synger. Så går det sakte nedover med uimotståelig kraft. Friksjonsbremsen knepper. Jeg holder imot. Men det gjør hverken til eller fra. Snøret går inn bak gressstuen, snur og går inn i den. Det rister og rykker, det tygger.

Da en ny Glimmy farer ut i hølén, slår en kilogjedde seg på. Jeg tar den hardt, den vrir og kaster på seg og viser iblandt sin sølvblanke buk.

Noen meter fra stranden bryter en stor, mørk grønn skygge ut fra bunngresset, skyter opp mot gjedden, og åpner et voldsomt gap. Men skyggen gjør en sving, glir forbi den uttredte gjedden og forsvinner i det grønnblå dypet.

Hvor stor var den?

Tja, en tolv, tretten, kanskje femten kilo. Det er vanskelig å bedømme størrelsen i det glassklare vannet. I alle fall er det den største gjedden jeg har sett.

Jeg tar inn kilogjedden, nu bare et lite agn, tar ut kroken og kaster fisken ut igjen. Den svømmer halvt på siden, skrått ut og nedover, med slapp slengende bakkropp.

Da stiger den store skyggen, like tung og gåtefull, åpner gapet og klipper til. Da den sakte synker tilbake holder den kilogjedden på tvers. Bare hodet og halen synes.

Jeg gjør noen kast, og får en ny kilogjedde. Den slipper jeg i strandkanten, i sivet.

Det hender intet mer. I den neste hølén, et stenkast lenger opp, gjør en ny skygge et utfall mot sluken, like stor, like mørk over ryggen med like lekke grønne tegninger langs sidene. Men den tar ikke, den vil ikke. Langsomt synker den ned i det truende dypet.

I den tredje tar en kilogjedde brått. Den vrir og ruser og kaster på seg som smågjedder pleier — til den plutselig sitter fastlåst i spikerkeften til en grønnsvart skygge. Skyggen synker og forsvinner i det dype grønne. Snellen er frikoplett, snøret renner ut, meter etter meter. Det stanser, skyggen må ha nådd bunnen på hølén. Minuttene kryper. Fem, ti, kanskje femten. Ilinger går gjennom kroppen. Men ingenting skjer. Linen henger stille og slakk. Har den svelget?

Jeg begynner å sveive inn. Noe holder igjen, det kan være en kvist. Det blir til en lys fiskebuk, en død kilogjedde med to dype rader av bit. Jeg spriker ut med tommeltott og langfinger, og når såvidt fra bit til bit.

Jeg rusler fra høl til høl, som oftest gjennom tett vier og vannfylt myr med åpne hølér. Iblandt går hølén i ett og danner en lang og dyp renne, som et sveig. Det er en drøm-aktig og uvirkelig vandring. Kilogjedder slår seg på, noen blir bitt ihjel. Men de store vil ikke. Av og til gjør skyggene en slapp sving etter sluken. Mer blir det ikke til.

Forresten — hva skal jeg gjøre med kolosene hvis de biter på og blir trukket på land. De er for store og tunge til å bære hjem til hotellet, kanskje er de også for gamle og grove å spise.

Brødet og renbøgen er oppspist, kaffekjelen ødelagt. Mygg og klegg er nær ved å spise meg opp. Jeg blir ør og slapp. Og svært trett.

Jeg bryter av fisket og snur hjemover, rett sydvest. Synker i myren, glir i steinurer, sitter fast i vierkratt. Hodet verker og feberen brenner.

Etter en evighet står jeg igjen på landeveien. Rutebilen er gått. Men jeg får sitte på med en bil til Karasjoks gjestgiveri.

I hallen sitter som vanlig mange gjester, de kikker og lytter.

Da jeg ber om nøkkelen, spør portieren:

«Hvor er de store gjeddene?»

«Gjeddene? De store?»

Jaha, jovisst ja, jeg har jo lovet at jeg skal innby hele hotellet til førsteklasses gjeddemiddag — akkurat i kveld. Jeg hører min egen stemme langt, langt borte:

«De var for tunge å dra opp, for tunge å bære...»

Portieren nikker og ler, full af forståelse. Jeg staver opp til mitt rom, da hører jeg gjestene eksplodere i en forløsende latter.

FØLG MED
på det lokale plan
med
den nye

ORKLA
POSTEN

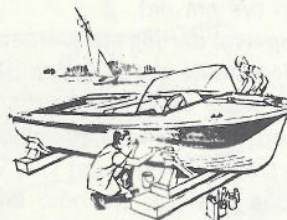
GODT UTVALG

I GAVEARTIKLER
BADE FOR BATFOLK
OG «LANDKRABBER»

ORKLA
Husflidsentral

Tlf. (074) 80 529 Orkanger

REDSKAP og HOBBYVERKTØY
ENHVER BÅTEIER BØR HA



FINNES I UTVALG HOS

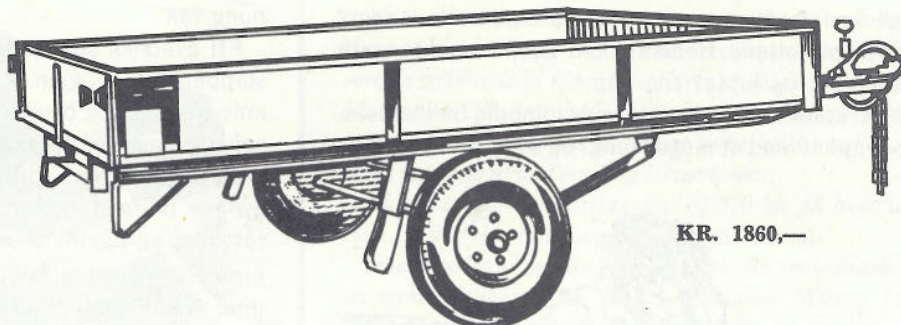
S. SANDGRIND

Jernvarer - Kjøkkenutstyr

Tredal biltilhenger

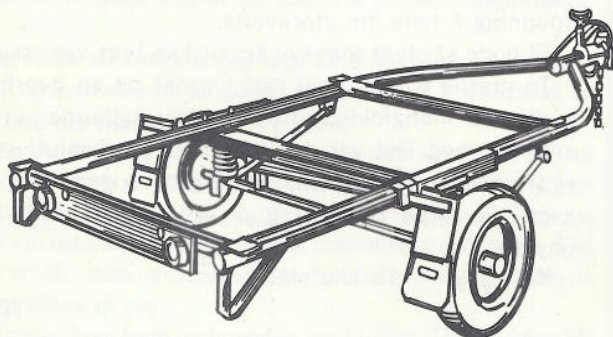
Type 4-300

Total lengde...: 2.65 m
» bredde : 1.20 m
Egenvekt: 90 kg
Lasteevne: 300 kg
Kassemål 1.70 x 1.18 m
Hjul: 4.00x8



KR. 1860,—

Understell Type 4-300 med lysopplegg, og komplett med 12 v. pærer.



Samme understell som til tilhenger ovenfor
med komplett lysopplegg.

Leveres også uten lysopplegg og har da type
nr. 4-300 understell u/lysopplegg.

KR. 1320,—

Lengde: 2.65 m
Bredde: 1.20 m
Egenvekt: 60 kg
Lasteevne: 300 kg
Hjul: 4.00x8

► Vårt siktemål: Høyest mulig kvalitet - Lavest mulig pris •

ERIKSEN SPORT A.S

ORKANGER

Møte i 'rom sjø'

Halvannen sjømil nord av Orkdalsøra

Det var den største jeg noen gang hadde fått. Og den styggeste. Ingen tvil om det.

Jeg kjente meg uvel der jeg sto, barbert og uforberedt på alle måter. Den skulte grettent opp på meg med ekle, vasne øyne. Så vrent den kjeften i et ondskapsfullt glis og viste meg flere bataljoner med sylspisse tenner.

En steinbit er troende til hva det skal være. Selv det å glise med en solid linekrok gjennom underkjeven. Den gråleirefargete kroppen buktet og vred seg så snøret dirret i hånden på meg.

Det ble til sist amatørfiskerens «yrkesstolthet» som gikk seirende ut av bataljen med frykten for dette havuhyret, denne skinnbarlige selv i fiskeham. Det var tydelig at den solide nylonfortommen nektet å ryke, så jeg hadde intet valg. Forsiktig krenget jeg båten til relingen lå i sjøen og skulle til å løfte. Med ett pisket steinbiten med ålehalen og formelig flommet inn i båten sammen med bøttevis av sjø. Jeg tør si jeg var ganske kvikk til å få plassert de bare beina mine opp i nærmeste tofte.

Dermed gikk teppet opp for den av mine opplevelser på fjorden som jeg lengst vil komme til å huske. Selv spilte jeg nærmest statistens rolle. Den suverene hovedperson var steinbiten. Og hovedpersonen var i dårlig humør. Jeg fant det derfor absolutt nødvendig å holde alle legemsdeler oppe på toftene. Nede mellom tiljene plasket steinbiten omkring og hisset seg opp.

Uten skrupler forberedte jeg et kaldblodig bakholdsangrep, bevestnet med et meget tungt og solid øsekar.



Jeg angret allerede før øsekaret smalt mot fiskehodet. Men da var det for sent. Øsekaret sprakk og delte seg i to. Steinbiten jekket seg ennå noen hakk opp. Det var det. Der sto jeg med båten halvfull av vann uten noe å lense med. Og ikke å forglemme — en rasende steinbit svømmende under toftene. Jeg grep den ene åren og svinget den med bladet opp» som skrevet står i Terje Wigen. Men det ble bom. Istedet var jeg farlig nær ved å falle overbord. Båten krenget slik at linekisten gled ned

av aktertoften og spredte sitt innhold av oppdratt line i bunnvannet, som skvalpet omkring og fikk farkosten til å oppføre seg som et beruset esel. Og midt i linevasen triumferte steinbiten.

Jeg kjente at jeg så smått begynte å bli forbannet. Nakkehårene reiste seg ytterligere da jeg akkurat forsent så den ene halvdel av øsekaret — den med skaffet — fløt rett inn i kjeften på steinbiten. Den nølte ikke med å klemme til. En knasende lyd fortalte tydeligere enn ord hvordan fisken frydet seg over å male mitt obsolutt nødvendige hjelpemiddel til flis. Et par gapende nater i fribordet var nå kommet under vann, og friskt slat vann si- vet inn til min motstander og fiende.

Så overtok endelig selvoppholdelsesdriften. Forsiktig fisket jeg opp den gjenværende halvdel av øsekaret og begynte å øse som rasende. Det tok tid. Lang tid. Da tiljene omsider la seg til ro i bunnen av båten og steinbiten for alvor begynte å ane uråd var det gått vel en halv time. Men nå hadde krigslykken for alvor vendt seg til min fordel, og jeg forberedte meg på å tildele min fiende det avgjørende slag. Med bena fast plantet i borde grep jeg tak i lina og løftet styggen ut av den verste linevasen. Men i det steinbiten fikk hodet inntil tofta åpnet den kjeften og hugg tak.

Ett øyeblikk spente den alle sine 12 kilo muskler. Så slappet den av igjen. Raskt svingte jeg min skapslepne kniv fra Mora og begynte å skille kroppen fra hodet. Men selv da kroppen lå i krampe på tiljene holdt steinbitkjef- ten jerngrepet om tofta. Og fremdeles stirret de stygge øynene på meg med et hatefullt uttrykk. Jeg satte meg rett ned og pustet ut etter slaget. Så tok jeg med meg linekassen forut og begynte å dra resten der. Det var gildt med fisk. Rødbrun taretorsk for det meste.

Så kom det noe tungt. **Kveite**, for det gjennom meg. Noe stort og grått beveget seg nede i sjøen, halvveis under båten. Jeg satte den siste angelen forsvarlig fast i båtripa og famlet etter kleppen. Så begynte jeg, skjelvende av spenning å hale inn storkveita.

Et hode så stygt som syv års ulykke brøt vannskorpen.

To gretne øyne stirret rett i synet og en overhendig kjeff med mangfoldige divisjoner av syltenner vrent seg mot meg. Det var den definitivt og absolutt største representant for Neptuns rike jeg noen gang har huket krok i. Fortettet rå kraft og sinne formelig strålte ut fra uhyret.

Kort sagt — 18 kilo steinbit!

TEMA



Velkommen til spesialforretningen

EDV. SOLIGÅRD

Elektrisk installasjons- og utstyrsforretning

«STORSEIEN BITER»

Uten å være inspirert av TERNA-NYTTs «FESKAR-MARTIN» og hans opplevelser i forbindelse med storseifisket ved kleppholmen tar jeg til pennen for å berette om mitt eventyrlige storseifiske sommeren 1970.

Vi var flere sportsfiskere som lå i småbåt utenfor Thams-havn denne spesielle formiddagen. Været var storfint, men fisket var det motsatte. Alle hadde prøvd seg fram med forskjellige redskap uten å kjenne nappet.

Flere av karene tok til å miste gnisten etter et par timers fiske uten at så mye som en mort hadde kommet opp i båten. Jeg for min del hadde fått en torskepinne og på den forsto jeg at det var fisk i nærheten da den var full av åte. Som kjent kommer fisken inn med åta så det var vel bare å vente.

Det var sterk strøm og båtene drev ganske godt, og for å få bedre kontroll over snøret hadde jeg hengt på en «Stingsild» på 400 gram i enden av snøret. Det var i tyngste laget for handdraging, men med min nyervervede «Deep sea reel» fra Hørgård gikk innsveivingen som en drøm.

Mens jeg satt slik og tenkte på slikt og ingenting hørte jeg rop fra nabobåten. Jeg skottet opp og fikk se at mannen sto oppreist og tviholdt snøret med begge hendene og føttene godt plantet i båtsiden.

— Storseien er her, ropte han, jeg får ikke ut mere snøre!



«Sula» som snøret var surret på lå i bakskotten og i tillegg hadde han vært så smart å slå snøret et par tærn omkring tofta.

Jeg skulle til å rope at jeg kom for å hjelpe da jeg hørte et dump og mannen satt på baken i båten. Snøret hadde røket og han satt der som en «takk for sist».

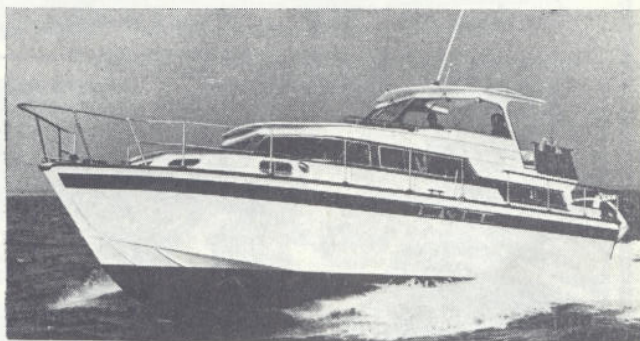
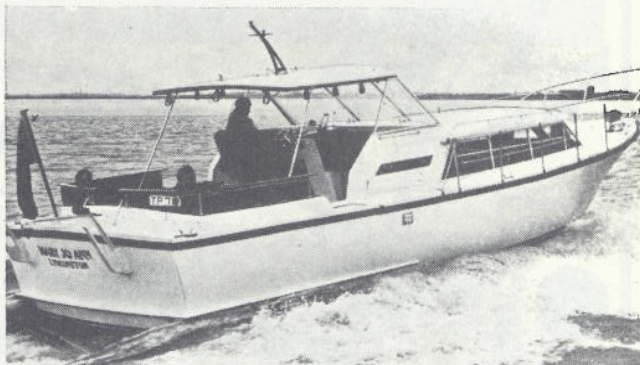
Opptatt av dette skuespill glemte jeg mitt eget fiske helt til jeg kjente sviva stoppe i handa mi. Clutshen som var stilt passe slakt forårsaket at snøret gikk ut med fisken. Jeg skjønte straks at det var storsei og foretok innsveivingen deretter. Det gikk smått, men omsider måtte han som hang i enden av «Stingsilda» gi seg.

Kleppen kom fram og fangsten inn i båten. Denne seien ble kontrollveid og resultatet viste 15,8 kg. Rapport ble sendt «Napp og Nytt» og belønningen kom i form av et gullmerke fra den svenske redskapsfabrikken. Dette på tross av at fisken var tatt på noe så godt norsk som «Stingsilda» fra Hørgård.

Mange mistet sine redskapet på storseien den dagen, men mitt holdt. Både denne spesielle dagen og dager etter har det blitt storseier på 12 og 14 kg, men ingen større sei enn «gullfisken» har jeg tatt — ennå.

Ling.

DRØMMEBÅTER fra England



Kunne ikke dette være noe for oss all som tydeligvis ikke kommer over 14 fot? Det er engelske firmaer som har produsert de to båtene vi viser her. Først en 36-fots «Softrider» fra Moonraker Marine Ltd. Luksus, selvfølgelig, plast tvers igjennom, TV, ekkolodd, stereo og livbelter, kaldt og varmt vann og plass til mellom 5 og 10 personer.

Motorstyrken kan settes opp til 370 hk på hver av motorene, og da fyker båten opp i en fart av 35 knop.

Båten nedenfor er på 40 fot, og ikke mindre luksuriøs. Det er en nykonstruksjon fra Knox—Johnston Marine Ltd, med selvlensende cockpit og en speed på 20 knop, plass til 4—6 personer og med egen bar(?). To dieselmotorer på hver 145 hk. Noe å tenke på til sommeren.

Prisen? Ikke oppgitt, men den norske stats likviditetsvan-sker tatt i betraktning — er antakelig prisen et godt stykke over vår rekkevidde.

Vi seiler etter sjøkart nesten fra vikingetiden

Vær du takknemlig for din 14—17 foter. Eller at du har en flatbunnet pram. I følge sjøkartverket opererer man for nytte-trafikken med kart som ble tegnet i det forrige århundre. Nå er en del av kartene under revisjon og nytegning — og da oppdager man plutselig grunner og båer man ikke visste om før.

Nå bør man riktignok stikke en del fot i dybden før det blir fare på ferde, så risikoen ligger vel først og fremst i skipsrederklassen. Og akkurat der er det skoen, for ikke å si kartet, trykker. I flere kjente skipsleder seiler man etter kart som egentlig ikke stemmer med terrenget.

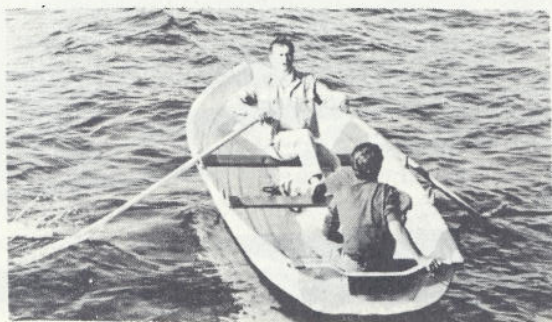
Sjøkartverket ønsker å ajourføre det hele, selv om det visstnok er et prosjekt som neppe lar seg relisere på de første 20 år. Men inntil da — du seiler likevel forholdsvis trygt i båten som du egentlig synes er for liten til deg.....



BÅTLIV i DO

SKAL DE KJØPE BÅT?

BESØK VÅR BATAVDELING I VAREHUSET PÅ BÅRDSHAUG OG SE DET STORE UTVALG NÅR DET GJELDER BATER, MOTORER OG UTSTYR



RANA 14' TRIM

LENGDE: 420 cm (14')
BREDDE: 156 cm
VEKT: 90 kg

DOMUSPRIS **2088,—**



RANA 13' BÅSEN

RASK FRITIDSBÅT FOR FISKE OG VANNSKISPORT

LENGDE: 400 cm (13')
BREDDE: 153 cm
VEKT: 125 kg
MOTOR: maks. 25 Hk
(Fart med 20 Hk: 20 knop)

DOMUSPRIS **2640,—**

— Utstyr for sjø- og båtliv —

REDNINGSVESTER	fra	67,50	BENSINKANNE plast	18,—
SPEEDOMETER 5—30 knop Leveres komplett		142,50	LANTERNER, rustfritt stål Høyde 90 mm	30,—
BÅTPUMPE plast	fra	18,—	BÅTSHAKE Forkrommet 150 mm u/skaft	24,—



VARE BATER ER
kontrollert, godkjent og
sertifisert av
Det Norske Veritas

— FISKEREDSKAPER —
for sjø- og ferskvannsfiske
i godt utvalg

MUS

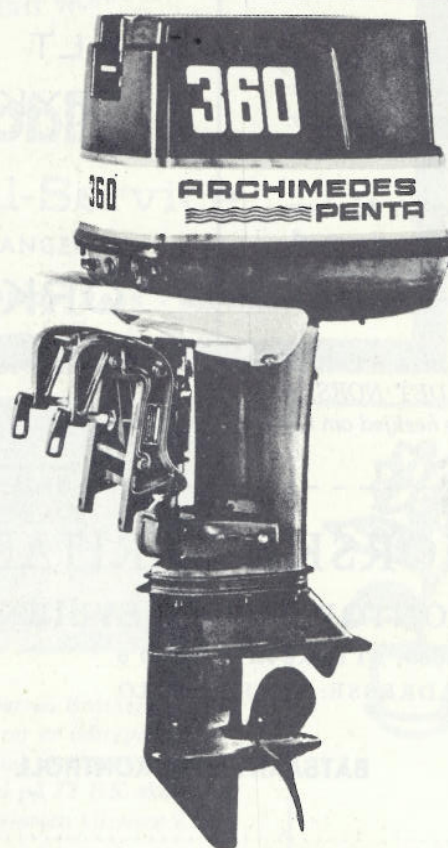


Stell pent med plast- båten!

Plastbåter krever et bunnstoff med helt spesielle egenskaper. DURAHART har enestående hefteevne til plast, og kan påføres direkte, uten grunning. I tillegg til rød, sort og grønn kommer DURAHART nå i blå farve, også den med DURAHART's anerkjente effektivitet mot groe.



Lær sjøveisreglene - og
følg dem.
Vis hensyn!



**ARCHIMEDES
PENTA**

Til meget
gunstige priser

A/P 3,9 Hk **1280,—**
Innebygget tank

A/P 9 Hk **4375,—**
Separat tank

A/P 14 Hk **5080,—**
Separat tank

A/P 36 Hk **7915,—**
Separat tank

PUMPER OG BATMOTORER
ER LEVERT FRA FIRMA

«LASSEBÅTEN» i tre typer:

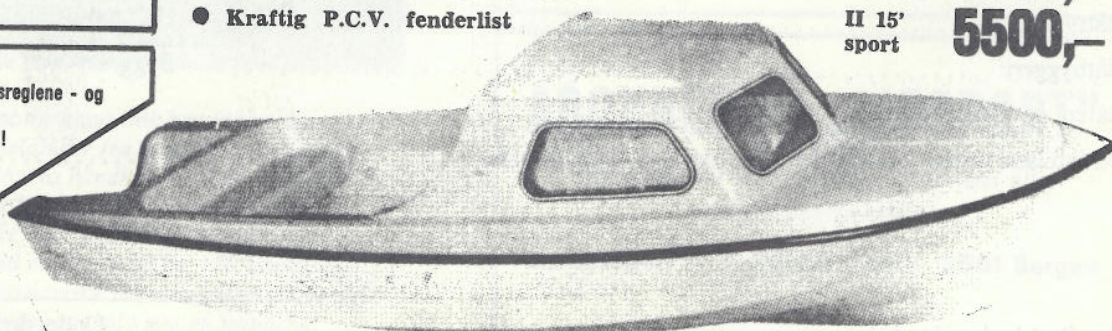
- Båten er laget i armert plast og med dobbel bunn
- Jerndrag påsatt under kjølen
- Kraftig P.C.V. fenderlist

PRISER:

I 12 1/2' **1930,—**

II 15' **3000,—**

II 15' sport **5500,—**



Frivillig Veritas-kontroll av småbåter i sommer

Det norske Veritas vil i år starte opp med frivillig kontroll av småbåter, og da etter hva TERN-NTYT forstår i første omgang kontroll av båter med fastmotor.

Veritas har satt igang kontrollen av to grunner. Den ene er å gi den ansvarsfulle båteler muligheten av å kontrollere sin egen båt, få fagfolk til å se om eieren virkelig kan ta ansvaret for de mennesker han måtte invitere ombord.

Den andre grunnen, ikke mindre viktig, er at Veritas på denne måten kan etterkontrollere de båtene de selv for noen år siden ga klarsignal — om de kriterier som ble satt opp den gangen, fremdeles holder i dag, etter de påkjenninger og slitasje båtene har hatt siden de ble tatt i bruk. Et vesentlig biprodukt av denne nye kontroll er det skaderegister og statistikk Veritas dermed kan utarbeide. For båteleren betyr det en økonomisk gevinst.

Kontrollen blir sevsagt ikke gratis. Veritas har utarbeidet en prisliste som opererer med et grunnbeløp på kr. 150,— for seilbåter og kr. 100,— for motorbåter. Tilleggene for motorer er kr. 50,— for en innenbordsmotorer til og med 100 Hk, kr. 100,— inntil 200 Hk og kr. 200,— for motorstyrker over 200 Hk.

Besiktigelsen blir temmelig omfattende, og gir båteleren tips om hva han bør reparere eller bør være oppmerksom på. Dette året betraktes som innkjøringsperiode, men fra neste år skulle alle ledd være samkjørt, og man kaster seg ut på dypt vann og tilbyr kontroll av samtlige båter.

Skulle besiktelsesordning ha interesse, ber vi om at nedenforstående kupong blir utfylt og sendt til DET NORSKE VERITAS. En vil så i tur og orden få nærmere beskjed om når besiktelsen vil finne sted.



DET NORSKE VERITAS

HOVEDKONTOR: GRENSEVEIEN 92, OSLO

POSTBOKS 6060, ETTERSTAD, OSLO 6

TELEGRAMADRESSE: VERITAS OSLO

TELEX: 16192

BÅTSAKKYNDIG KONTROLL

Eier:

Adresse:

Poststed:

ønsker å tiltre besiktelsesordningen for min båt.

Båtens navn: Reg.nr.:

Båttype: HK motor:

Båtbyggeri: Byggeår:

Båten er forsikret hos:

Besiktelsen ønskes foretatt ved (båtforening, opplagsplass e.l.):

..... / 19

Johnson boatwax

with applicator



IDEAL FOR FIBRE-GLASS · BRIGHT WORK & METAL FITTINGS

Mobil

A/s Mobil-Service

ORKANGER

BENSIN - OLJE - SMØRING - VASK - REKVISITA



SUVEREN BÅT

Dette er litt av en motorseiler, og den er på 8.80 meter. Som det sikkert går fram av bildet er båten bygget i glass-fiberarmert plast, og den heter «Halmatic». Båten har en egenartet design og med en motor på henimot 50 hestekrefter kan den gjøre i overkant av 8 knop. Farten kan selvsagt økes når seilene også brukes.



NEPPE I NORGE

Båten på dette bildet, som bygges av Pearsen Brothers i England er på 26 fot, og den representerer en båttype som er blitt meget populær blant britene. Båten er tegnet for å tåle røfft vær, og med en Perkins Diesel på 72 HK skal farten komme opp i 11.5 knop og cruisefarten vil være 9.5 knop.



POLITIBÅTER

Mens vårt hjemlige politi snaut nok har råd til å skaffe seg båter, kommer det meldinger fra andre land om store innkjøp av båter til lovens håndhevere. Det er Chris Craft som produserer disse 25 foterne som det jugoslaviske kystpolitiet skal bruke. Det er dype V-bunnede skrog og farten er 39 knop med en motor på ca. 150 hestekrefter. Foreløpig har det jugoslaviske justisdepartement bestilt 5 båter, men flere bestillinger skal være på trappene.



GLED DIN KONE MED BLOMSTER

neste gang du drar
alene på båt-tur

POTTEPLANTER OG AVSKARNE
BLOMSTER I RIKT UTVALG
FINNER DE I VART UTSALG

Orkanger Gartneri

Tlf. 80 348 - Orkanger

ABONNER PÅ „SJØSPORT”

Abonnement kan bestilles gjennom alle
landets postkontorer

A.s Sjøsport — Postboks 576 — 5001 Bergen

TRAKTORBENSIN – farlig?

RIKTIG OLJE BETYR ALT FOR MOTOREN

Fra BÅTLIV nr. 2/72

Av siv. ing. Jens E. Werenskiöld

Det er i pressen fremkastede påstander om at traktorbensin er en fare for sikkerheten på sjøen, med den begrunnelse at utenbordsmotorene raser sammen med startvanskeligheter, fastbenede stempelfjærer og motorstopp. En påstand som ikke bør få stå ubesvart.

Om forbrukerne og utenbordsmotorforhandlerne ville følge de instruksjoner som importørene gir, vil det ikke oppstå vanskeligheter eller skader som kan tilbakeføres til bruk av traktorbensin på de motorene som er godkjent for dette drivstoffet.

Det viser seg gang på gang at fastbenede stempelfjærer som fører til dårlig kompresjon, gjennomblåsning og mangelfull smøring, er et resultat av mindreverdige smørelje.

De fabrikanter som godkjenner traktorbensin for noen av sine modeller, spesifiserer en Super Outboard olje, og da gjerne en som er formulert og kontrollert av motorprodusenten selv, slik som f.eks. Johnsons OMC olje formulert av Outboard Marine Corporation.

En Super Outboard olje har ingen metalliske tilsetninger. Alle tilsetningene er askefrie og organiske. De forbrenner derfor fullstendig. Askeinnholdet i en Super Outboard olje er lavere enn 30 PPM (Parts Per Million) eller ca. 1 pst. av det som er vanlig for en tradisjonell to-takts olje. Faren for fastbeking og avleiringer er da tilsvarende mindre. Det kan i denne forbindelse også være av interesse å nevne at forbrenningsproduktene fra en Super Outboard olje er lett nedbrytbare av bioorganismer og således ikke fører til noen form for forurensninger av sjøen.

Outboard Marine Corporation, som er verdens største produsent av utenbordsmoto-

rer, har tatt konsekvensen av denne oljens mange overlegne egenskaper, og godkjenner kun denne typen for sine 1972 modeller.

Med hensyn til traktorbensin, så varierer kvaliteten så sterkt fra produsent til produsent at utenbordsmotorene får søke råd hos sine respektive motorforhandlere. Oktantallene ligger sikkert alle ved den øvre lovligesgrense på 65, men flyktigheten eller fordampningsevnen som har direkte sammenheng med en motors startvillighet og tomgangsegenskaper varierer sterkt. Den enkelte motors temperaturområde kommer også inn i bildet. En motor med termostat vil få en høyere tomgangstemperatur enn det en uten får, og vil således kunne gi bedre tomgangsegenskaper ved kjøring på traktorbensin.

Tenningssystem, spylesystem og kompresjon er også faktorer som spiller inn.

Om vi nå kjører på traktorbensin og en Super Outboard olje, er vi da forsikret om at dette ikke vil skade motoren? Til dette kan svares et absolutt ja når det gjelder de motorene som importørene godkjenner. Sier importøren derimot nei, og kunden likevel prøver seg, er han straks på gyngende grunn.

Moderne utenbordsmotorer har i dag et kompresjonsforhold som varierer fra 4,9:1 og opp til 9,0:1. Oktantallbehovet er omtrent proporsjonalt med kompresjonsforholdet, og det vil oppstå fare for tenningssbank ved kjøring på 65 oktan traktorbensin når kompresjonsforholdet overstiger 7,0:1.

Oktantallet har ikke noe med hvor kraftig drivstoffet er. Dette er en misoppfatning som er sterkt utbredt selv blant motorkyndige. Traktorbensin har m.a.o. like

stor brennverdi som vanlig bensin og superbensin. Ta vekk blytilsetningene i en vanlig bensin, og vi er straks nede i et oktantal på noen og åtti.

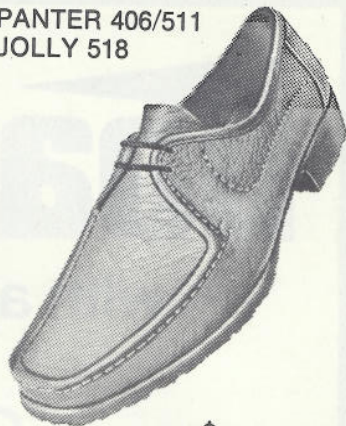
Oktantal er et mål for et drivstoffs bankefasthet, eller vanskelighet til å antenne av seg selv ved et bestemt trykk og en bestemt temperatur.

Tenningssbank er en ukontrollert forbrenning som fører til høye lokale trykkskinner i forbrenningskammeret. Endel av blandingen selvtenner eller «dieseltenner». Trykkløgene gir den karakteristiske bankingen eller tikkingen som vi kjenner så godt fra bilkjøring hver gang bilen presses på for høyt gear.

Kjøres en to-taktsmotor over et lengre tidsrom (1 min. eller mer) med tenningssbank, øker temperaturen på stempel og topplokk betraktelig, og eventuelle avleiringer kan begynne å gløde. Temperaturen på gloen kan lett bli stor nok til å antenne brennstoffblandingene lenge før normal gnist, og tenningen som var ukontrollert, men dog på korrekt tidspunkt, kan nå skje 30° før tidlig, temperaturen øker og stemplene brenner etterhvert i stykker. Faren for glødetenning er en av hovedårsakene til at vi ønsker en askefri olje som gir minimale avleiringer ved kjøring på traktorbensin.

Jeg nevnte tidligere at Super Outboard olje ikke fører til forurensning av sjøen. I denne forbindelse bør det også presiseres at blyinnholdet i traktorbensinen nå på markedet varierer fra 0,12 til 0,30 g/l, og tilfredsstillende derfor allerede de krav svenske nettopp har framsatt om å tillate maksimalt 0,40 g/l i sin bensin fra 1. januar 1972.

PANTER 406/511
JOLLY 518



WINDSOR
EKTE MOCCASIN

Hans Solheim

Spesialforretning i skotøy
Kåres gt. 16 - Tlf. 80 442
ORKANGER

Dorgere fra Orkanger dømt

To menn fra Orkanger er i Orkdal Herredsrett dømt til å betale 150 kroner i bot og 100 kroner i saksomkostninger etter at de i sommer dorget ulovlig i Orkla.

Under rettsaken kom det fram at de to tiltalte handlet i god tro og mente det var lovlig å la sluken henge etter båten når de kom fra sjøen. For å få bort enhver misforståelse på dette punkt: Dorging fra båt kommer under de samme bestemmelser som fiske fra land i Orkla, man må ha fiskekort og grunneierens tillatelse før man begir seg ut på noe slikt, noe retten nå skulle ha fastslått.



Overbelast ikke båten. Pass på at den er i forsvarlig stand



Bli ved båten hvis den kantrer - rop på hjelp



Si fra hvor du drar og hvor lenge du blir borte

BÅTEIERE!



Kompenser deres svømmeferdigheter
med besøk i SVØMMEHALLEN!

Badestyrer

Hva skjer ved Kommunekaia i Orkanger?

Skarp protest fra Båtklubben

Tirsdag 11. april 1972 ARBEIDER-AVISA

I forbindelse med den oppfylld av masse som for tiden foregår ved Kommunekaia (den såkalte Langbrua) ved Orkanger, har båtklubben Terna sendt en kraftig protest til kommunen og ber om en redegjørelse for hva som nå vil skje, og er det som gjøres i strid med tidligere vedtak i kommunestyre og Havnestyre?

Båtklubben Terna sier at det som nå skjer er i strid med kommunestyrets vedtak fra 1. juli 1969. Der het det bl. a. at utvidelse av Kommunekaia skal stilles i bero slik at utnyttning av området kan skje i samsvar med de planer kommunestyret har vedtatt.

Videre pekes det på et vedtak i Orkdal kommunestyre 3. februar 1970 der det ble sagt at Kommunekaia holdes intakt inntil den blir avløst av et nytt kaianlegg.

På tross av disse vedtak foregår det nå oppfylld av masse på begge sider av Kommunekaia. Fra det gamle smelteverket i Thamshavn hentes skrapjern og betongblokker

som fylles opp utover mot kaihodet.

Plankebrua blir revet opp og erstattet med steinmolo. Dette kommer ikke under vedlikehold, mener ledelsen i Båtklubben. Båtklubben Terna tar avstand fra en slik total tilsidesettelse av vedtak i kommunestyret om utnyttningen av Orkanger havn. Det pekes på at det som nå skjer vil medføre økte utgifter når utbyggingsplanene realiseres.

Småbåthavna vil få en vesentlig redusering av antall båtplasser. Eventuell utvidelse av småbåthavna på østsiden av kaia vil dessuten i betydelig grad vanskelig gjøres.

En annen følge: Mange småbåteiere som i dag har sine båter liggende ved kaia, utover mot kaihodet, blir frarøvet denne mulighet.

Siden båtklubben er sterkt engasjert i planene for utbygging av havna, ber båtklubben om en utredning av hva som skjer og nevner at kommunestyrets tidligere vedtak i saken er lite å holde seg til.

EVINRUDE

Først og størst i outboard.

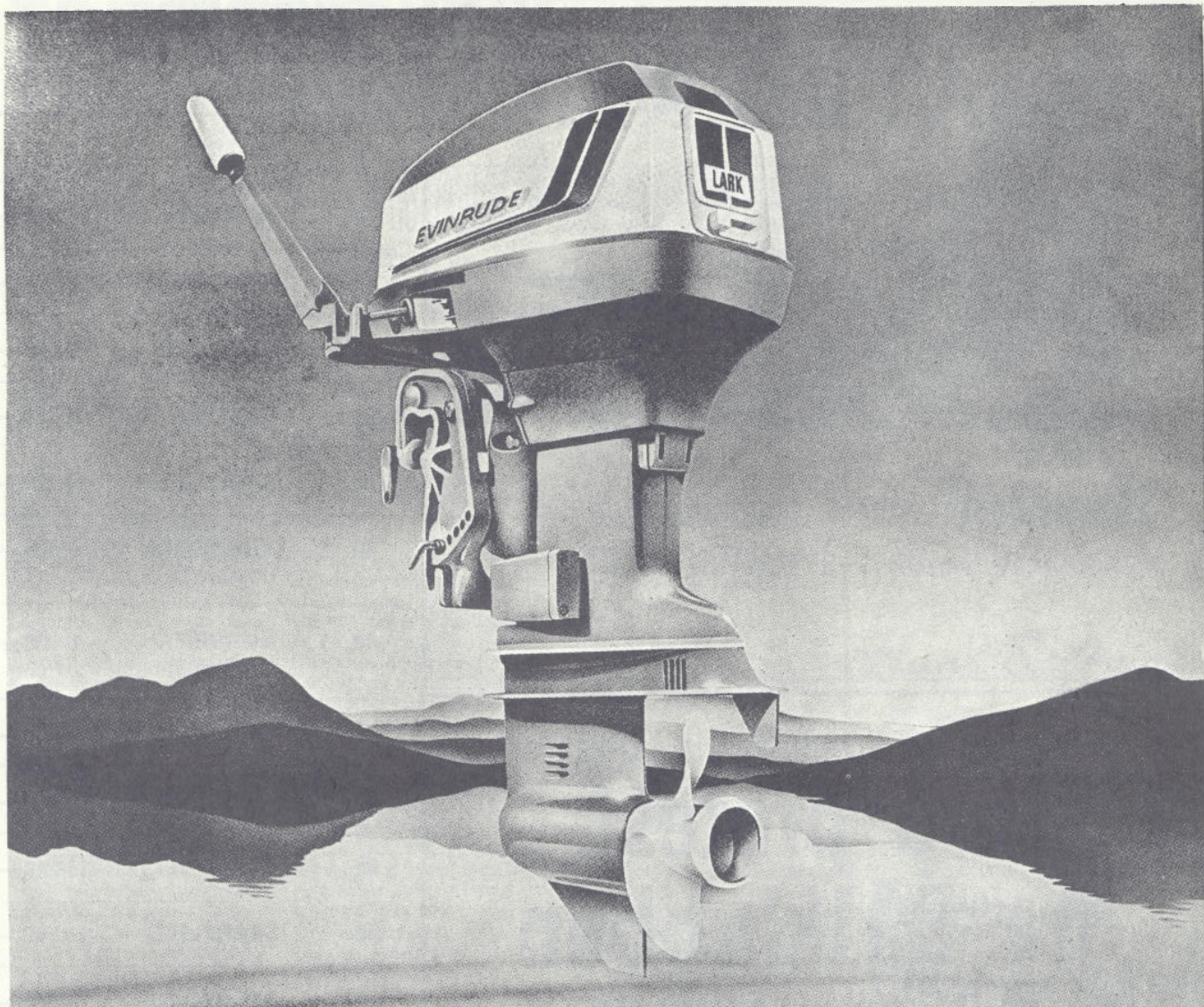
2	MATE	1 488,—
4	MINITWIN	1 758,—
6	FISHERMAN	3 774,—
9½	SPORTWIN	5 028,—
20	FASTWIN	5 826,—
25	SPORTSTER	6 228,—
40	NORSEMAN (manuell)	7 968,—
40	NORSEMAN (elektrisk)	9 438,—
50	LARK (manuell)	9 900,—
50	LARK (elektrisk)	11 730,—
65	TRIUMPH	13 248,—
85	STARFLITE	13 770,—
100	STARFLITE	14 586,—
125	STARFLITE	16 818,—

I SENTRUM
når det gjelder
avislignende
trykksaker

Ta kontakt med

st-trykk

Fotosats — Offsettrykkeri
Tlf. 80 150 — 7300 Orkanger



EVINRUDES 50 HK HAR CD MAGNETTENNING. SÅ DEN STARTER ØYEBLIKKELIG. SELV MED HÅNDSTART.

CD magnettenningen i Evinrudes 50 hk betyr sikker start.

Slik at det er lett å starte den med startsnor også. CD magnettenningen utvikler 40.000 volt.

Men det er ikke alt. Evinrude har konstruert 50 hk'en så den gir full effekt for hver eneste bensindråpe.

Hemmeligheten er vendespylings-systemet med tre porter, som gjør brennstofftilførselen jevnere og mer effektiv.

Og det avstemte eksossystemet som bruker lydenergi til å føre uforbrent bensin tilbake til forbrenningskammeret. Hindrer spill og forurensning.

Og de trykkbelastede stempelringene. En revolusjonerende nyhet som holder stempelringene løse og rene. Så de ikke brenner seg fast. Derfor blir forbrenningen bedre og slitasjen mindre enn med vanlige ringer.

Dette betyr bedre bensinøkonomi og økt skyvekraft. Økonomisk kjøring, med andre ord.

Og så er det den trykk- og temperaturregulerte vannavkjølingen som gir riktig motortemperatur for jevn gange. Bedre utnyttning av bensinen. Bedre driftsøkonomi. Og lengre levetid for motoren.

Lav gearutveksling gir stor skyve- og trekkraft.

Computer-konstruert under-vannshus.

Avansert vibrasjonsdemping.

Støydemping med vannskjold og eksos gjennom propellnavet gjør denne kraftige 50 hk'en stillegående.

Evinrude har selvsagt ikke glemt dem som heller vil ha elektrisk start. Vi tilbyr begge mulighetene.

All denne motorkraften og alle disse tekniske finessene har vi bygd inn i et lavt, strømlinjet deksel som gir

det rette inntrykket av fart og kraft.

Evinrudes 50 hk er rask, sterk og holdbar.

Holdbar fordi den er av Evinrude-kvalitet. Som varer.

Pålitelig er den også. Fordi den er grundig testet. Som alle Evinruder.

Skriv etter vår gratis katalog med detaljer om alle Evinrudes modeller. Så kan du selv vurdere kjennsgjerningene. Og få sjansen til å delta i en konkurranse der premien er en 10 fots båt med en 2 hk Evinrude utenbordsmotor.

Importør: A/S Auto Supply Co., Enebakkveien 36 B, Oslo 6.

EVINRUDE

Først og størst i outboard.

ERIKSEN SPORT A.S

ORKANGER

Lesergaver til TERNA-NYTT

Atter en gang kan vi takke og kvittere for mange kjærkomne pengebeløp til TERNA-NYTT. Etter at vi la ved giroblanketter i jubileumsnummeret har kassereren mottatt kr. 800,—

Skulle flere ønske å gi et beløp som en takk for bladet kan dette skje over postgiro 323216. Husk da å merke venstre girokupon med «Gave til TERNA-NYTT». Ellers tar kasserer Robert Sletvold og redaktøren imot bidrag med takk.

Arnkvaern, Rolf	kr. 25,—
Berg, Reidar	» 20,—
Børja Båtklubb	» 25,—
Bolsøy, Willy	» 10,—
Brandmo, Jenny	» 20,—
Bjørnstad, Hans	» 10,—
Bye, Kåre J	» 10,—
Bøklepp, Ingvar	» 10,—
Elnes, Thor O	» 15,—
Hegglund, Marensius	» 10,—
Hagen, Kjell	» 10,—
Halvorsen, Thorbjørn	» 15,—
Hoff, Ole	» 20,—
Hansen, Hans A	» 10,—
Haarsaker, Ludvik	» 10,—
Johansen, Thomas	» 10,—
Kvarsnes, Bjarne	» 10,—
Knutzen, Sigrid og Walther	» 20,—
Kristiansen, Anton	» 20,—
Kristiansen, Hjørdis	» 10,—
Karlsen, Ole (Fjordgt.)	» 10,—
Lund, Martin	» 10,—
Leknes, Brage	» 20,—
Lorentzen, Odd	» 15,—
Moe, Edith og Lauritz	» 20,—
Meland, Arnt (Sveligt.)	» 20,—
Meslo, Olaf	» 10,—
Monsen, Magnar	» 10,—
Orkla-Trykk (Gaveannonse)	» 250,—
Røhme, Inger og Rolf	» 20,—
Reitan, Martin	» 10,—
Rønning, Alfred	» 10,—
Sæther, Bernt	» 20,—
Stokkan, John	» 10,—
Solbu, Ingvald	» 25,—
Skogås, Thoralf	» 20,—
Sæthre, Agnar	» 10,—
Thorsø, Jarle	» 10,—
Ustad, Bjørn J.	» 10,—

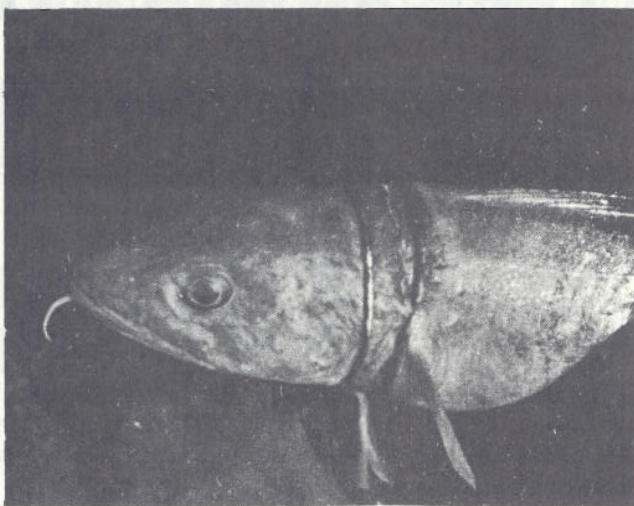
Tilsammen i dette nummer	kr. 800,—
Tidligere innkommet	» 70,—
Tilsammen i 1972	kr. 870,—

NYE MEDLEMMER

To nye medlemmer er registrert hos kassereren den siste måned. Disse er Bjørn Atle Prestmo og Håkon Hansen. Velkommen skal dere være karer!

Båtklubbens nåværende medlemstall kan vi dessverre ikke gi, da vi ennå mangler oppgave fra kassereren etter kontingentinnkrevingen for 1972. Vi håper imidlertid å få dette med i neste nummer av TERNA-NYTT.

Naturvett også på sjøen



Denne brosmen ble fisket sommeren 1970. Rundt halsen hadde fisken en ring av en blikkboks Boksekransen har løsnet fra selve boksen, og fisken har gått med «pynten» i lange tider.

Ringene er flyttet fra såret slik at skaden blir bedre synlig på bildet.

Det er altså ikke bare i skog og mark at en skal vise naturvett.

Bedre værvarsling for småbåtfolket til sommeren

Fra og med i sommer vil det bli utvidet værvarsling for norske og utenlandske båtfolk, og det hele skal skje i samarbeid med Reiseradioens sendinger.

Justisdepartementet har tidligere bedt Kirke- og undervisningsdepartementet om å se på denne saken, og departementet har innhentet uttalelser fra Meteorologiske institutt. Instituttet sier seg enig i behovet, og mener bestemt at det ikke skulle by på noen problemer med å utvide værvarslingen med mer fylldige opplysninger om vær- og vindforhold langs kysten i ferietiden.

NRK har heller ingen innvendinger, og det praktiske opplegg blir nå drøftet mellom Meteorologiske og Reiseradioens redaksjon.



ALT I MINERALVANN OG ØL

JOHS. STORM & CO

Tlf. 80 282 Orkanger

LITT AV HVERT — LITT AV HVERT

FRA BÅT TIL BIL

Også i år var det båtklubben TERNAs medlemmer som foresto bilparkeringsen på Kjølén i de fem hektiske utfartsdagene i påsken. Dessverre viste ikke værgudene seg fra den aller beste siden. Bare en dag var det virkelig pågang på parkeringsplassen. Da ble 531 biler stuvet inn og flere var det plass til om nødvendig.

Det ser ut til at småbåtfolket har fått rutine i dette arbeide og vaktene fikk mange lovord for den gode servicen de ydet til bilførerne. At enkelte syntes 7 kroner var for meget i parkeringsavgift får Orkdal Kommune ta på sin kappe da det var disse som hadde fastsatt avgiften.

Enkelte bilførere ville spare disse kronene og parkerte bilen ulovlig på veien. Dette resulterte i rød lapp og en bot som sikkert overskred avgiften på parkeringsplassen.

TERNA-medlemmenes innsats har atter brakt klingende mynt til klubbkassen. De 3000 kronene vi fikk for jobben er et godt tilskudd til finansieringen av bådhuset.



Anne Fagerås som ble kåret til HAVFRUEN -71 under SJØFESTIVALEN har stått brud. Vi gratulerer!

VERITAS I SKUDET

Veritas godkjente båter er ikke så trygge som mange vil tro etter det båtiddsskriftet BÅTLIV skriver. I en samtale bladet har hatt med avdelingsingeniør Tore Viig i Det norske Veritas kommer det fram at også Veritas kan lures.

— Enten vi nå får opplysningene på den ene eller andre måten, er vi uansett glad for å vite om slike ting BÅTLIV skrev om. Det er klart at Veritas kan lures, om man nå akkurat går inn for det. Til gjengjeld varer ikke lureriet lenge — våre folk besøker båtfabrikkene med jevne og ujevne mellomrom. Og da til tider som ikke er varslet på forhånd.

TIL FORSIDEN

SJØSPORTs medarbeider Kai Otto Hansen har vært i London på den store båtmessen som ble holdt der. På en eneste dag var det omkring 40 000 mennesker innenfor portene på dette kanskje verdens største båtshow.

Forsidebildet til dette nummer av TERNA-NYTT er tatt fra utstillingen, og som man ser er båtene av en slik klasse at en må langt ned i pengepungen for å bli eier av en av disse.

NY VRI PÅ FORSIKRINGEN

Fra januar 1972 er det fra de aller fleste norske forsikringselskaper innført nye forsikringsvilkår og premier for lystfartøyer. De siste vilkår — og premieendringer skjedde i januar 1969, og endringene i år er en videre utbygging og justering av disse, og ingen radikale forandringer. Kort kan man si at deknningene er blitt mer omfattende, men lystbåteieren må i år betale mer for sin forsikring enn tidligere.

Det er innført en ny dekningsform som vi tror vil bli populær, spesielt for eiere av hurtiggående, mindre motorbåter. De tidligere dekningsformer begrenset seg til kasko/ansvar, brann/ansvar og ansvar alene. I tillegg har vi i år fått brann/tyveri/ansvar.

De båteiere som tidligere primært ønsket en tyveridekning, slipper med andre ord i år å måtte forsikre etter det dyreste alternativ kasko/ansvar.

Nedenfor vil vi kort nevne de alternativer forsikringstakeren i år har å velge mellom:

- 1) Kasko/ansvar. Den mest omfattende dekningsform.
- 2) Brann/tyveri/ansvar. Premien er 50% av premien under alt. 1. Minimum 50 kroner.
- 3) Brann/ansvar. Premien er 25% av premien under alt. 1. Min. kr. 35,—
- 4) Ansvar. Begrenset til 100 000 kroner pr. havaritifelle. Premien er 10% av premien under alt. 1. Min. kr. 25,—

For kasko/ansvarsforsikring for en motorbåt er f.eks. årspremien: 0,5% av forsikringssummen + kr. 4,— pr. fot av båtens største lengde + kr. 6,— pr. HK.

FARGESIDENE I NR 1-1972

Det var sikkert mange som lette etter de fire jubileumssidene på farget papir i forrige nummer av TERNA-NYTT. Sidene var der, men på hvitt papir.

Årsaken til denne «glippen» var at en del på trykkerimaskinen var gått istykker, slik at det papiret som skulle brukes til jubileumssidene ble for tynt og derved koblet ut automatikken.

MELDING FRA CRESCENT

Tidligere har det kommet melding til CRESCENT-forhandlerne om at påhengsmotorer av 1972-fabrikkatet kan kjøres med traktorbensin. Nå finner fabrikkanten det nødvendig å komme med noen reservasjoner for at garantien skal gjelde, da traktorbensin som drivstoff kan medføre driftsforstyrrelser.

Følgende forutsetninger må derfor oppfylles for at garantien skal gjelde for CRESCENT-motorer ved bruken av traktorbensin:

1. Drivstoffet må ha oktantal 65.
2. Oljeinnblandingen skal være 3%.
3. Uansett drivstoff skal aldri den nederste grense for oppgitt omdreiningstall ved full gass underskrides, og ved bruk av traktorbensin blir dette enda viktigere!
4. Motoren skal startes og stoppes på vanlig bensin (oljeblandet). Det vil si at motoren må kjøres tilstrekkelig lenge med vanlig bensin før den stoppes, slik at forgasseren er tømt for traktorbensin og fylt opp med vanlig bensin (oljeblandet). I praksis vil dette si at de som kjører med traktorbensin må ha en ekstra tank.

Hvorfor velge Crescent?

FORDI DEN HAR:

ØKONOMISKE DRIFTSFORDELER — 3 ÅRS SKADEGARANTI —

SERVICE OG RESERVEDELER «RUNDT HJØRNET» — LAV VEKT

55



10,175,—

45



8.810,—

35



7,915,—

25



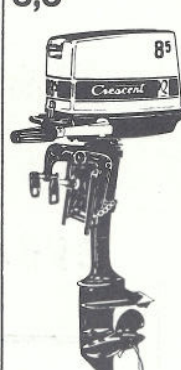
6.220,—

14



5.030,—

8,5



4.330,—

5a m/gear



2.730,—

5



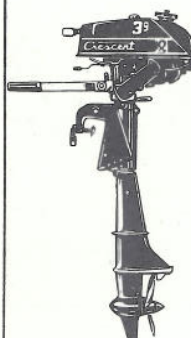
2.345,—

4



1.885,—

3,9



1.280,—



Eneforhandler i Orkanger:

Telefon 80 278
ORKANGER

A. Todal's
Eftf.

Telefon 80 278
ORKANGER

Orkla sponplater

ORKLA ELITE — fuktbestandig

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

ORKLA FORMICA — baderomspanel

SAGA SPON — tekstilbelagt

SPONYL — vinylbelagt

TAKSTOLER — selvbærende

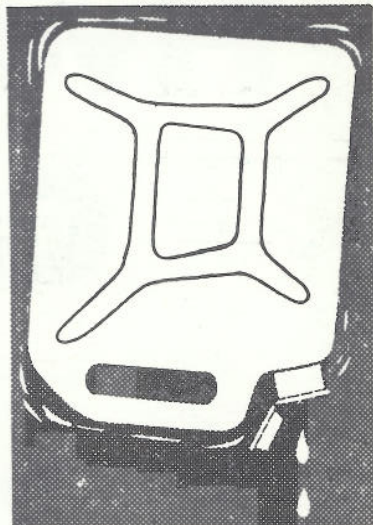
Konstruksjon etter GANG NAIL systemet.



Orkla Skogindustri

ORKANGER
RØROS - SALTEN - KVAM

Tom tank?



kom til
Mobil

A/S Mobil-Service
ORKANGER

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 Hegg Lund

Hvor
fartøy
flyte
kan



AGNAR NÆRVIK

er også **Storebrand**