

Dreggen

Malvik Båtförening

Medlemsblad nr. 3

Juni 2010



God sommer!

Innhold

- A Fra lederen
- B 17.maigjester i båthavna
- C Tyske gjester i båthavna
- D Leder på dypt vann
- E Nasjonalflagget.
- F Når uhellet er ute
- G Opplagsplassen
- H Titranulykken
- I Beauforts vindskala

HUS • HYTTE • GARASJE

TILBYGG, PÅBYGG ELLER BYGGE NYTT?

**VI HJELPER DEG MED HELE BYGGEPROSSEN
- FRA SKISSE TIL BYGGESØKNAD.**

908 21 146 - 72 60 04 75

E-post: agknut@online.no



**Malvikv. 1233
7550 Hommelvik**

HUS&HYTTEPLAN AS

Strømheim Næringscenter, Hommelvik

Fra lederen, juni 2010

Vi har nettopp opplevd Sjøvettdagene 2010. Det ble meget vellykket. Fredagen var nærmere hundre sjetteklassinger fra skolene i Hommelvik og Sveberg på besøk. De fikk trening i mange disipliner som er viktig på sjøen, knuter, livlinekasting, brannslukning, roing for å nevne noen. Brannvesenet holdt undervisningen i slukning og Redningskøyta og Brannsprøyta kom på besøk. På søndagen var det åpent for alle og med nydelig vær hadde vi stort besøk Søndagen var nok de to Eliasbåtene sammen med kajakkgruppen fra Malvik idrettslag de mest populære. Det varslede helikopterbesøker måtte dessverre avlyses på grunn av et viktigere oppdrag. Som plaster å på såret ble lederen kastet i havet og – heldigvis – plukket opp igjen av det kyndige mannskapet på Redningskøyta. Alt i alt gikk arrangementet meget bra med mange fornøyde besøkene. Stor takk til alle våre frivillige medlemmer som gjorde gjennomføringen mulig!

Det ser ut til at Jernbaneverket begynner opprydningen på Nygården i høst og fortsetter gjennom vinteren. Dette kan gjøre at opplagsplassen kanskje vil bli delvis oppgravd. Vi er i jevnlig kontakt meg JBV og håper at ulempene blir minst mulig. Slik det ser ut etter planen vil vi få et betydelig bedre anlegg etter at alt er klart.

Omorganiseringen i havna er i full gang. Pir B (mot Havneveien) er nå på plass og ferdig fortøyet. Bunnfortøyningene til Pir C legges ut i disse dager og det er en god mulighet for at nåværende Pir II (som sammen med 48 m ny brygge skal bli til Pir C) kan bli snudd før ferien. Det er for tiden mye tau i sjøen, merket med flasker og kanner. LA DISSE LIGGE! Det er et stort arbeid som er i gang. Jeg vil be alle som har mulighet for å arbeide på bryggene på dagtid om å melde seg enten til Rolf Hanssen eller Knut Lervik. Godt oppmøte på mandagsdugnadene er også nødvendig!

Så ønsker jeg alle en varm og solrik sommer.

Hilsen Jan



**HOMMELVIK
JERNVARE**

ALT INNEN JERNVARE

BUNNSTOFF

MALING

SYREFAST-SJAKLER

RUNDSTØPSLER

STREKKA VLASTERE - FLERE TYPER

**Ditt naturlige stoppested
på vei til Nyhavn**

APNINGSTIDER

9 - 18 mån-fredag

9 - 14 lørdag

• Hommelvik Jernvare

Havneveien 17

7550 HOMMELVIK

Tyske gjester i båthavna



Den observante har merket seg at båthavna har hatt tysk besøk. Det var Viktor (tv) og Valdemar fra henholdsvis Bonn og Bad Honnef som var på ferie i her. De kunne fortelle at de bodde hos bekjente i Smiskartet og var her for å fiske. De var samstemt i at de hadde hatt et flott opphold og skal snart starte på hjemturen med bil. Når Dreggens utskremte ymtet frampå om kvoten på 15 kg fisk eller fiskeprodukter lo

guttene. Om det var over at de ikke greide å fylle kvoten eller om de lo for at den var overfisket vites ikke. I tillegg til kvoten kan de utføre en troféfisk. Kanskje det blir steinbiten? (Ph)

Leder på dypt vann

Redningsselskapet viste en MOB-situasjon (mann over bord) da båtforeningens leder Jan Bakke ble iført overlevningsdrakt og kastet på sjøen Redningsskøyta



gjorde en runde, og redningsmann Kim Velve fikk lederen inn på en bære og rullet mannen opp i redningsskøyta. Båtforeningen har derfor fortsatt sin leder i behold. Knusk tørr og klar til å fortsette sitt lederverv.

Overlevningsdrakt er nok ikke de fleste fritidsbåter har om bord, men flytedresser sammen med redningsvest gir også en god sikkerhet. (Ph)

**Hold porten til bryggene
lukket til enhver tid.**

Nasjonalflaget.

Midt i femtiåra var jeg i en periode jungmann på en stykkgodsbåt i utenriks fart. En gang vi lå og lastet i New York hadde jeg vakt på dekk sammen med vakthavende styrmann, og en av mine faste oppgaver var å være med på den daglige flaggheising klokken åtte om morgenen. En grei oppgave for så vidt, men den var ganske omstendig.



I god tid før åtte måtte jeg ha alle flagg klargjort og rullet sammen med slippstikk. Norsk flagg i aktermasten, gjesteflagg i formasten, og rederiflagg i radarmastens babord rånokk. I tillegg rederiets gjøsflagg på gjøstaken forut. I alt tre flagg som skulle heises nøyaktig klokken 0800. Gjøsfalget skulle heises sist etter at de andre flaggene var heist. Dette medførte at det krevdes tre mann til oppgaven i tillegg til vakthavende styrmann som holdt kontroll med klokken fra brovingen. Klokken 0759 hørte vi styrmannen blåse ett støt i plystrepipen Alle flagg ble da heist sammenrullet til topps. Nøyaktig på sekundet 0800 hørte vi to støt i fløyten, vi rykket hardt til i flagglina og alle flagg foldet seg ut.

Dersom en av oss suslet med lina eller fikk problemer som medførte forsinkelse var det ensbetydende med en helvetes kjøft, i verste fall en advarsel. Da flaggene skulle låres om kvelden var det enklere. Begynne forfra å gå akterover, ett flagg om gangen.

Dette var "vanlig style" i 1956 men tidene har forandret seg, også dette med flaggheising. I dag ville det by på store utfordringer bare det å trylle fram tre mann til denne oppgaven. Dette var for over femti år siden, men det ligger godt forankret i meg at flagget skal behandles med respekt. Dersom en fritidsbåt fører flagg skal flagginstruksen selvfølgelig overholdes når det gjelder klokkeslett og tider for flagging. (Red.)

Når uhellet er ute....

Vi vil helst ikke ha noe med de å gjøre, men når uhellet er et faktum er de god å finne. Her er noen av sjøens reddende engler.

Sjøsprøyta Anne Cathrine viste seg fram på båtforeningens sjøvettsdager. Båten



er en redningsbåt som er innrettet for brannslukking og skadebegrensning ved oljeutslipp. Båten eies av Trondheim kommune og har et samarbeid med kystkommunene i Midt-Norge. Mannskapet består av skipper Jørgen Mykland fra Rælingen (til høyre) og Tor Langørgen som er maskinist. Heldigvis står ikke oppdragene i kø, og mannskapet fungerer derfor som "vanlige brannmenn" i tillegg forteller skipperen.

Redningsskøyta RS UNI var også på besøk. Det var anledning til å besøke båten, noe mange benyttet. Mannskapet på båten er frivillige og responstiden er på 30 minutter. Skipperen Rune Handberg presiserer at gjennomsnittet er på 15 minutter. Dvs 15 minutter fra alarmen går til båten er på vei. Båtfolket tar sikkerheten på alvor og har i de fleste tilfeller utstyret i orden. Det kunne vært ønskelig at flere har hatt nødbluss ombrd, da dette kan sees på lang avstand og er til stor hjelp for redningspersonellet både til luft og vanns.

Om våren når den første turen skal gjennomføres er det tette dieselfilter og vann/kondens i dieselen som er problemet. Slike problemer kommer gjerne fram i



dårlig vær når båten stamper og krenger. Skipper Rune viste også fram siste møte innefor teknologi der Kystpatroljen er på Iphone (utt. aifon). På slike mobiltelefoner kan man se på kart hvor redningsskøytene befinner seg og ringe direkte til den som måtte passe best. Tjenesten koster 17 kr, men det er penger som går til et godt formål sier Rune.

I tillegg til skipperen besto mannskapet av Kim Velve og Arne Magne Alstad. (Ph)

Er strekkavlastningen i orden?

Opplagsplassen

Det hadde vært på sin plass om de som benytter opplagsplassen om vinteren rydder opp etter seg når våren kommer og båtene sjøsettes. Opplagsplassen er ikke forbudt område, og det hender at mennesker utenfor foreningen tar seg en søndagstur for å se seg rundt. Der hvor båtene har stått observerer jeg plastkanner (tomme og fulle).presenninger som ligger slengt rundt omkring, bildekk, gammelt tauverk og annet rask.

Rydd derfor opp etter deg etter at båten er kommet på vannet. (RHH)

Har du innenbords bensinmotor må du alltid lufte motorrommet før du starter motoren.

"Sjøvettdagene 2010"

– noen umiddelbare betraktninger fra en prosjektleder



Det er mandag 7. juni. Sjøvettdag nummer 2 er nettopp i havn, en dag unna. Det er rart med det, men det å ha hovedansvaret for ei slik gjennomføring føles litt som en eksamen, en blir litt utladet etterpå. Men samtidig sitter det igjen ei godfølelse også. Joda, det er nok en del detaljer vi må notere oss og lære av, vi skal gjennomføre en grundig evaluering av dette nå i juni så vi vet hvor vi må foreta justeringer hvis "Sjøvettdagene" skulle bli gjennomført en annen gang. Men ut fra tilbakemeldingene som i alle fall jeg har fått så langt, både fra publikum og de som hjalp til, gikk det visst ikke så aller verst...

Dette hadde ikke latt seg gjennomføre om det ikke hadde vært såpass mange i MBF som er villige til å ta en tørn. Jeg takker derfor samtlige som har stilt opp på dette! La oss tenke slik at vi gjennom vår innsats kanskje har bidratt til at det blir i hvert fall én ulykke mindre i år. Da synes i hvert fall jeg at det er verdt min innsats...

De fleste som var her på fredagen og søndagen vet jo mye om hva som foregikk. Det ligger informasjon om dette i form av bilder på vårt nettsted www.malvik-baatforening.org, og også Malvik-Bladet var til stede og har nok lagt ut stoff om dette nå. I stedet for å si så mye om selve arrangementet, vil jeg heller benytte anledningen til å fortelle litt om hvordan vi jobbet med prosjektet.

For å starte med begynnelsen: en gang i november 2009 gang spurte Jan leder meg – *"kan du tenke deg å være prosjektleder for "Sjøvettdagene 2010? Jeg har lyst til å prøve dette en gang til ettersom 2009-arrangement mer eller mindre regnet bort, og jeg har lyst til å vise alle i kommunen at vi som båtforening er her, og at vi ikke bare tenker på å gni på båtene, fiske og ordne med brygger og anlegg. Vi tar også et ansvar for å øke kunnskaper og ferdigheter knyttet til*

sjøvett!” Vel, han sa det vel ikke akkurat slik, men det var slik jeg oppfattet det. Det begynner å ane meg at Jan vet at jeg er svak for utfordringer. Han vet også at jeg flere ganger har tatt til orde for å bruke arbeidsformen ”prosjekt” i MBF og at jeg ønsker å bidra til kunnskapen om dette i foreningen. Så det endte med at jeg sa ja...

Et **prosjekt** er enkelt sagt å gjennomføre et stykke arbeid og ”levere noe” som ikke har blitt gjort akkurat på samme måte eller sted tidligere, og til avtalt tid, kostnad og kvalitet. Det har en start og en slutt. Dette i motsetning til ren ”drift” som er en kontinuerlig aktivitet så lenge vi har ei båtforening og ei havn.

For å unngå feil forventninger, er det en del elementer som er viktig å få gjort en avtale om. Det første jeg gjorde var å klarere ut følgende med oppdragsgiveren for prosjekt, dvs. styret v/ lederen:

Hva ønsket MBF å oppnå med prosjektet? Dette ble formulert slik:

1. Å bidra til økte kunnskaper om sjølivets gleder og farer for både barn og voksne.
2. Å synliggjøre MBF for Malviks innbyggere og Malvik kommune som den fremste aktøren innen organisert båtliv og sjøvett-tiltak i kommunen, for derigjennom å oppnå ”goodwill” fra våre omgivelser.

Hva skulle prosjektet ”levere”? Svaret ble:

1. Invitere et antall skolebarn til organiserte aktiviteter som oppfyller effektmålene i løpet av en skoledag (fredag 4. juni 2010)
2. Invitere Malviks befolkning for øvrig til en dags organiserte aktiviteter som oppfyller effektmålene (søndag 6. juni 2010)
3. Planlegge og gjennomføre alle forberedelser til aktivitetene.

Punktene over ble beskrevet i litt mer detalj, dvs. om bestillinger og reserveringer vi måtte sørge for, beskrive alle stasjonene vi ønsket å ha med, sekretariatsfunksjonen, HMS-tiltak, kontakt med skolene, PR og informasjon om søndag 6. juni, økonomistyring, samt prosjektledelse og –administrasjon.

En annen viktig avklaring i forbindelse med et prosjekt er å sette ord på hva prosjektet faktisk ikke skal gjøre. I dette tilfellet avtalte vi for eksempel at vi ikke skulle arrangere noen fest i forbindelse med ”Sjøvettdagene 2010”.

Alt dette kan høres litt komplisert ut, men avklaringer som dette i startfasen danner grunnlaget for det videre arbeidet, og det gjør arbeidet for en prosjektleder mye enklere. Alt ble nedskrevet i en **prosjektbeskrivelse**.

Det ble tidlig klart at dette prosjektet egentlig ble et samarbeid mellom to av MBFs komiteer: arrangementskomiteen og kurs- og opplysningsutvalget. Ei kjernegruppe ble etablert:

- Geir Wedø, leder av arrangementskomiteen i 2009 og sentral i ”Sjøvettdagene 2009”
- Rolf Hanssen, for kurs- og opplysningsutvalget
- Jan Bakke (her som ”menig medlem”)
- undertegnede, som prosjektleder

Etter årsmøtet kom også Jan Arne Olsen, nyvalgt leder av arrangementskomiteen, inn i tillegg.

Vi ble enige om å ha noen felles møter, men for øvrig skulle hver enkelte utføre tildelte oppgaver. Det ble enighet om at alle jevnlig skulle sende en epost til prosjektlederen om status for sine oppgaver, og prosjektlederen skulle jevnlig sende en oppdatert versjon av et **oppfølgingsdokument** over framdriften. Her brukte vi rødt, gult og grønt for å markere om vi var i godt gjenge eller ikke. På denne måten var det enkelt å se hvor en måtte "hive på mer køl" for å komme i havn.

For meg som prosjektleder ble derfor "prosjektbeskrivelsen" og "oppfølgingsdokumentet" de viktigste verktøyene for å lede dette. Jeg tror også de øvrige i prosjektgruppen dermed fikk en følelse av at vi hadde reell kontroll med forberedelsene.

Ut over dette laget vi

- Informasjonsskriv til de inviterte skolene (Hommelvik og Sveberg)
- Gjennomføringsplan med beskrivelse av alle stasjonene (hva skulle oppnås, hva skulle forberedes og gjennomføres, plassering etc) – her kunne vi ta tak i en del av det som ble planlagt for 2009.
- Materiell som skulle brukes på stasjonene
- Informasjon til alle medhjelpere
- Plakat for opphenging rundt omkring
- Annonse for Malvik-Bladet
- Underlag for intervju med Malvik-Bladet
- Kart over området for fredagen og søndagen
- Quiz for fredagen og søndagen

I skrivende stund gjenstår altså evalueringsarbeidet. Vi ønsker å høre hva dere i MBF har å si om forberedelser og gjennomføring slik at vi gjør det enda bedre en evt. neste gang. Etter det er prosjektet "Sjøvettdagene 2010" avsluttet!

Om det er noen i MBF som ønsker å få tilgang til prosjektbeskrivelsen og/eller oppfølgingsdokumentet eller høre mer om prosjekt som arbeidsform, så ta kontakt med undertegnede. Jeg vil gjerne bidra til at dette tas i bruk i flere deler av MBFs aktiviteter!

Roald Kvamstad, prosjektleder

Tøm ikke fiskeslo over bord i havnebassenget eller i konteineren på parkeringsplassen.

Hjemmeside

MBF har fått utarbeidet en ny hjemmeside som vi kan være stolt over.
Du finner den på :
www.malvik-baatforening.org (Red)

Vis sjøvett.....Ta båtførerprøven!!



Etter 01.01.10 er du pliktig til å ha båtførerbevis dersom : Du er født 01.01.80 eller senere og skal føre fritidsbåt med lengde over 8 meter, eller som har motor med effekt mer enn 25 hk
Ta kontakt med Norsk Test as for mer informasjon
www.norskttest.no
Dersom du har behov for litt ekstra hjelp på veien til båtførerbeviset er

jeg positiv til å tre støttende til «free of charge». (Red)

Vær miljøbevisst!!

Bruk båttoalett med tank. Tøm tanken i sanitæranlegget på dyp sjø. Tømming er ikke tillatt nærmere enn eller 300 meter fra land

Titran-ulykken

Ferien står for døra, og mange tar sin båt fatt og drar ut på kysten for å nyte sol og sjø. Når man befinner seg nær storhavet kan man forstå hvordan dette kan oppleves når værgudene virkelig slår seg vrang. Det er mange dramatiske historier om hvordan livet ute i havgapet kunne fortone seg og de tragedier som fant sted. Titranulykken er en slik tragedie som vi kan ha i mente når vi er i området. Fra Wikipedia, den frie encyklopedi er følgende artikkel hentet.

Titranulykken skjedde natt til 14. oktober 1899 som en følge av et uvær som ikke kunne varsles. Frøya i Sør-Trøndelag var uten telefonforbindelse og ingen fikk derfor stormvarselet som var slått opp blant annet i Kristiansund og Trondheim fredag den 13. oktober. Fiskerne dro derfor på havet, blant annet på grunn av gode fangster og kanskje like viktig, gode priser på storsilda. 140 fiskere omkom i uværet.

En time over midnatt kom uværet over Titranhavet, med vind fra nord og nordvest med orkan styrke, samt enorme nedbørsmengder. Det er sagt om ulykken at den ville fått adskillig større konsekvenser om vinden hadde kommet fra sørvest. Men det ble ille nok.

29 farkoster ble ødelagt og 142 fiskere fra kystsamfunn i Midt-Norge omkom. Særlig hardt ble fiskeribygda Titran sørvest på Frøya rammet. Det var herfra fiskerne dro ut, og av de omkomne var 32 fra Frøya, 16 fra Kristiansund, 13 fra Smøla, 9 fra Bud og 8 fra Hitra.

Men flere enn de som omkom klarte å berge seg på ulikt vis. De største fartøyene kunne sette til havs og vente i rom sjø til uværet gikk over før de dro tilbake til sikker havn.

Frøya kommunestyre hadde alt høsten 1897 bevilget penger til seks telefonstasjoner, hvorav én på Titran (helt vest på Frøya). I august 1899 var telefonkabelen lagt over Frøyfjorden fra Dolmøya på Hitra til Flatval på Frøya. Den første telefonstasjonen ble åpnet en måned etter Titran-ulykken, og først to år senere kunne stasjonen på Titran åpnes.

Om årsakene til ulykken på havet utenfor Titran, skriver stiftsamtmannen etter en tjenestereise i de ulykkesutsatte områdene 19.-24. oktober 1899, at foruten vind og mørke, var innseilingsforholdene til havna på Titran, som delvis var sperret av skipene til over 60 fiskeoppkjøpere, og de mange umerkede skjærene medvirkende til ulykken. I tillegg kom mangelen på fiskerioppsyn, mangelen på redningsskøyter og mangelen på telefon. Det siste er i ettertid karakterisert som det viktigste forhold som kunne ha hindret ulykken.

Sletringen fyr ble forbedret av Fyrvesenet allerede året etter, men en antar at fyret ikke ville betydd noe fra eller til i forhold til ulykken. Dagens fyr ble først ferdigstilt i 1923 og ble landets høyeste.

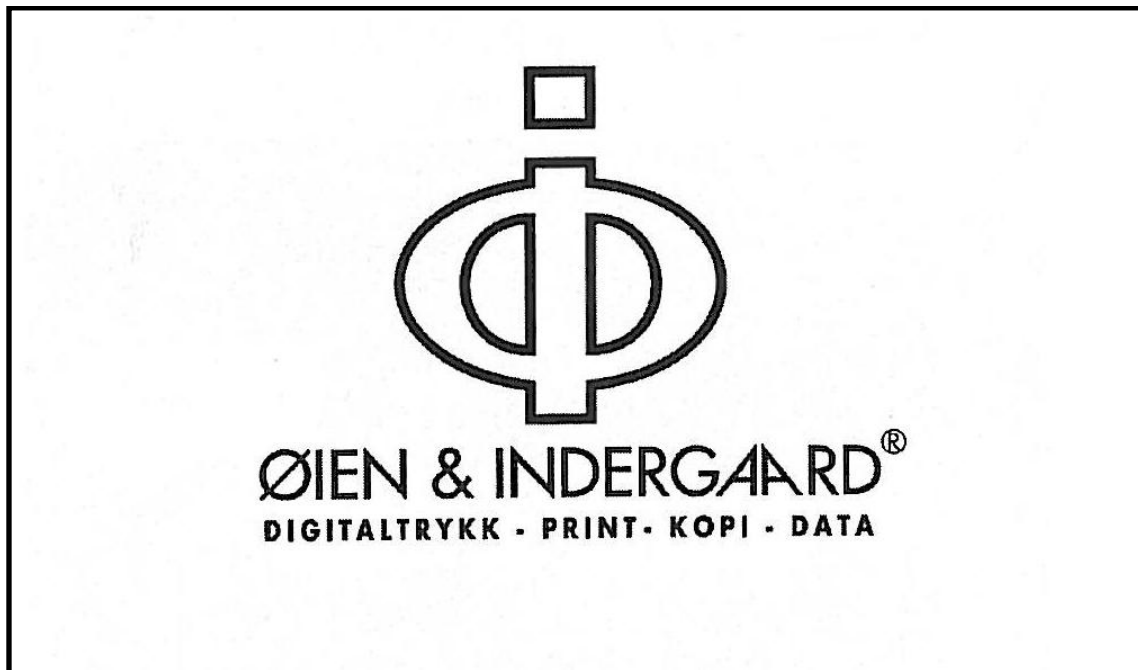
Etter ulykken ble det satt i gang en nasjonal innsamlingsaksjon til de etterlatte, som innbrakte 806 400 kroner, et enormt beløp på den tiden. Både Bjørnstjerne Bjørnson og Fridtjof Nansen holdt foredrag i Gamle Logen i Oslo til inntekt for formålet. En norsk skipskaptein på skipet «Taku» som befant seg i Kina sendte fem kroner til presten i Fredrikstad med beskjed om å sende pengene til rette vedkommende. Staten bidro med 50 000 kroner. Etter at nødhjelp var gitt, ble resten av pengene avsatt til Titran-fondet. Fondet ble først avviklet i 1976 og ytte midler til blant annet redningstjenesten på havet.

Til departementet for det Indre ble det fra Fiskeriselskabet i Kristiansund sendt følgende telegram søndag den 15. oktober 1899:

« Nordveststormen natt til lørdag foraarsaget stor ulykke blant fiskende almue Titran-Frøyen. Mange totalforlis med mand og mus. Flere aabne baade savnes, ogsaa indtil i aften et dampskib. Stort redskabstab. Almindelig misnøie intet effectivt fiskerioppsyn tilstede som absolut paakrævet etableres snarest skje kan. Ogsaa almindelig beklagelse og misnøie over at fyret Sletringen fyrlykten Sandholmen ikke skjærmer »

tilstrækkelig for faldene hvilket ogsaa maa rettes uopholdelig.

Uværet hadde på sin vei nordover tidligere på dagen tatt 30 andre liv i det som ble hetende Røvær-ulykken. (Ph)



Nye nummer på båt plassene

Vi er i gang med å skifte ut nummerplatene på samtlige brygger. De nye numrene er malt på et trestykke som er festet til bryggene med vinkeljern og vil stå loddrett i motsetning til de gamle nummerplatene.

Det gjøres oppmerksom på at trestykkene ikke er beregnet for feste til fortøyninger, kabler eller annet utstyr. (Red)

Beauforts skala

Sir Francis Beaufort (født 7. mai 1774, død 17. desember 1857) var en irsk hydrograf og offiser i den britiske marinen. Beaufort utviklet Beauforts skala, en skala for å angi vindstyrke. Han sluttet på skolen og dro til sjøs da han var fjorten år, men tilegnet seg selv tilstrekkelig med kunnskap til å kunne nyte selskapet til noen av de største forskerne i sin tid.

Da Beaufort var femten år, led han skipbrudd på grunn av et mangelfullt sjøkart og sto i fare for å dø av sult. På grunn av denne hendelsen ble han besatt av hvor viktig utdanning og utviklingen av nøyaktige sjøkart var for de som risikerte liv og lemmer til sjøs (Wikipedia). (Ph)

Beauforts skala for måling av vindstyrke

Styrke	Navn	Virkning på land	Virkning til sjøs	m/s	Km/t
0	Stille	Røyken stiger rett opp	Speilblank (havblikk)	0-0,2	<1
1	Flau vind	Røyken driver i vindens retning	Små krusninger. Ikke skum	0,3-1,5	1-5
2	Svak vind	Smått løv settes i bevegelse	Korte småbølger	1,6-3,3	6-11
3	Lett bris	Løv og småkvister rører seg, lette flagg strekkes	Bølgekammene begynner å toppe seg, litt skum	3,4-5,4	12-19
4	Laber bris	Kvister og smågreiner røres, støv virvles opp	Lengre bølger, en del skumskavler	5,5-7,9	20-28
5	Frisk bris	Mindre løvtrær svaier, bølgekammer på innsjøer	Middelsstore, lange bølger med lange skumskavler	8,0-10,7	29-38
6	Liten kuling	Store greiner rører seg, det hviner i telegraftråder	Store bølger begynner å dannes, skumskavlene er større over alt	10,8-13,8	39-49
7	Stiv kuling	Hele trær rører seg, tungt å gå mot vinden	Sjøen tårner seg opp, skummet blåser i strimer med vinden	13,9-17,1	50-61
8	Sterk kuling	Kvister brekker, tungt å gå mot vinden	Middels høye bølger av større lengde, sjørøkk driver i strimer med vinden	17,2-20,7	62-74
9	Liten storm	Store trær svaier og hiver, takstein kan blåse ned	Høye bølger, tette skumstrimler, sjøen begynner å rulle	20,8-24,4	75-88
10	Full storm	Sjelden inne på land, trær rykkes opp, stor skade på hus	Meget høye bølger, havflaten hvit av skum, tung og støtende rulling	24,5-28,4	89-102
11	Sterk storm	Meget sjelden, følges av store ødeleggelse	Ualminnelig høye bølger, sjøen er fullstendig dekket av lange, hvite skumflak, sjørøkk med nedsatt sikt	28,5-32,6	103-117
12	Orkan	Forekommer meget sjelden, følges av store ødeleggelse	Luften er fylt av skum og sjørøkk som nedsetter oversikten betydelig, sjøen fullstendig hvit av drivende skum	32,6 -	>117

Rett deg etter vær og værvarsel. Bruk båten bare i farvann som den passer for.

17.maigjester i båthavna

Det hender vi har gjester på besøk ved gjestebrygga, men det er ikke så ofte at de blir liggende i flere dager. Pensjonistekteparet Rigmor og Morten Følstad kom til gjestebrygga lørdag ettermiddag og vil bli liggende til tirsdag 18. 05. Grunnlovsdagen feiers i Hommelvik sammen med slekt og venner. Dreggens utskremte tok en prat med ekteparet som på denne turen regnet med ca 14 dager i



båten i flere havner i Trondheimsfjorden.

Ekteparet som er hjemmehørende på Straumen, Inderøy, fortalte at de hadde vært innom både Levanger og Trondheim og når de dro fra Hommelvik skulle turen gå til Leksvik før kursen ble satt hjemover. Båten de har var en NB 820 fra 2004, og dette var den tredje båten de hadde eid. Den alle første var en Orrskjær kjøpt av Reidar Winum (medlem i MB) da han ville gå over til seilbåt. Det var en fin

båt som gikk stille og godt i sjøen.



Ekteparet har alltid hatt en tilknytning til sjøen, og Mortens forfedre startet med fraktesfart allerede på slutten av 1800-tallet.

Morten har i en periode av sitt liv vært sjømann og seilet i utenriksfart. Begge er glad i båtlivet og vil holde på så lenge helsa holder, sier Morten. Om bord er det mannen som navigerer skuta mens Rigmor har ansvaret for byssa og det tilhørende.

Båtlivet velges helst når det er utsikter til godt vær og gjerne går turen til Skjørnfjorden sammen med barnebarn eller andre. Ekteparet har også hytte og campingvogn. Rigmor forteller at hun synes båtfolket er mer hjelpsom enn de som camper på hjul. Kanskje spesielt de som har seilbåt, filosoferer hun.

Dreggen ønsket paret en fin og trygg seilas videre og velkommen tilbake. (Ph)

Sjekk fortøyningene regelmessig!

HOMMELVIK FRISØRSENTER

DAME & HERRE

FRISØREN FOR HELE FAMILIEN

- BRUDEPYNTING
- GRATIS KONSULTASJON
- MAKE-UP
- EGET KABINETT FOR TUPÉ OG PARYKK

EGEN AVDELING FOR BARN!



Tlf. 73 97 07 84

Faks 73 97 03 58



Åpningstider:

Man. - fre. 09.00-17.30

Lørdag 09.00-15.00

Drop in-timebestilling

www.hommelvikfrisørsenter.no



Haugen Øien

ENTREPRENØR



BETONG - GRAVING - KRANBIL

Mob. 992 57 767

Mob. 922 28 266

Naustanv. 22 e
7560 Vikhammer

BÅTKALESJER



Alf Hansen as

Øvre Flatås vei 6 – N-7079 Flatåsen

Tlf: 72 59 60 90 – Fax: 72 59 60 99

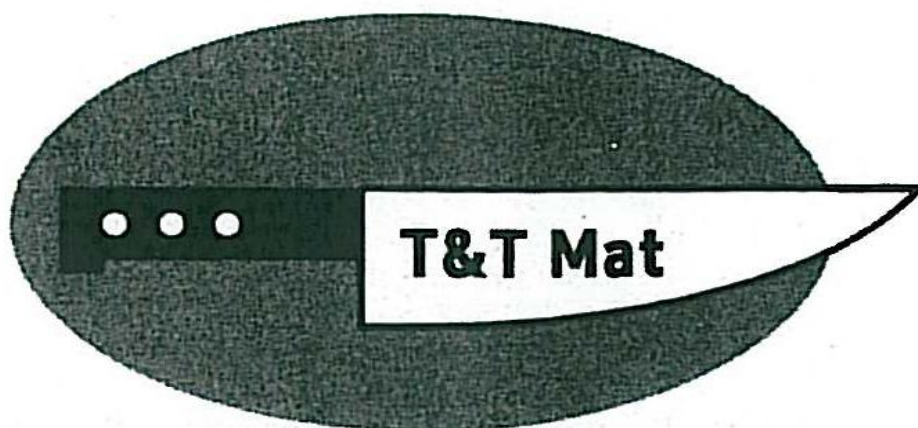
E-post: post@alfhansen.no

www.alfhansen.no

**VI KOMMER TIL NYHAVN OG
TAR MÅL TIL NYE KALESJER**

Vi utfører reparasjoner

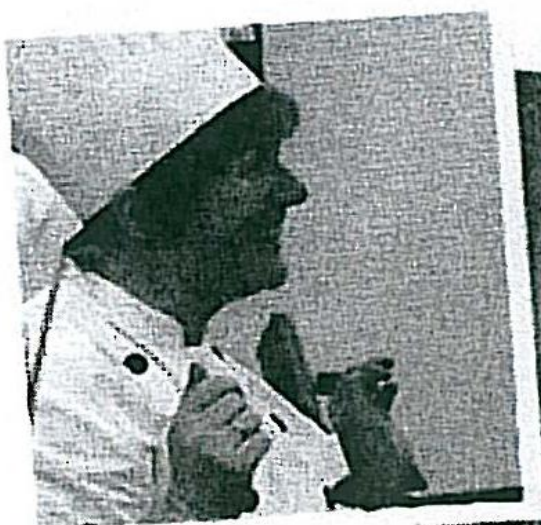
**Ta kontakt for nærmere
informasjon**



www.ttmat.no
Strømheim næringscenter
Malvikvegen 1233, 7550 Hommelvik

Vi leverer
alt av god mat
til alle anledninger!

73 60 50 05
Tone Nubdal: 46 92 12 15
Trond Nubdal: 95 16 33 27



Ren matglede!



Deviasjonskontroll

Deviasjonene på kompasset kan av ulike grunner forandre seg og vi bør med jevne mellomrom foreta en kontroll med kjente med/overrettmerker. Det er en fordel å bruke de samme overrettmerkene hver gang kontrollen utføres. På dagtid kan vi lett utføre en kontroll inne i Hommelvikbukta ved å benytte kirkespiret og eneboligen oppe i Trangdalen (se bildet). Rettvisende peiling skal da være 160 grader (pluss/minus en grad). Magnetisk peiling vil være det samme da misvisningen her er ubetydelig. Forskjellen på kompasspeiling og magnetisk peiling er deviasjonen på kurs 160 grader.



Dersom vi tårner 180 grader og legger akterenden mot overrettmerket observerer vi deviasjonen på kurs 340 grader. Koordinater og retning mellom merkene er hentet ut ved hjelp av bærbar GPS

KYSTSEILAS.

Manøvrerer du etter GPS og kartplotter må du være klar over at feil på strømtilførsel plutselig kan oppstå. En slik situasjon skal du kunne være forberedt på å møte.

Konklusjon :

Forsikre deg om at du har papirkart ombord som dekker den aktuelle reisen. Parallellforskyver, passer og blyant og et godt plassert kompass. (Red.)





Ternen i frisk bris (Foto: Jan Vinje)

Viktige telefoner

Funksjon	Navn	Telefon	Mobil
Leder	Jan Bakke	7397 0079	992 28 633
Sekretær	Turid Kvamstad	73 97 76 95	970 87 405
Kasserer	Stig-Ove Kvalsund		916 72 219
Havnesjef	Knut Lervik	73 97 60 31	932 81 000
Kjøp/salg båtplass	Knut Lervik	73 97 60 31	932 81 000
Slipp/diesel leder	Esten Murbrekk	73 97 07 04	917 65 677
Opplagskomité	Oddvar Fuglem		982 83 714
Arrangementskomité	Jan Arne Olsen	73 97 90 48	
Klubbhus/kaffevert	Jarle Dahl	73 97 67 96	456 76 122
Klubbhus utleie	Anne Britt Størseth	73 97 83 79	958 11 075
Materialforvalter	Terje Langås	73 97 69 12	975 07 256
Web ansvarlig	Bernhard Røsch	73 97 89 49	906 56 883
Redaktør Dreggen	Rolf Hanssen	73 97 61 70	975 81 715
Reserve Kaffevakt	Edward Lund		480 87 927
Reserve Båtvakt	Rolf Hanssen	73 97 61 70	975 81 715
Reserve Båtvakt	Kjell Nygård	73 97 69 24	415 47 439