

WILLING



DESIGN: JAN HERMAN LINGE

1

Norsk Willingklubb
Skipperveien 37
4550 Farsund
tel. 043-92066

NORSK WILLINGKLUBB ER STIFTET.

Det første møte i Norsk Willingklubb fant sted i Kristiansand fredag 16 oktober 1992. Tilstede var Jan Herman Linge, konstruktøren, Arild Andersen, daglig leder av Sørland Sailing Yachts, samt et antall interesserte Willingeiere fra Sandnes til Kristiansand, hvorav flere som hadde sitt arbeid på verftet, alt ialt 19 i tallet. Jan Herman Linge kåserte litt om tilblivelsen av Willing, Arild Andersen kåserte og viste bilder fra produksjonen ved Sørland Sailing Yachts. (Litt historikk kommer senere.)

Det ble deretter holdt konstituerende møte der forsamlingen enstemmig vedtok å opprette Norsk Willingklubb. Forsamlingen var også av den oppfatning at klubben i første omgang må bli en ren båtklubb, med muligheter til å utvikle seg til en klasseklubb dersom medlemmene ønsker dette, fordi det er langt mer ressurskrevende å drive en klasseklubb enn en båtklubb.

Vedlagt følger de vedtatte lover for Norsk Willingklubb.

Forsamlingen valgte deretter et styre for ett år bestående av:

Svein Mathisen, formann/sekretær
Tormod Jensen, kasserer
Finn Christian Bentsen, styremedlem
(Jan Herman Linge, sa seg villig (willing!) til å være konsulent)

Etter en kort diskusjon ble kontingenten satt til kr. 100,- pr. adressat pr. år. Kontingenten skal dekke utgifter til porto, kopiering og telefoner i forbindelse med utsendelse av informasjon til medlemmene.

Styret vil fungere som en informasjonspool, der medlemmene oppfordres til å bidra med tips til forbedringer, trim av rigg og seil, vedlikehold etc.

Vi er også interessert i å finne fram til de seilmakerne som erfaringsvis har sydd de beste seilene til denne båten. Gjennom en klubb skulle det være mulig å oppnå bedre betingelser hos en leverandør.

Slik informasjon vil deretter bli kopiert og distribuert til medlemmene.

Hva kan vi oppnå ved en båtklubb?

Etter min oppfatning vil en båtklubb øke interessen for Willing 31. Eierne kan få utnyttet båten bedre seilingsmessig og bruksmessig, vi får et sosialt fellesskap, som kan bety et klassemesterskap, felles turer og mangt og mye å samtale om. Kanskje kan dette virke attraktivt på folk utenfor Willingmiljøet også?

Erfaringer fra andre klubber bør tilsi at prisene på båtene kan komme opp på et mer riktig nivå. Vi snakker om en virkelig kvalitetsbåt som i dagens marked omsettes til betydelig lavere priser enn for eksempel MAXI 95. Et aktivt klubbmiljø bør kunne rette på dette.

Jeg vil også nevne at formene til båten eksisterer i beste velgående. Det er en viss etterspørsel etter brukte Willinger idag. Hvem vet, kanskje kan nye Willinger stå på beddingen i framtida, hvis interessen for båttypen blir stor nok?

Willing ble bygd i et antall på rundt 150, hvorav halvdelen gikk til Tyskland. Det vil si at det skulle finnes omtrent 70 båter i Norge. Jeg sender en liste over de Willingeiere vi pr.i dag kjenner navnet på og ber dere gi oss opplysninger om nye.

Jeg tror det kan ha interesse å samle opplysninger om den enkelte båt, opplysninger som igjen kan komme den enkelte båteier til gode. Jeg ber dere derfor om å fylle ut vedlagte rapportskjema.

Med seilerhilsen

NORSK WILLINGKLUBB LOVER

- 1. Formål.** Klubben skal fremme bruk av, og interesse for Willing 31 som tur- og regattabåt, gjennom utveksling av informasjon og ved ulike sosiale aktiviteter.
- 2. Medlemskap.** Klubben er åpen for alle som har interesse for Willing 31.
- 3. Årsmøte.** Årsmøtet er klubbens høyeste organ. Det skal kalles inn til årsmøte innen oktober med minimum 1 måneds skriftlig varsel.
Årsmøtet skal behandle :
 - Årsmelding
 - Regnskap
 - Innkomne saker
 - Vedta kontingent
 - Valg
- Ekstraordinært årsmøte** kan innkalles når styret bestemmer et, eller når 1/3 av medlemmene krever det.
Lovendringer kan bare foretaes etter å ha vært oppført på sakslisten i innkallingen, med oppgave over hvilke bestemmelser som foreslås endret og hva endringen går ut på. Lovendringer krever flertall av de avgitte stemmer.
- 4. Styre.** Årsmøtet velger et styre bestående av formann, sekretær og kasserer for 1 år av gangen. Styret skal drive klubbens virksomhet hele året.
- 5. Oppløsning av klubben.** Oppløsning av klubben må skje med 2/3 flertall på årsmøtet, Klubbens midler tilfaller i såfall Norges Seilforbund.

Enstemmig vedtatt av det konstituerende møte 16.okt.1992

Noen korte trekk i historien om Willing.

Linge oppsøkte i 1973/74 de som drev Møvig båtbyggeri, Arild Andersen, Odd Abrahamsen og Odd Arne Hansen. Møvig båtbyggeri produserte på det tidspunkt Oksø 32.

Sørland Sailing Yachts ble opprettet ved at Linge gikk inn i kompaniskap med eierne av Møvig båtbyggeri. Kontrakt ble skrevet i 1974. Det ble da bestemt å satse på produksjon av Willing. Linge bekostet plugg og utviklingen av formene, som ble bygget med uvanlig høy finish. (Hvis du studerer skroget, vil du ikke finne bulker eller uregelmessigheter noe sted.) Første båt ble ferdig i 1975 og presentert på båtutstillingen på Sjølyst samme år. Det ble oppført nye moderne produksjonslokaler i Høllen i Søgne, der hensynet til arbeidsmiljøet etterhvert fikk ganske stor vekt.

De første skissene av Willing, var en båt på 28-29 fot. Båten ble forlenget for å gi plass til en mer romslig innredning, etter modell av den svært vellykkede innredningen i Gambling 34. Bredden ble øket litt for å få plass til loskøyer, og ved å kombinere setet til kartbordet med stikkøyen, fikk man en båt med samme bovolum som Gambling, men med vesentlig lavere vekt. Willing ble ikke konstruert som en ren regattabåt, men det ble tatt hensyn til IOR-regelen for å unngå å få unødvendig straff for feks. dypgående. Bunnen ble utformet med romslig kjølsvin for å unngå å ha vann skvalpende rundt i køyer og sturom. Denne bunnkonstruksjonen gjør også båten uvanlig solid ved grunnstøtninger.

Willing skulle være en velseilende turbåt, som også skulle være en brukbar regattabåt. Derfor ble båten utstyrt med en relativt lav rigg for å unngå for mye reving. Den høye riggen som senere ble standard, kom etter ønske fra Tyskland der båten ble brukt på innsjøene i lette vinder. Denne riggen er imidlertid relativt tung, noe som fører til at båten må reves tidligere. Dessuten gir denne riggen båten noe dårligere egenskaper i hard vind enn den opprinnelige riggen.

Det ble lagt vekt på en rasjonell, produksjonsvennlig bygging av båten. Det ble unngått problematisk arbeide fra Gambling. Det ble ikke noe støpearbeid i forbindelse med monteringen av innredningen som ble levert prefabrikert fra Høllen trevare.

En prefabrikkert innredning stiller store krav til presisjonen ved monteringen. Verftet utviklet jigger som gjorde at innredningen kunne monteres med svært små toleranser. Innredningen ble lakkert med DD-lakk og behandlet med møbelpolish.

Støpingen foregikk til å begynne med på verftet i Høllen, men ble senere flyttet til Akland og Sverige. På grunn av formen måtte båten støpes i 2 halvdeler og limes sammen. Laminatet er håndopplagt, med roving innlagt i nest siste lag. Tykkelsen varierer fra omlag 8 mm i skutesiden til omlag en tomme i bunnen.

Innermodulen av plast besto av 3 hoveddeler: forpigg, styrbord og babord sider. Dekket er av sandwichtypen isolert med Divinycell. Kledningen under dekket ble montert med dekket liggende opp-ned. Dekket ble montert av folk som hadde sin bakgrunn på bilverksted. Det er derfor sjelden å høre om lekkasjer mellom skrog og dekk på disse båtene.

Opprinnelig ble Willing konstruert med en flat dieselmotor liggende under pentryet/sittebenken i dinetten, med hydraulisk overføring til en hydrauliskmotor med rett aksling ut fra bakkant av kjølen. Denne teknikken stjal for mye kraft, og ble forlatt da Volvos Seildrev kom på markedet på samme tid. Fordelen var lite vibrasjoner og stillegående motor. Ulempen er at båten fikk tyngdepunktet flyttet noe lenger bakover, noe som igjen har ført til at de fleste båtene "står litt på rompa". Dessverre har det senere vist seg at båtene er befengt med en svakhet i innfestningen av drevpotta, slik at man kan få lekkasje mellom potta og skrog ved grunnstøtninger. Innfestningen kan imidlertid forsterkes, Odd Abrahamsen har erfaring i hvordan dette skal gjøres slik at man slipper lekkasjer ved neste grunnstøtning....

Sørland Sailing Yachts var på flere måter forut for sin tid, både ved høy produksjonskvalitet, rasjonell drift, men også ved at det ble tatt store hensyn til arbeidsmiljøet lenge før det kom offentlig krav til dette.

Da oljealderen gjorde sitt inntog, ble Norge gradvis et høykostland. Etterhvert ble båtene for kostbare å produsere i konkurranse med land med lavere lønnskostnader. Verftet ble dessverre nedlagt i august 1984.

I 1983 ble det vurdert å lage en 35 fots utgave av Willing med akterkabin. Dessverre fikk vi aldri se en slik båt ferdig....

NOEN REPARASJONSTIPS:

Gelcoatskader.

Skader i gelcoat repareres med gelcoat eller gelcoatsparkel nr 808 (skumhvit). Noen få båter har fargenummer 812.

Kantene på skadestedet slipes jevne med fhv grovt sandpapir.

Skadestedet avgrenses med ett eller flere lag tape. Gelcoat legges på med pensel og strykes lett av med et stykke papir. Deretter dekkes stedet over med tape. (Dersom det er en tynn stripe som skal repareres, må skaden gjøres noe større, fordi gelcoaten ikke herder hvis det er for lite volum i fyllingen)

Etter herdingen slipes sparklingen forsiktig ned, først med grovt vannslipepapir, tapen rundt sårkanten fjernes, deretter slipes det med papir 200-1200 trinnvis. Vær forsiktig så du ikke sliper for mye, det er lett å slipe hull i gelcoaten! Deretter rubbes og poleres skroget opp til høyglans med tøyskive på drill (lavt turtall) innsatt med rubbing for plast (hard voksplate med slipemiddel). Til å begynne med vil det være fargeforskjell pga.gulnet skrog, men dette retter seg etter en tid.

Dersom du er lei av å stadig rubbe opp fargen på den blå stripen, kan du lakkere med International Perfection 709, men denne lakken er vanskelig å polere opp ved reparasjoner. Fagfolk er av den oppfatning at billakk er lettere å reparere på. Glasurit 18-serien regnes for å være bra... Det anbefales å sprøyte lakken på.

Vinduer.

Flere av oss har vinduer i skutesiden som er krakkelert i overflaten, og modne for utskiftning. JYLI-Plast lager nye til deg. De som er interessert kan bestille nye vinduer ved å skrive til Finn Christian Bentsen Hyllebakken 47 , 4622 Kristiansand innen 1.desember.

Noen har problemer med at det svetter fuktighet gjennom skruene i glasset. Dette kan du kanskje rette på ved å forsenke skruehullene i skutesiden, evt. også i glasset på innsiden. Du vil dermed få en slags pakning rundt skruen. Det kan også tenkes at man istedet for å bruke silikon som tetningsmiddel godt kan prøve bitumengummi, en slags vulkaniseringsmasse på tape som aldri størkner (brukt mellom skrog og dekk) kantene må imidlertid fuges med silikon.

OBS. Vær omhyggelig med merking av skruene ved uttagning av glassene, pga ujevnheter i laminatet er skruene av ulik lengde. Ta en treplate og bor tilsvarende antall hull som i vinduet og sett skruene ned i hullene etterhvert som du tar dem ut, så slipper du store problemer under monteringen!

TEAKDØRK.

Teppene i min båt hadde lagt siden båten var ny og var modne for utskiftning da jeg kjøpte den. Etter manges oppfatning har tepper lite å gjøre ombord i en båt. Jeg besluttet derfor å fjerne teppene for godt.

Da teppene ble løftet av, så dørken nokså miserabel ut, med flekker etter gummibelegget under teppet. Dørkplatene av ubehandlet kryssfiner var også lite presentable. Derfor bestemte jeg meg for å male dørken og legge teak på dørkplatene. Dette ble gjort på følgende måte:

Plastdørken ble lett slipt for hånd og vasket med kraftig vaskemiddel deretter vasket med aceton for å fjerne eventuelle fettrester og ble gitt 2 strøk med 2-komponent polyurethanmaling for plastbåter. Fargen jeg brukte var skumhvit, noe som ligger nær opp til den originale fargen. Pass på å maskere kantene mot treverk og skott-sider av plast. I og med at overflaten er skli-sikret, bør man ikke slippe av toppene i belegget, ei heller må man legge på for raust med maling. Bruk derfor stiv pensel og dra ut strøkene godt. På grunn av den knudrete overflaten må man regne med et større malingsforbruk enn flaten skulle tilsi.

Dørkplatene ble snudd, og anleggsflatene merket opp. For at ikke ruffhøyden skal bli beskåret, skal dørkplatene avfases tilsvarende tykkelsen av teakbelegget (egentlig sparer man inn høyde tilsvarende tykkelsen av teppet), i mitt tilfelle 7 mm. Dette kan utføres på flere måter: med håndoverfres, håndsirkelsag og hoggjern, eller bare med benkesirkelsag slik jeg gjorde det. Platene ble deretter lett slipt for å få godt vedheft for lim.

Jeg kjøpte inn en teakplank 2"X6" i lengde 3 m. Denne ble først høvlet (helst tykkelseshøvlet i høvlemaskin), deretter ribbet opp på benkesirkelsag til 7mm tykke teakstaver.

Teakstavene ble så lagt på toppen av dørkplatene for å beregne kutting og antall teakstaver til hver dørkplate. Jeg lot stavene være en tanke lengre enn platene for å få tatt inn litt av "slakken" på de originale, samt ha litt å justere på hvis stavene ikke skulle komme helt på "geledd" under limingen.

Stavene ble deretter limt på dørkplatene med en avbrukket fyrstikk som avstandsstykke i hver ende av natene. Jeg brukte limpatron av typen PL 400 for fugepistol.

Til denne jobben gikk det med 2 patroner. Limet ble lagt på langs ytterkantene av dørkplatene og i sikk-sakk-mønster over resten av overflaten i avstand 3-5cm. Pass på å legge stavene slik at de danner en rett linje når platene legges ut slik de ligger i båten! (M.a.o må du ta utgangspunkt i styrbord side)

For et best mulig resultat, skal du selvsagt legge stavene under press i limingen, ved f.eks. å legge tunge bøker eller liknende oppå. Etter at limet er herdet, fjernes fyrstikkene.

Så skal natene fuges. Jeg vil foreslå at du bruker hvit Sikaflex 11 FC. Det vil gå med 3 patroner fugemasse. Glatt ut fugen ved å stryke over fugen med fingeren fuktet med spytt og la herde.

Overskytende fugemasse kan fjernes med en skarp malingsskrape. Teakstavene slipes med båndpusser eller liknende, eventuelt sikles.

Hullene i dørkplatene kan erstattes med egne beslag som er å få i handelen. Disse plasseres på samme sted som de originale hullene, og forsenkes lett i overflaten med f.eks. huggjern.

Dørkplatene legges på for nøyere tilpasning/justering. Deretter gis de to eller flere strøk lakk. Verftet brukte selv DD-lakk, selv brukte jeg en halvblank oljelakk.

Selvsagt kan du heller kjøpe ferdig"natet" tykk kryssfinerplate, men disse platene har fhv. tynt teakbelegg som tåler lite slitasje/røff behandling/sliping.

Dersom du sitter med forslag til andre reparasjoner/forbedringer ber vi deg sende oss forslag.....

Lykke til!

Vi arbeider med å få laget til en del PR-materiell.
Det vi første omgang har planer om å få laget til er:

- Tøymerke til å sy på jakker/luer etc.
- T-skjorte eller bomullsgenser med tegning av båten (a la 'First Class 8 - klasseklubbens genser)
- Nye dekalers til skutesiden til erstatning for gamle overmalte.

Senere har vi planer om å lage en halvmodell av båten som man kan få kjøpe avstøpninger av, men dette vil ta litt tid.

Tøymerkene må bestilles i minst 100 stk for å få en gunstigst mulig pris (kr 20,- pr stk). Dersom hvert medlem bestiller 5 merker skulle vi kunne få til dette.....

Interesserte kan bestille tøymerke ved å betale inn kr 20,- x antall merker man vil ha, i tillegg til medlemskontingenten på bankgiroen som er utsendt.

Det originale tøymerket så slik ut:



• Rød ♀

• sort
bunn

• Gull-
skrift