

# Varganytt

Nr. 2 1980  
Medlemsblad for Os Båtklubb



# Askvik Yachtsenter A/S

MARINA — SALG BÅTER/MOTORER — PLASTREP.

- Salg av FLIPPER-båter 12—28 fot
- Salg av utenbordsmotorer
- Reparasjon av plastskader
- Salg' av plaststoffer:  
polyester, glassfiber, topcoat, etc.
- Utleie av havneplass sommer/vinter
- Salg av drivstoff og rekvisita fra vår butikk

Kontakt oss for nærmere opplysninger  
eller besøk vår butikk på Askvik.



GUNSTIGE PRISER



5220 Hagavik — Tlf. (05) 30 81 30

Bruk de lokale banker i Os.



**VESTLANDSBANKEN**

Postboks 82 — Tlf. (05)300780  
5201 OS



Telefon 300700  
Postboks 220  
5201 Os  
Filialer:  
Hagavik, Søfteland  
og Søre Neset.



— BANKEN DER DU BOR —

**OS SPAREBANK**

sammenslutta med Bergens Sparebank

Telefon 300112



## Redaksjonelt

18. oktober ble det satt endelig punktum for sommer-sesongen 1980. Dette var i seneste laget, for det er vel de færreste som har noe særlig utbytte av båtene sine etter at september er omme. Kanskje bør opptaksdatoen legges til andre halvdel av september neste sesong? Selv om båtene nettopp er kommet på land, er det likevel på tide å begynne forberedelsene til neste sesong. Mange er interessert i å reise til Sørlandet og ønsker å slå følge med andre. Det er foreslått at man kan reise i grupper på 4–5 båter. Gruppens sammensetning kan ordnes etter fart og båttype, og kan deles inn i 3 kategorier:

Seilbåter  
Saktegående motorbåter  
Hurtiggående motorbåter

**Dersom du er interessert i tur til Sørlandet sommeren 1981, ring telefon 300066 og meld deg på!**

VARGANYTT  
2 nummer pr år.  
4. årgang

Redaksjonen:  
Stig Nord  
John Johnsen  
Henning Sundøy

Medlemsblad for  
Os Båtklubb  
Ytre Moberg  
Tlf. 301172  
Bankgiro:  
3631.50.16686

Annonser: Redaksjonen

*Dagens butikk....*  
**Drageset SPAR**



Midthordland Branntrygdslag

**GJENSIDIGE**

forsikring

5670 Fusa  
5050 Nesttun  
5200 Os

tlf. 055-82 117  
tlf. 27 16 35  
tlf. 30 04 88

Alt i forsikring i samarbeid med GJENSIDIGE.  
Forsikringstakarane sitt eige lag. Bruk det lokale forsikringskontor.

**HUSK PROVIANT TIL TUREN**

God parkering

**J. Espetvedt Matsenter**

KALANDSEID

Camping og friluftsutstyr.  
Godt utvalg i fiskesaker.

*Paul M. Sælen & Co.*

Telefon 300400

**MATSTOVA KAFE**

Osøyri — Telefon 30 10 55

**Midthordland**

LOKALBLADET FOR OS OG FUSA

5200 OS — TELEFON (05) 30 02 59

## Strømforbruket i Varga.

Strømforbruket i Vargavågen har øket betydelig i siste opplagsperiode sammenliget med forbruket de foregående år. Jeg regner med at forbruket for perioden 79/80 har vært ca. 20.000 kWh. Det tilsvarer strøm til en husholdning med elektrisk oppvarming i ett år. Det er mange som har hatt varmeovner stående på å båtene sine, og det er klart at disse må betale for den strømmen de har brukt. De som har hatt ledning ombord i båtene er blitt spurt om hvor mye strøm de har brukt. Nå viser det seg at det som på denne måten blir oppgitt bare svarer til ca. 11.000 kWh. Det er altså en manko på 9000 kWh som svarer til en utgift for klubben på 1800 kr.

Det er klart at dette må få konsekvenser for bruken av strøm i vinter. For det første er det nokså unødvendig å ha varme på i båten hvis man tar hjem tekstiler o.l. som får skade av fuktighet, og sørger for at de blir god trekk i båten. Sett ventiler og dører åpne og sørg for åpninger i presenningen slik at lufta kan blåse gjennom båten. Jeg har selv gjort det på den måten og ikke merket noe større til kondens på innsiden.

Når det gjelder strømmen, så er det klart at man må kunne bruke strøm til oppvarming når man **arbeider i båten**, til **verktøy** og til **lading av batterier**. Strøm til slike formål vil ikke bety noen større belastning for klubben. Noen eksempler viser dette: En ovn på 2000 W som står på i 4 timer vil bruke for kr. 1,60 i energi. En stor pussemaskin (500 W) brukt i 2 timer bruker for 20 øre. Batteriladning 12 V, 5 A vil bruke ca. 35 øre i døgnet.

Det er klart at strøm til oppvarming ikke kan betales av de vanlige drifts-omkostningene, den som bruker strømmen må betale for den. Det kan derfor være nødvendig at Vargastyret får i oppdrag å inspisere båtene og om nødvendig slå av strøm som brukes utenom til de formålene som er nevnt ovenfor.

## Kontroll av brannslukningsapparater.

De som vil få kontrollert brannslukningsapparatene sine kan levere dem til Kåre Bauge, Midtskogvegen 34. Husk å merke dem skikkelig.

## Regatta på Bjørnefjorden?

Enkelte seilerinteresserte har hevdet at noe må gjøres for å få fart i seilermiljøet i Os. Seiling er populært, og i takt med økende energipriser, er det stadig flere som anskaffer seilbåt. Men hva med en seilbåtsamling i Os? Alle typer seilbåter kunne vært samlet til uhyøytidelig regatta, f.eks. «Bjørnefjorden rundt» eller noe lignende. Men hvem vil påta seg å arrangere nor slikt til sommeren 1981?



---

## I KIKKERTEN

---

Artikkelen som følger er hentet ifra «Været» — et populærvitenskapelig tidsskrift som utgis av Det norske meteorologiske institutt. Til mine båtvenner som har tenkt seg på båtferie til Sørlandet, vil jeg be særlig merke seg tordenværtype nr. 2. Dette er den type tordenvær jeg selv som oftest har møtt på Sørlandet, men det hender at type 3 også opptrer og denne er svært så ubehagelig. Ellers taler artikkelen for seg.

Arvid Myrmell.

### Tordenvær og båtsport

PETTER DANNEVIG

Sett i globalt perspektiv er tordenvær et typisk landfenomen med Afrika og Sør-Amerika som de største produsenter. 100—150 dager med torden i løpet av året er vanlig mens tilsvarende tall for åpent hav bare er ca. 20.

For Sør-Norge er det 10—20, mens det uten i Nordsjøen bare er et fåtall tordendager i året.

I våre kystfarvann opptrer tordenvær av tre forskjellige typer:

1. Langs vestkysten er det ganske vanlig med vintertordenvær dannet i opprinnelige kalde luftmasser som varmes opp og tilføres fuktighet over det tempererte havet. Bygeaktiviteten forsterkes når luften heves mot kystfjellene, her kan det lett utløses torden. Skyene ligger lavt, sjanse for lynnedslag er stor, men været drar fort forbi. Tett snødrev og hagl følger ofte med.

2. De fleste tordenvær særlig over de sørlige kyststrøk, skyldes bygeskyer som driver ut fra land på varme dager. De er «hjemmelagede» så å si og beveger seg med det midlere storstilte vindfeltet i høyden. «Tordenskyer» driver mot vinden», heter det. Riktig nok, når man ser driften i relasjon til bakkevinden. Om sommeren er det nemlig en tendens til at vinden blåser fra sjø mot land på varme dager (solgangsvind), mens det er en motsatt tendens i høyere lag. Disse tordenskyene ligger i regelen ganske høyt, mange av de lyn som utløses når ikke til jord.

Siden tordenværene produseres over det varme landet, vil de gjerne svekkes, i alle fall ikke forsterkes over sjøen. Fjordene og den indre skjærgården blir hjemsøkt, men når tordenværet når frem til «den ytterste nøkne ø, er det ikke stort futt igjen.

3. Den tredje type tordenvær, og sikkert de voldsomste, blir importert fra fjerne områder. De kommer oftest fra kontinentet i sør og øst og helst i forbindelse med mer organiserte skysystemer av større utstrekning som igjen har forbindelse med storstilte prosesser i atmosfæren. Utbredt torden-

aktivitet som er utløst over det varme Mellom-Europa, kan vedlikeholdes av den oppadgående bevegelse i disse systemene og komme frem til oss hvilken som helst tid på dagen. Ofte om natten for øvrig! Tordenvær av denne typen følges ofte av overskyet himmel og store nedbørmengder. Luften kan virke usedvanlig lummert.

Hva skal båtfolk flest foreta seg når det braker løs? Først og fremst skal de foreta seg noe **før** det smeller, siden kan det være for sent! Det er nok å si at kontakt med vann øker sjansen for å bli skadet eller drept av lyn. Statistisk sett er denne sjansen ikke stor, snarere meget liten. Men det er ingen grunn til å gjøre den større. Arbeide med fiskeredskap, dregg i sjøen, wirer og ankerkjetting bør unngås. La vått tauverk i fra riggen slepe i sjøen — det ser uordentlig ut, men kan virke som lynavleder. Metallmaster, samt vant og stag som har kontakt med sjøen, kan virke enda bedre i så måte. Og det er bedre å krype under dekk enn å sitte til rørs.

Flere mennesker er blitt drept ved lynnedslag i åpen båt ute på sjøen. Her er det intet i den umiddelbare nærhet som kan fange opp lynet. Det er bedre å legge seg til innunder en bratt holme inntil været har drevet forbi. Men gå ikke opp på toppen av holmen for å observere værutviklingen!

Nå er ikke lynnedslag alltid det største faremomentet i forbindelse med tordenvær. Kald fallvind følger ofte med nedbørsutløsningen. — Den blåser ut fra nedbørsone og med størst styrke på forsiden av skyen sett i relasjon til driftsretningen. Siden de sommerlige tordenskyene gjerne driver fra land, vil dette oftest si fralandsvind. Oftest når den kulings styrke.

Mang en kullseiling har funnet sted, mange båter er kommet i drift mot åpent hav i slike situasjoner. Stilt overfor en slik åpenbar fare, kan det være bedre å bli på sin post, manøvrere båten og ri av været, selv om man da er mer utsatt i tilfelle lynnedslag. Husk på at uværet **som regel** ikke varer lenge. Etter et kvarters tid vil det gjerne være på retur. Unntatt fra dette, er tordenvær som er knyttet til markerte fronter og som ofte følges av et vindfelt av en viss utstrekning og varighet.

Slike kaldluftfremstøt som avløser lummervarmt sommervær, kommer oftest fra en retning mellom sørvest og nord. Fremstøtet følger ofte en front markert med byger på rad. Da skal vi ta oss i akt. Men iblant, særlig på forsommeren når luften er tørr og stabil, kan fremstøtet komme uten at skyhimmelen på forhånd gir tilstrekkelig varsel.

Seilskipsfartens historie er også en historie om mange værhaverier. Det er den brå kraftige vindøkningen som tar riggen og driver båtene mot land. det er grunn til å minne dagens båtfolk om dette. Båter, rigg og utstyr har forandret seg, men ikke været. Den praktiske værkyndighet er gått sterkt tilbake.

Vi startet med tordenvær og slutter med vind — en avsporing med et nyttig siktemål, og preget av en viss logikk. Svært mange tordensituasjoner har nemlig dette forløp:

På forhånd er det disig, varmt og fuktig (lummert) og ikke særlig mye vind. Så kommer tordenværet og «renser luften» som det heter. Det kan nok være, men ofte er det nok den rene luften som utløser tordenværet!

En hyppig årsak til tordenvær er at kjøligere og tørrere luft fortrenger varm og fuktig luft som for en stor del blir presset til værs. Vi kommer inn i en friskere værtype ofte med sterkere men fremfor alt mer bygete vind.

## Da «Peggy» og «Siggus» var Utenlands.

Det var sommeren 1980 vi liksom skulle ha båtturen med stor B, til Utlandet. Nærmere bestemt til Sverige og Danmark.

For dem av Varganytt's lesere som ikke skulle være klar over hvem «Peggy» og «Siggus» er, får vi forklare litt nærmere.

«Peggy» er en 27-fots — Trio Plast — «Siggus» en 30-fots Sagaling.

Vi var to familier som skulle avgårde, bestående av 2 mødre, 2 fedre, yngstemann på 3 år, pluss 4 barn mellom 9 og 11 år.

Vi hadde avtalt å møtes i Tønsberg 1. juli, for «Peggy» hadde overvintret der i Norges eldste by fra i fjor.

Ikke akkurat for å sikre seg et forsprang på «Siggus», (noe som kunne vært en fordel hva farten angår!) overvintringen skyldes at eieren av båten har hatt sitt arbeidssted i Tønsberg siste året.

Turen Os—Tønsberg var for «Siggus»'s vedkommende en stresstur på 4 dager, de kjørte på og rundet Lindesnes på «2 hjul» for å nå frem i rett tid. Torsdag 3. juli startet båtene ut fra Tønsberg, ut Oslofjorden mot Hvalerøyene. Sjøen var her brun som kaffe, (p.g.a. Glomma), og lite innbydende for bading.

På svenskekysten var vi som de fleste andre norske båtturister innom Strømstad for å handle, og kjørte deretter til Kosterøyene hvor vi feiret yngste mannskapets 3-årsdag. I Havsteinsund møtte vi svenskenes svar på Nordsjøoljen, Vann: Kr. 1,— pr. 2 minutter (tynn slange).

Flere av øyene her var fredet p.g.a. fuglelivet.

Både Hamburgsund og Sotenkanalen var sjarmerende, trange kanaler. En sving-bro i Sotenkanalen gjorde det mulig for de mange seilerne å ferdes her, i det hele var det en veldig sterk overvekt av seilbåter, svenske motorbåter var nesten en sjeldenhet.

Leia mellom Strømstad og Gøteborg kan godt sammenlignes med E-18 på det verste. På grunn av svenskenes fellesferieutfart denne helgen, ble det mye køkjøring, og til tider svært ampert ombord.

Dessverre var vi ikke innom Lysekil, som skal være en «perle». Marstrand var en liten travel turistby. Mange båter, trange gater, koselige små butikker og sightseeing på Carlsten Festning. Møte med et dansk skoleskip og disiplinen ombord viste hva som manglet hos oss, og ga visst mannfolka noe å tenke på.

Albrektskanalen var idyllisk og lite trafikkert. Vi fulgte innseilingen til Gøteborg, og la til ved gjestekai på Saltholmen, hvor det også var nattevakt. Havnevakt Bengt Carlberg bør nevnes, en koselig svenske som gjorde besøket til en spesiell opplevelse.

Det var 5 minutter til trikken som fraktet oss inn til Gøteborg hvor vi hadde en «helaften» på Liseberg. For ungene var vel dette ett av høydepunktene på turen.

En dag i båtutstyersforretninger i Gøteborg sto på programmet, man utvalget i forretningene imponerte oss ikke. Prisene var imidlertid akseptable. Etter en overnatting på Måvholmen utenfor Gøteborg satte vi kursen til havs og nådde Østerbyhavn på Læsø ved middagstider. Her fikk vi vår første regndag på turen! P.g.a. været var havnen her temmelig full. Med 8—10 båter utenpå hverandre i hver rekke, ble det gjerne litt hektisk når



den innerste båten gikk ut. Regn og vind holdt en veritabel konsert i riggene til alle seilerne.

Vi kjørte dagen etter til Skagen på nordspissen av Danmark. En koselig by med rorbukafeer, gammel og ny bebyggelse, badeliv i havet og sightseeing. Det var jo også Ola Nordmanns møte med vinhyller i supermarkedene og smaksprøver på Dansk Kirsebærvin. Ingen tanke for at prisen var den samme som hjemme.

Et døgn ekstra ble det nok p.g.a. vinden, men Skagen er en trivelig by. Fra Skagen til Arendal ble det 11½ times nattekjøring, noe som var fornuftig med 5 barn ombord. Med grovpeiling og litt flaks havnet vi på Møkka-lassen Fyr, noe medtatt trøtte og sultne. Ingen tok skrekken til tross for motorfusk hos «Peggy».

Turen som helhet var fin, men distansen var litt lang for en 3 ukers ferie. «Siggus» returnerte til Varga, mens «Peggy» brukte et par uker til for å komme til hektene igjen.



Båtvett starter med NORDEN



Stikk innom og hent NORDENS nye, flotte båtbrosjyre.

**OS FARGEHANDEL** Tlf. 300380

## Ta med en plastbøtte i båten!

Når du er på båtturen og «må», ikke slå lens over ripa på båten! Det er nemlig årsaken til en lang rekke drukningsulykker i Norge hvert år. Dersom folk tok med seg en potte, eller en plastbøtte, eller dersom man hadde båttoalett i lystbåter som er så store at det er plass til det, kunne mange drukningsulykker etter alt å dømme vært unngått.

— Gruppen «fall overbord fra småbåter» utgjør en betydelig del av det totale antall drukningsulykker i Norge hvert år, opplyser kontorfullmektig Inger Svindahl i Norsk Folkehjelp.

— I svært mange tilfeller er det alkohol med i spillet, men selv om man er edru er det lett å ta overbalanse når man skal gjøre sitt fornødne i en liten båt. Fra legehøld har vi fått opplyst at halvparten av de menn som drukner etter å ha falt overbord fra småbåter har gylfen åpen når de blir funnet. Fram til midten av juli i år hadde 69 mennesker omkommet i drukningsulykker i Norge, og 25 av disse hadde falt overbord fra småbåter.

De aller fleste av disse hadde overlevet dersom de hadde brukt redningsvest ombord i båten. Mange mener det er sikkert nok å ha vesten ombord i tilfelle noe skjer. Drukningstatistikken viser imidlertid noe annet. Når man faller overbord er det en mager trøst at det ligger en redningsvest i båten. Også ved kantringer skjer det ofte at man ikke kommer til vesten fordi den enten sitter fast i båten eller er under den. For få år siden var det nærmest utenkelig at man kunne få tenåringer til å bruke vest. Det var liksom ikke tørt å bruke redningsvest. Her har heldigvis det informasjonsarbeidet som er drevet blant annet av Norsk Folkehjelp båret frukter. Flere bruker vest i dag enn for få år siden, og derfor drukner det også færre nå enn før, sier kontorfullmektig Inger Svindahl.

## Kystkonvøyen 1980.

Dere som var med på kystkonvøyen, «hvordan gikk det», er det mange som spør.

Då må vi bare si det, at det var ein opplevelse, samtidig som det var hardt under veis, til sine tider. Vi var 65 båter som startet, og alle kom fram, om det var ein del problemer på turen. Vi hadde ingen, bortsett fra at matrosen var redd, når vinden var på det verste.

Men han vart kurert, og at vi begge vart mange erfaringer rikere.

Det som imponerte oss, var det forhandsarbeidet som lederane hadde jobba med.

I alle havner vart vi velplassert, alle 65 båtene. Ja, den ros skal Weststad og co. ha, dei kunne sine ting. Vi gikk inn til Mandal, om natta i mørke.

Alle lykter var sløkt, så då måtte vi vera våkne.

Men vi vart ledet trygt i havn. Det var litt av eit syn vi fekk sjå den natta. Konvøyen gikk på to rekker. Vi var med dei bakerste båtene. Då dei første la om kursen til babord, og vi såg alle lanternene, var det som å sjå lysene på eit tivoli.

Ja, vi har mange koselige minner til å tenke tilbake på, og vi fekk mange nye venner. Men 65 båter er altfor mange i lag, det blir altfor mykje til å ta hensyn til.

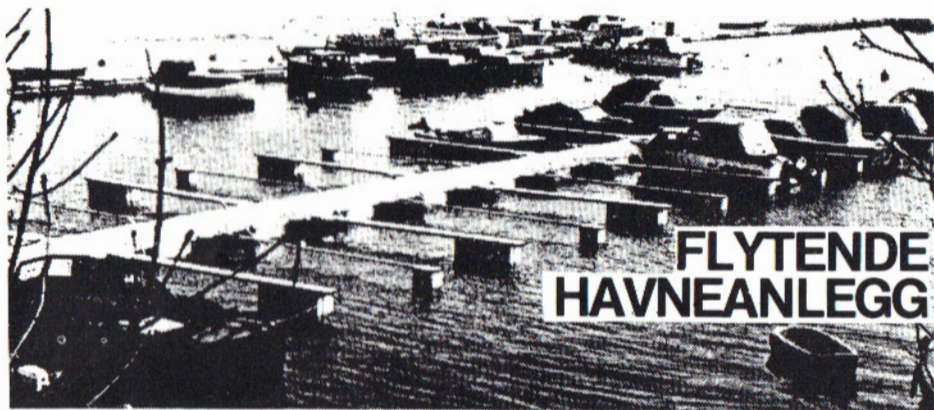
Det vi kunne tenka oss, var 4—5 båter som reiste i lag. Reise så lange strekninger åleine er uforsvarleg, synes vi, etter det vi var vitne til på turen. Bare ein så liten ting som ein plastpose, kan gjera vilken som helst båtfører avhengig av hjelp frå andre.

Det er jo ikkje alle som har seil, og froskemanssutstyr med seg.

Men alle bør ha små viktige reservedeler med seg, det kan komme vel med viste det seg. Ein ting er vi glade for, og det er at vi har lært å gå etter kart begge to.

Men ein ting lurte vi på: «Kvifor reise til Sørlandet?» Skjærgården mellom Bergen og Sletto er like koselig, bare vi får meir sol og mindre nordavind.

Helsing mannskapet på «Go-nok».



#### «FLOATRIGGER»

Flytebrygger — 2 x 6 meter, stabile utligger (N.mønster nr. 55.375), fortøyningsbom, landgang og forankringsutstyr for små og store havner.

Vi utarbeider planløsning og prisoverslag gratis og uten forpliktelser for Dem.

Enkle lanstedsbrygger.

«Basseng» for fiskeoppdrett.

Spesialoppdrag.

**INNHEENT TILBUD!**

**MEK-INDUSTRI**

5201 Os - Tlf. (05)3007 20



Skår Auto & Co.

5200 OS — TELEFON 300675

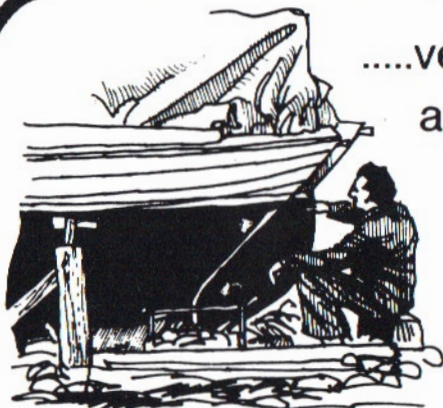


*kleindienst*  
**SUPER  
POLISH**

## MYKLEBUST og SKOGEN

Arkitekter MNAL

TLF. 300473



.....ved utbedring  
av skade .....  
eller er du  
ute etter  
skredder-  
sydde.....

# KALESJER!

## JOHN ROSVOLD

MARINA

TLF. 301110 OS