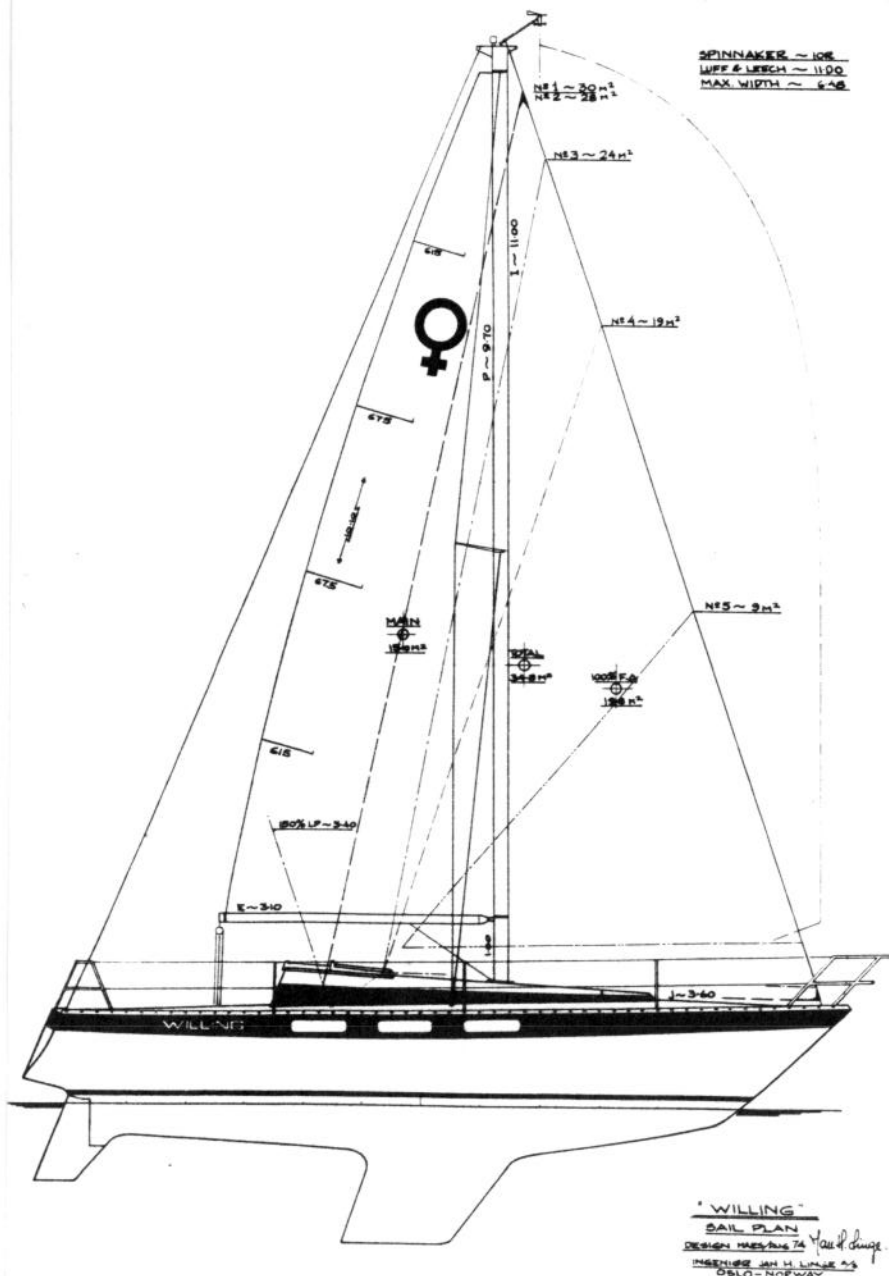


SHE IS FAST ABLE AND WILLING



NORSK WILLINGKLUBB, DESEMBER 1993



Norsk Willingklubb
v/Svein Mathisen
Skipperveien 37
4550 FARSUND

4.12.1993

Kjære medlemmer av Norsk Willingklubb!

Jeg kan herved presentere en relativt fyldig medlemsavis nr.3. Foruten årsmøtestoff, vil jeg denne gang presentere innholdet i noen brev jeg har mottatt, samt noen småartikler som kan ha interesse. Jeg regner også med at enkelte medlemmer vil ha interesse av å lese en test av Willing i Seilas nr 12/76.

Jeg har etter påtrykk fra medlemmer tilskrevet den norske LYS-komite for å få svar på noen spørsmål vedrørende oppdatering/fastsetting av LYS-tall generelt og for Willing spesielt. Emner som vil bli tatt opp i neste nummer:

SEPTIKK.

Fra og med 1994 er det påbudt med septikktank i båt. Det er veldig fint om dere har noen tips/ideer til hvordan dette kan løses for Willing. Spesielt interessant vil det være å få løsninger på hvordan tanken kan tømmes uten å la innholdet gå i sjøen.

OSMOSE:

Det har framkommet spørsmål om osmosebehandling/forebyggende tiltak. Jeg er takknemlig om dere vil sende oss noen ord om dette.

EKSOSSTØY:

Mange av oss er misfornøyd med knatringen fra eksosutløpet. Jeg har sett en vellykket løsning av dette, men er interessert i å få fram flere ideer/erfaringer.

ANDRE TEKNISKE SPØRSMÅL:

Fra leserne har vi mottatt en rekke gode spørsmål som jeg vil bringe videre til leserne med håp om tilbakemeldinger:

- SKIFTE AV MOTOR. Hva slags motor har dere skiftet til?
- OVERHALING AV MOTOR. Hvordan og til hvilken pris?
- TEAKFENDERLIST. Hvordan har dere gjort dette?
- GENERELLE REPARASJONER SOM KAN KOMME.
- ISOLERING AV KJØLEBOKSEN.

SEND OSS STOFF!

Jeg vil nok en gang understreke betydningen av at dere sender oss egenprodusert stoff/spørsmål dere ønsker å få besvart. Dere må gjerne sende oss foto/tegninger eller disketter (Windows).

Friske fotos, gjerne sort-hvitt, av Willing under seil mottas med takk. (Til forsiden)

Jeg vil også benytte anledningen til å oppfordre medlemmene til å skrive en liten reiseberetning/anbefale havner/steder å besøke osv. Kjenner dere Willingeiere som ikke er medlemmer i klubben, kan dere kanskje tipse dem om vår eksistens?

KJØP OG SALG:

Spinnakervinsjer ønskes kjøpt. Lewmar 16 eller tilsvarende.
Werner Pedersen, Risør

2 stk. Andersen 46 to-girs vinsjer til salgs.
Brodersen fullspilet storseil 1991, høy rigg til salgs.
Geir Dørheim, Sandnes.

Stormfokk ønskes kjøpt.
Svein Mathisen, Farsund.

FELLES INNKJØP AV UTSTYR?

Trenger du nytt utstyr til båten? Sammen kan vi oppnå gunstigere betingelser enn hver for oss....

Sprayhood/bomtrekk? Kontakt Odd Antonisen innen 15.1.1993

Rullefokk, lav rigg, eventuelt andre seil?
Kontakt Øyvind Sørensen innen 15.1.1993

Storseil, lav rigg? Kontakt John Bergum innen 15.1.1993

De som ønsker å få oppdatert innredningen i bysse/kartbord/forpigg (gjelder eldre båter), kan kontakte formannen.

RERERAT FRA ÅRSMØTET I NORSK WILLINGKLUBB

18 personer møttes til årsmøte i Norsk Willingklubb i Christiansand Seilforenings lokaler fredag 3.november. Med tanke på årstiden og med medlemmer spredd utover det ganske land, må oppslutningen sies å være god.

Arild Andersen tegnet et varmt portrett av Jan Herman Linge, slik han lærte ham å kjenne, gjennom en periode fra slutten av 1950-årene og fram til i dag. Linge, som dessverre var forhindret fra å møte denne gang, ble betegnet som en trendsetter og veiviser, hvis konstruksjoner har flyttet grenser. Fra Linges tegnebrett har framstått pene båter som fortsatt er attraktive etter 25-30 år. Andersen sluttet med å si at det fortsatt kan dukke opp nye overraskelser fra Linges hånd....

Jeg regner med å komme tilbake med fyldigere stoff om Linge i klubbavisen ved en senere anledning.

Knut Karlsen formidlet ferske inntrykk fra sin reise til Middelhavet gjennom Europas kanaler, og det ble vist video fra fjorårets Banff-regatta.

Årsmøtesakene ble behandlet uten større merknader:

- Årsmelding og regnskap godkjent (følger vedlagt.)

- Det sittende styret ble gjenvalgt for ett år og består av:

Svein Mathisen, formann

Tormod Jensen, kasserer

Finn Christian Bentsen, styremedlem

(Jan Herman Linge, konsultativt styremedlem)

(Arild Andersen, konsultativt styremedlem)

-Kontingenten for 1994 ble fastsatt til kr 100,-.

Under "eventuelt" ble det drøftet fordelene ved å organisere felles innkjøp av båtutstyr. Jeg viser til oppslag i avisen.

Rune Jansen vil arbeide videre med å utarbeide forslag til egen klubbgenser/t-skjorte.

Dere kommer i løpet av vinteren til å motta tegninger av Willing'en som er kopiert med tillatelse av Linge.



ÅRSMELDING FOR NORSK WILLINGKLUBB 1993.

Norsk Willingklubb (NWK) har for tiden 38 medlemmer. Stadig nye kommer til. Men siden det ble solgt 75 båter i Norge, skulle det være mulig å få enda mange nye norske medlemmer. Spesielt gledelig er det at vi også har fått 2 medlemmer i Danmark.

I det året som har gått, har vi gitt ut 2 relativt fyldige medlemsaviser. Jeg har mottatt en rekke brev som jeg har tenkt å trykke i neste nummer. Vi er mer enn takknemlig for å få stoff, ideer og forslag fra dere. Klubbens levedyktighet er temmelig avhengig av nettopp dette!

Vi har organisert innkjøp av vinduer og skvettskjermer (Spray-hood'er) til gunstige priser.

Mutterne til innfesting av vinduene var spesiallaget til båten, og vil bli svært kostbare å få laget i små serier. Men vi arbeider med å finne fram til leverandører innen møbelindustrien som benytter seg av nesten identiske muttere.

Vi har fått laget et klubb-emblem som er tilsendt alle medlemmer. Vi har fortsatt ca.20 igjen. Prisen er kr.20,-pr stk. Rune Jansen har fått trykket noen fine T-skjorter som kan tilbys medlemmene. Dere kan kontakte ham for bestilling.

Fra konstruktøren har jeg mottatt tegninger av båten, som er tenkt brukt til å lage en plakatt av, samt at det er meningen å få bygd en halvmodell av båten i målestokk 1:20.

I Olsok-helga var det Willingtreff ved Ny-Hellesund. 9 Willinger samlet rundt en holme vakte ikke liten oppsikt blant forbipasserende. Tilstede var bl.a. Arild Andersen og Odd Abrahamsen fra verftet. Martin Svendsen hadde tatt turen helt fra Oslo (Dere kan forresten lese om ham i boka "Norske båter på langferd"). Vi hadde en meget hyggelig kveld med grilling, allsang og gode selvpoplevde historier. Vi håper det kan bli en tradisjon å møtes i slutten av ferien et sted i nærheten av Kristiansand.

Økonomien har vært bra. Vi har hatt et lite overskudd som gir litt handlefrihet, evt. mulighet til å øke aktivitesnivået.

Vi kan se tilbake på det første leveåret for Norsk Willing-klubb. Så langt ser det ut til å ha vært en suksess. I hvilken retning klubben skal utvikle seg videre, er dere med på å avgjøre. Om klubben vil vise seg å være levedyktig gjenstår å se. Mye er avhengig av dere medlemmer. Gi oss ros og ris!

Farsund 3.november 1993

Svein Mathisen

ÅRSREGNSKAP FOR NORSK WILLINGKLUBB

INNTEKTER:

Medlemskontingent a kr.100	kr.3.800,-
Tøymerker kr. 20,-	kr.1.060,-

<u>Inntekter ialt</u>	<u>kr.4.860,-</u>
-----------------------	-------------------

UTGIFTER:

Kassabok 1stk	kr. 88,50
Bankgiroer 50 stk	kr. 100,-
Kopiering av tegninger	kr. 142,20
Tøymerker 100 stk	kr.1.735,-
Klubbavis,porto,telefon	kr.1.517,80

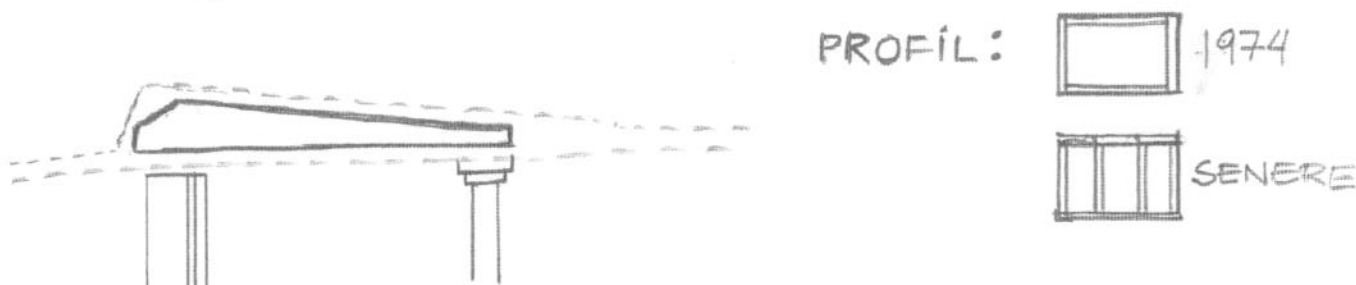
<u>Utgifter i alt</u>	<u>kr.3.583,50</u>
-----------------------	--------------------

Inntekter 1993	kr.4.860,-
Utgifter 1993	kr.3.583,50

<u>Saldo på konto</u>	<u>kr.1.276,50</u>
-----------------------	--------------------

BETRAKTNINGER VED MASTEN.

Masten hviler på en mastefot. Innstøpt i dekket ligger en aluminiumsbjelke som hviler mellom mastestøtten og skottet i salongen:



Over noe tid kan det store trykket fra masten få dekket til å bøyes noe ned i dette området. Mest synlig blir det ved skottet der belastingen kan sprike litt på sidene.

Når masten er nede, kan dekket kiles/jekkes litt opp slik at det blir plass til å legge en skims av tre på toppen av den kraftige teakstøtten i skottet. Tykkelsen må tilpasses den nedbøyningen som forefinnes på den enkelte båt. Hos meg var det 5 mm.

BABYSTAG

Babystagets funksjon er å forhindre pumping i masten.

På kryssen kan du gå på fordekket og sikte opp langs masten. Da kan du kanskje observere at storseilet trekker masten bakover på midten. Følgen er at du får et for dypt og bakbuset storseil.

For å motvirke dette satte jeg babystaget ganske hardt. Slik introduseres det en bøy som kan reguleres med akterstaget.

Fordi salingshornene er bakoverbøyde, kan bøyning av masten også oppnåes ved å stramme toppvantene hardere enn undervantene.

Hvilken metode som er best, kan det vel være flere meninger om. Jeg mottar gjerne synspunkter på dette.

Etter at babystaget ble teitet til, har jeg oppdaget at forluka har blitt utett i pakningen. Draget i babystaget har ført til at dekket har bøyd og løftet seg. Jeg har drøftet dette med Arild Andersen som sier at det i bak-kant av forluka ligger en trebjelke som fordeler trykket utover mot skotthalvdelene. Lekkasjen har blitt tett ved å skifte til en tykkere og mykere pakning.

RØSTJERNSGJENNOMFØRING

Når masten er nede, kan det være lurt å kontrollere om vantinnfestning/dekksgjennomføring til røstjernene er tett. Når du fjerner teak-klossen rundt røstjernet, vil du komme til 4 muttere. Dersom du ser salt eller rustdannelse på mutrene, kan du regne med at det ikke er tett.

Opprinnelig er det brukt en ikke-herdende tetningsmasse. Gjør rent tetningsflatene og legg en pakning av bitumenmasse rundt gjennomgangsboltene. Slik masse kan du få på bilverksteder som skifter frontruter. Du trenger bare 10 cm av en rull. Det er forøvrig samme type masse som kan anbefales til innsetting av vinduer.

VINDUER.

Det er kanskje tid for å skifte ut de vinduene du kjøpte i sommer? Merk deg følgende:

- Acrylglass må ikke utsettes for løsemidler. Vask derfor bare med sprit og mild såpe. Løsemidler vil gradvis bryte ned overflaten.
- Krakkelering rundt skruehullene kan motvirkes ved å bore opp hullene til en litt større dimensjon. På den måten vil ikke skruene bende i hullene når du teiter opp.
- Lag en liten forsenkning i skruehullene også på innsiden av glasset og på utsiden av skrogsiden. Slik vil du få en pakning rundt skruen mellom glass og skrog.
- Mindre skader på gamle glass kan rubbes og poleres opp igjen. Det finnes egnet slipepasta for plast i blokkform å få kjøpt i Jernia-butikker. Denne pastaen kan du bruke på en skumgummiskive/lammeullshette til f.eks. en PEX-maskin. Forøvrig vil jeg vise til gode råd i leserbrev fra Niels Jørgen Larsen.

VINDUSMUTTERNE

Jeg har arbeidet en god del med å forsøke å skaffe nye muttere til vinduene, men til nå har jeg ikke funnet noen som er helt like de originale. Det nærmeste jeg til nå har funnet og som er mulig å skaffe, er umbrakomuttere fra møbelindustrien. Den ene typen passer i hullet, men er for lang, den andre har riktig lengde, men så tykk at hullet i skroget må bores opp. Begge er brunerte, men kan skaffes i forniklet utførelse hvis vi kommer med en noe større bestilling. Fordelen med umbrakomuttere er at du har muligheter til å holde mutteren fast mens du arbeider med skruen.

Dersom dere er interessert i slike muttere, kan dere bestille gjennom meg innen 1.1.1994.

Testrapport:
H. Nissen-Lie

WILLING

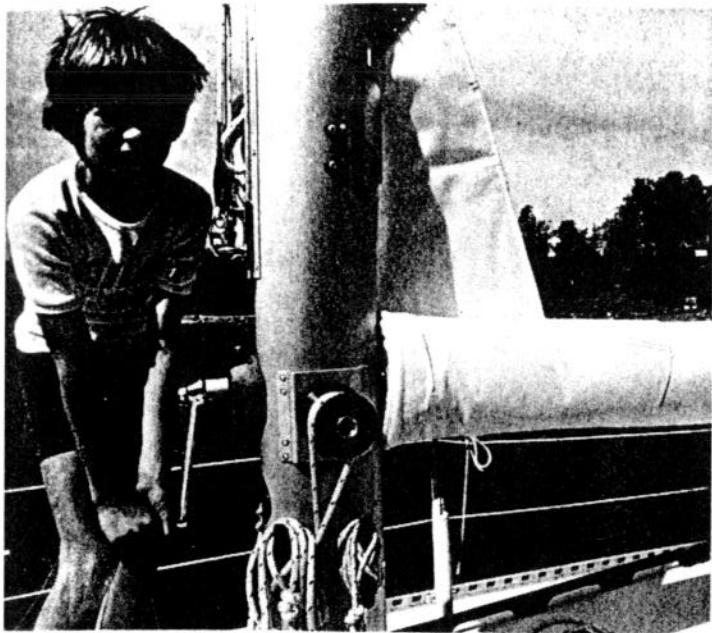
Velbygget og trivelig cruiser

Willing eksisterte i mange år på papiret før den første båten ble satt i produksjon. Første gang jeg så en skisse av den, må ha vært omtrent samtidig med at «Gambling» ble introdusert. Den inngikk i en serie planlagte tur- og havselle fra Jan Herman Linges tegnebord. Den gang fortonte det seg dristig å planlegge så store båter for serieproduksjon i Norge. Båtprodusentene så ikke like klart som Linge at vi ville få et stort marked for gode cruisingbåter over 30-fot også her. Da Willing kom i 1975, var det allerede et tyvetall gode båter i samme pris- og størrelsesklasse på markedet.

Mens de fleste konstruktørene må kjempe seg frem på regattabane med sine nye båter for å få dem anerkjent, nyter Linge godt av sin tidligere bragder med Soling og Yngling og før den tid sine hurtige 5,5 meter. Han har bevist at han kan tegne hurtige båter. Selv om Willing litt uheldig ble introdusert som en «halvtonner» og en regattabåt for havselle, er det som moderne, velbygget cruisingbåt den har slått gjennom og har sin store styrke. Og det er som turbå — seilende sommerhytte — vi har valgt å bedømme båten.

Willing — tiltalende linjer, fin design og en velbygget norsk turhavsailer.





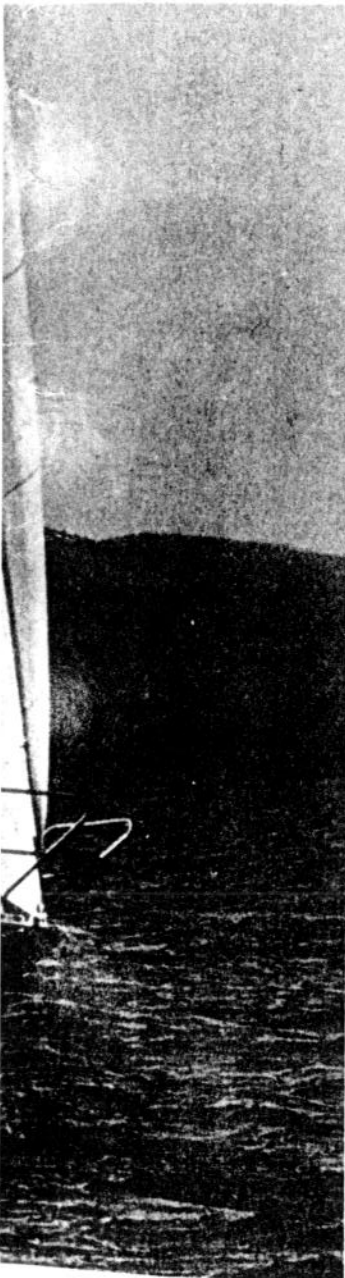
←
Rullerevet gjennom masten gjør det enkelt å reve og å få stor-seilet pent på plass i havn.

Fin pulpitutforming. Her er kombilanternen godt beskyttet av stigtrinet i teak. Man sitter også godt her ved seilberging. Men for kappseiling må det være en stropp over på toppen!



Noen data:

Lengde: 31'	9,50 m
Lengde vl	7,80 m
Bredde	3,14 m
Dyptgående	1,60 m
Depl.	3,5 tonn
Kjøvekt	1,3 tonn
Seilareal (IOR)	45 kvm.
Høyde under dekk:	1,85 m
Motor: Volvo Penta MD 7A diesel med 110 S seilbåtdrev,	14 HK
Standardseil:	Storseil, genua 2
Pris 3/4-fabrikat:	kr. 153.000,- m.moms
Pris ferdig båt:	kr 186.000,- m.moms
Konstruktør:	Ing. Jan H. Linge.
Produsent:	Sørland Sailing Yachts AS: 4630 Søgne.



Willing hadde, som så mange andre nye båter, en trang fødsel. De første båtene ble ikke helt som de skulle, og det var først i 1976-produksjonen at produsenten og konstruktøren lot Seilas få prøveseile en båt som de mente var som den skulle være. Det skjedde på forsommeren på Sørlandet der vi seilte båten i «Tromøya Rundt». Senere på sommeren prøvet vi båten en lang weekend på tur i Oslofjorden.

Vi sitter igjen med inntrykket av en meget velbygget båt. Det er lagt mye arbeid ned i plugg og former, og Willing må være den første norske seilbåt som har en plastfinish som ligger helt på høyden med det man finner i våre naboland. Også rigg, innredning, motorinstallasjon og utrustning er av meget høy klasse. Innredningen er fiks og en lykkelig blanding av tradisjonelt og moderne arrangement. 6 voksne kan køye komfortabelt i båten uten at man behøver å bygge om halve salongen av den grunn. Tar man i bruk sofabenkene i salongen, har Willing køyeplass til 9 voksne! — Tøv, vil nok de fleste si, men det er sant, selv om det neppe er behov for det. Men det er faktisk plass til 9 voksne rundt bordet i den trivelige salongen også. Under seil kan fire køye selv i hardt vær — uten at noe av båtens innredning blokkeres. Disse egenskapene gir båten høyt score som langferdsbåt og som regattabåt for havseilas.

Fine loskøyer

Det tradisjonelle ved innredningen er arrangementet med to køyer i forpiggen, toalett og klesskap i eget avlukke foran salongen og bysse og navigasjons plass med stikkøyer akterover ved nedgangen fra cockpiten. Selve salongen er en blanding av nytt og gammelt. Her er den ofte kritiserte og lite funksjonelle dinetten forbedret i form av en langskips køyebenk på styrbord side og to tverrskips benker på babord. Derved fremstår en kvadratisk sittegruppe med et stort bord i midten. Og så — det beste av det hele: En fin, passe trang loskøye på hver side. Og med et virkelig raffinement i tillegg: Ventilene, — vi må nesten si vinduer! — ut gjennom fribordet. Man kan ligge i loskøya og nyte synet av konkurrerende båter — sol og sprut (til lovart) eller studere fiskene i le — om man har sans for slikt. Fint også for den type skipper som aldri sover mange timene uten å måtte sjekke posisjonen når båten ligger på svai i en blåsete utehavn.

Hele innredningen er som foran nevnt pent utført — her er mye fint trearbeide i teak, vakre tekstiler og åpent og luftig. Men naturligvis er det også ting som kunne vært bedre. En del skarpe hjørner og kanter skjemmer den ellers så sjømessig høye standard. En lysventil på toalettrommet hadde vært bra — nå er det litt trangt og mørkt der. Lys i luken i for-

piggen er en forbedring av året, men luken bør få et bedre låsearrangement. Det er mye stueplass i og rundt byssa, men man må være litt av et slangemenneske for å nå ned til åpningene og avlukkene. Kokeapparat på tvers har fått et minus i våre notater, men det skal ærlig innrømmes at det ikke medførte problemer å holde mannskapet i form med varm mat under Tromøya Rundt. Det er først ved stor krengeing man får problemer.

Hva med våttøyet?

Et sted å gjøre av det våte oljetøyet savnet vi også. Det hører med i en skikkelig turbåt like såvel som i en havkrysser. Det burde være mulig å få det til under lederen ned fra cockpiten. Men ellers er det stuerom for klær og alt det man drar med seg i båt, selv om loskøyene naturligvis tar den fineste skapplassen i salongen.

Cockpiten er stor nok til at man trives i den både under seilas og til bords, og benkene er lange nok til at man kan ligge rett ut i sola eller til en liten høneblund på frivakten. Teakdekte benker er ikke bare pent og praktisk, men også langt mer behagelig å sitte på enn plast. Det er to store stuerom for fendere, seilsekker og tauverk helt akter. Under benkene har man plass til småtterier som vinsjhåndtak, seisinger m.v. Glemmes må heller ikke den kraftige rorkulten med rorfølger som standard og en



Forts. fra side 31

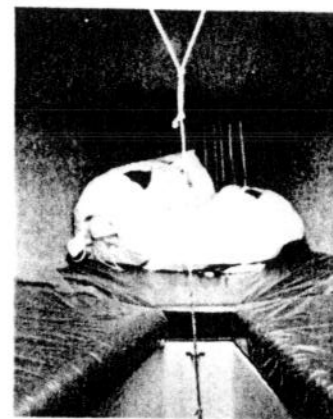
smart åpning i pushpiten med nedfellbar badetrapp/redningsleder. Likevel er cockpitet relativt beskjeden i volum, og et høyt brodekk med skinne for storseilhalingen gir trygghet i tilfelle man skulle få grønn sjø over dekk.

Det er lett å ta seg frem på dekk fra cockpitet. Overflaten er ru og gir bedre feste for gummisålene enn man er vant til på plastdekk. Vantene sitter så langt inne at man fint får plass mellom rekka og strekkfiskene. Rigg og dekkarrangement er helt konvensjonelt. Aluminiumlisten langs rekka gir muligheter for feste av blokker, fendere, stagseil m.m.

Ikke overrigget

Hvordan er hun så under seil? Kanskje ikke så spennende som man ville vente. Willing er i alle fall ikke overrigget. Det virker snarere som om man kunne ønske litt ekstra duk — særlig i lett vær. Følelsen til rors er at båten virker tung. Men det er hun ikke. 3,5 tonn deplasement er ingen overvekt for en så stor båt. Så det må være den relativt beskjedne riggen som gjør båten litt tungdrevet. Nå anbefaler Linge en større genua med litt straff i målingen for lett-værsseiling. Vi hadde en slik under Tromøya-regattaen og holdt da ganske bra følge med halvtonnere som Comfort og Scampi. Men senere, inne i Oslofjorden, klarte vi ikke å holde tilsvarende båter i lett vær og med standard seil. Med en IOR-rating som bringer båten helt opp i klasse IV kan man neppe si at Willing er båten man velger for kappseiling.

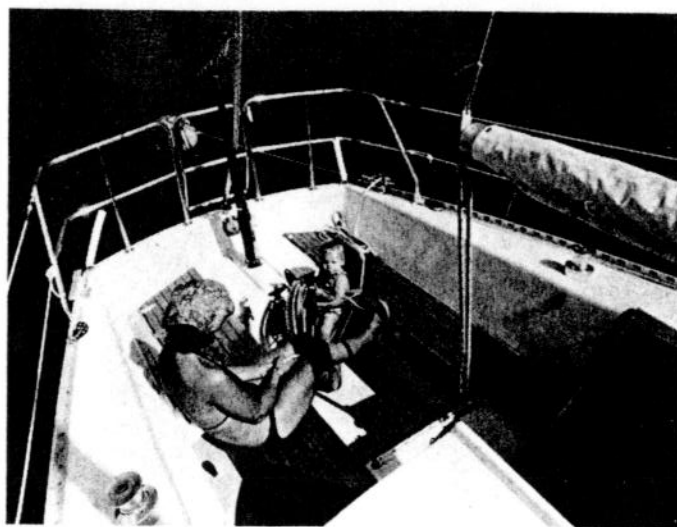
Men *velseilende* er hun. Og det er vel det viktigste for en god havgående turbåt. Fint balansert på roret, snur på femøren, ligger fint på været med bakk fokk og roret i borde. Ser man på tegningen, virker roret lite — sammenliknet med dagens nykonstruksjoner. Men vi fikk prøve Willing på en frisk og skarp slør med spinnaker da flere andre båter kastet roret. Willing styrte kurs uten særlige anstrengelser. Så roret er effektivt. Som turbåt kunne vi ha ønsket et litt større storseil. Willing har den svakhet, som de fleste moderne masthead-rig-



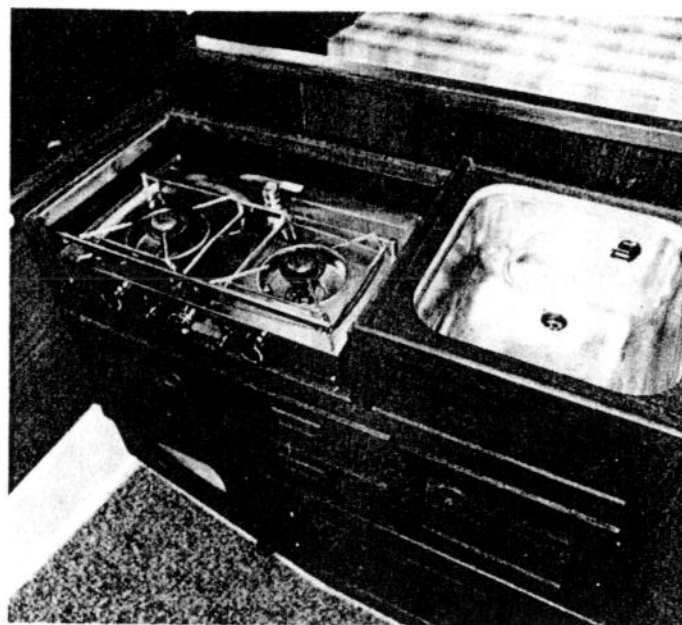
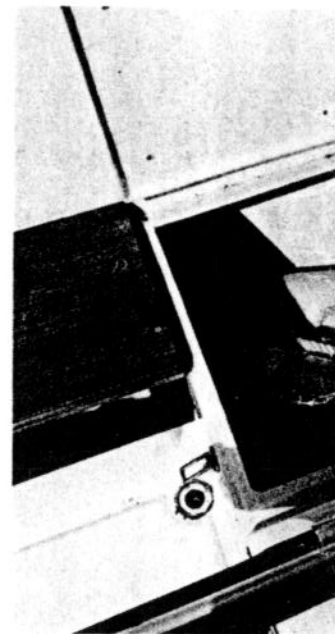
Litt primitivt lukearrangement i forpiggen.



Toalettrommet mellom salongen og forpiggen. Trangt og litt mørkt — men plassen holder såvidt.



Stor og trivelig cockpit med Byssa med parafinkokeapparatet tverrskips. Litt farlig skarpe kanter skjemmer helhetsinntrykket av topp finish.





Smart akterstagstrammer.

↓ Store stuerom i akterkant av cockpit — greit å komme til.



gete båter, at den er vrien å seile bare for storseilet. Og med en svær genua er det ofte vrient å krysse seg inn i trange havner. Det innbyr dessverre alt for lett til bruk av motor. Med litt mer duk i storseilet kunne man unngå unødig motor, og kanskje ville man få en litt raskere seilbåt også? Prisen man måtte betale er en litt dårligere rating, men hvor mange bryr seg om det? Storsetlet er, takket være rullerevet gjennom masten, så lett å reve at vi tror folk flest ville foretrekke å redusere duk ved reving fremfor å bytte fra en stor til en mindre genua.

Grei og lydsvak motor

Etter først å ha plassert motoren under salongbenken på babord side og med hydraulisk drev til propellen har Willing nå en grei og tradisjonell plassering av motoren under cockpitdørken. Med Volvo-Pentas nye seilbåtdrev er det blitt en riktig vellykket løsning. Motoren går usedvanlig stille og pent, og den er forholdsvis lett å komme til for service og vedlikehold. Effekten er også bra. Vi logget nærmere 7 knop i stille vær og flat sjø.

Sørland Sailing Yachts AS i Søgne som bygger Willing, er en forholdsvis nystartet, men meget dynamisk liten bedrift som allerede har rukket å bygge en helt moderne og tidsmessig produksjonsbygning. Den unge og dyktige lederen, Arvid Andersen, har lyktes i å få sine medarbeidere motivert — ikke bare for å bygge kvalitetsbåter, men også for å seile. Det er, så fantastisk det enn kan høres — noe nytt i norsk plastbåtproduksjon. Men — etter vår mening — en absolutt forutsetning for at vi skal kunne møte konkurransen fra utlandet. Det er derfor kanskje ikke til å undres over at Willing har funnet kjøpere både i Sverige og Danmark. Det er neppe ufortjent.

Willing er ingen billig båt, og



Imponerende plassutnyttelse — 8—10 personer får plass i salongen! Byssa i forgrunnen til venstre og kartbordet til høyre. Legg også merke til loskøyene på hver side med vinduer i skroget.

mange må nok nøye seg med å drømme om noe så stort og kapitalkrevende. Er man litt fingernem kan man få båten for vel kr. 150.000. Skal man ha den ferdig og med litt ekstra (nødvendig) seil og utstyr, slipper man ikke under kr. 200.000. Likevel vil vi si at Willing er godt utstyrt både over og under dekk. Det man må ha i tillegg er en liten kryssfokk for hardt vær og helst en maks genua for lett vær. Kompass, logg, anker, redningsbøyer m.m. er naturligvis også ting man selv må anskaffe.

Alt i alt er Willing blitt en båt som både konstruktøren og båtbyggeren har all grunn til å være stolte av. En båt som gir grunn til å håpe at Norge fortsatt kan henge med i konkurransen på markedet for gode turseilbåter.

Konstruktørens kommentarer

For det første vil jeg gjerne få sagt fra at Willing ikke er konstruert som en halvtonner. Etter det opprinnelige utkast var den meget mindre, men etter samråd med verftet, Sørland Sailing Yachts A/S, ble den tilslutt vesentlig større for å få plass til det man ønsket i en slik båt. Det vi først og fremst tok sikte på, var en familie-turbåt/havseiler hvor familien skulle få et hjem de kunne bo i på sjøen, men helst i et lettseilt og hurtig skrog som også kunne tilfredsstillte den som måtte ønske å hevde seg i havseilas. Hensyn til IOR-regelen ble derfor kun tatt slik at man ikke ble bestraffet på enkelte ting, så som dypgående, spilelengder i storsetlet, overlap på genua og dimensjonering av spinnaker.

Etter min (og mange andres) mening gir en «flat-out» racer under dagens IOR-regel en rekke usunne forhold som er lite forenlig med hva man egentlig ønsker seg av en båt. På farts-potensialets alter ofrer man meget av det sjømannsmessig riktige. Jeg tenker da f.eks. på den trapes-formede midtskips-seksjonen og det helt plane bunnparti innenfor kvartbredde-dybden. En slik bunn-

form gjør (ved siden av problemer med innfesting av kjøll) at bunnvannet i båten (og vann blir det også i helt tette båter) vil slenge opp langs sidene (til køyer og stuerom) når man krenger, og er umulig å få tak i med en pumpe. Selv på lens vil bunnvannet slenge fra side til side og renne for og akterover slik at man må jage etter det med svamp og pøs i alle rom for å få båten lens. Dette er ille nok for dem som seiler havkappseilas, men er helt forkastelig for familien som skal bo i båten. Willing er derfor ikke så out-rert, men har en mer normal vinglass-formet midtskips-seksjon med ordentlig nedbygget kjølsvin hvor bunnvannet samles naturlig ved pumpestasjonen, og det er dertil massevis av plass til øl og hermetikk.

Videre frembringer IOR-regelen over-riggete båter som må reves allerede når det blåser mer enn 5—6 sekundmeter. Dette er også lite familievennlig, så Willing er med vilje gitt et mer normalt — (i forhold til IOR: moderat) seilareal slik at man kan bære full duk i 10—12 sekundmeter før man behøver å tenke på reving. For dem som vil delta i havkappseiling anbefaler jeg heller en ekstra stor genua (165% LP) som øker fartspotensialet mer enn ratingen i lett vær.

I en «flat-out» IOR-racer vil man gjerne gjøre båten så lett som mulig, slik at man faktisk ofte går på akkord med det sikkerhetsmessige hva angår materialdimensjonering i skrog og rigg, og lager en lettest mulig innredning og et interiør som ikke er beregnet til å bo i. Willing er bygget sterk og trygg, og det er ikke spart på noe for å gjøre innredningen gedigen og trivlig. Noen kan kanskje mene at det er inflasjon i køyeplasser i Willing (*kan sove ni personer*) men tenk hvilken fordel det er å ha seks faste køyer uten å rigge til dinette og sofaer i salongen for å sove! Personlig er jeg meget fornøyd med (ja faktisk stolt av) dette arrangementet som gir så meget romvirkning i en tross alt relativt liten båt. Den er funksjonell, men likevel hyggelig å bo i. Dertil vet vi nå at båten seiler godt opp til sin IOR-rating.

Jan Herman Linge

Bruktbåtpriser

Det er interessant å merke seg prisutviklingen på ulike båter av noenlunde samme årgang. Jeg har utfra "Båtguiden 1982" laget en prisoversikt på en del noenlunde sammeliknbare båter:

BÅTTYPE	PRIS 1982	OMSATT FOR 1989	
Comfortina 32	235 000	290 000	+ 20%
Albin Nova 33	249 000	290 000	+ 15%
Contrast 33	260 000	270-306 000	+ 5-20%
Maxi 95	281 000	255-260 000	- 5-10%
H.R.312	300 000	400 000	+ 30%
Scanmar 33	300 000	375 000? (84-mod.)	+ 20%
Willing 31	305 000	230 000? (83-mod.)	- 25%
Comfort 32	248 000		
Bianca 101	244 000		
Dufour 3800	248 000		
Mikkel 32	250 000		
Granada 31	250 000		
Trio 92	253 000		
Gib'sea 31	259 000		
Rush 95	262 000		
First 32	296 000		

Som man ser er Willing den dyreste av disse båtene, men også den som har hatt det største prisfall. Selvfølgelig skal man være forsiktig med å lage statistikk av så tynt tallmateriale, men det ser ut til at svenske båter, med oppegående produksjon oppnår de høyeste prisene.

Man skulle vel også anta at disse båtene er etterspurte fordi det virker betryggende for en båtkjøper å få en oppfølging/tilgang på reservedeler fra verftet. (Som ved bilkjøp)

Men det skulle kanskje også være et uttrykk for norsk husmannsånd når en norskbygget båt av høy kvalitet oppnår relativt lave priser på bruktbåtmarkedet? Med ca 70 solgte båter på det norske markedet, (Willing er den mest solgte norskproduserte seilbåt på det norske markedet) skulle dette produktet være godt kjent. At ca.70 båter gikk til det meget kvalitetsbevisste tyske markedet, skulle vel også borge for en høyere status som bruktbåt.

Flere av de nevnte båter har aktive klasseklubber. Det ser også ut til å være en sammenheng her. Det er mitt ønske at Norsk Willingklubb skal være med på å øke etterspørselen etter brukte Willinger. Lave bruktbåtpriser gjør det også svært vanskelig å få solgt nye båter, dersom det skulle bli aktuelt å ta opp produksjon av båtene igjen. Det er etter min oppfatning meningsløst at disse båtene skal omsettes helt ned i 130 000 kroner, når produksjonskostnadene i dag vil ligge på 6-700 000!

BÅTTYPE	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
ALBIN BALLAD	125	137	156	176	165					
ALBIN NOVA									249	239
C&C 30E				195	215	225				
CONTRAST 33								280	260	285
GLADIATOR					275	315	345			
GRANADA 31					198	200	223	260	250	250
GRINDE			180	230	210	212	215	217	219	275
H.RASSY 31	126	155	166	179	178	206	240			
H.RASSY 312							311	325	300	325
H.RASSY 94								287	276	305
HERO 101						250	300	330	360	360
MALØ 40			119	145	200					
MALØ 50		170	176	209	300					
MAXI 95			177	201	209	238	271	289	281	
VINDØ 32	110	125	140	163	179	183				
WILLING		159	169	201	215	234	258	298	305	305
KINGS CRU.33		177	208	256	294	290				
TRIO 92									253	232
ALO 96								250	300	316



Radiodrift A/S

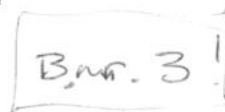
FM 103,9

radio frihet**Postadresse:**Postboks B - Bygdøy
0211 Oslo**Besøksadresse:**Redaksjonen
Huk Aveny 2, Bygdøy**Telefon:** (02) 43 75 75**Telefax:** (02) 55 55 33**Mobil:** (030) 47 450

Svein Mathisen
Skipperveien 37
4550 Farsund

Oslo, 12.10.1992

DS/ier



Willing Klasseklubb

Gratulerer med initiativet til en klasseklubb for Willing'en. Dette vil utvilsomt skape mer blest om denne fine båten.

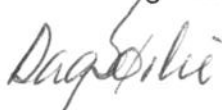
Jeg vil med glede være med i klubben, men p.g.a. helgevakt i studio nettopp denne helgen er jeg forhindret fra å komme.

Selv er jeg den heldige eier av N-1829, produksjonsnummeret er jeg litt usikker på, men den skal være en av de aller første - som Jan Herman Linge selv skal ha brukt før Mortman Moe kjøpe den. Han var første eier i 1975, Jeg overtok båten i 1980, og har bare lovord om selve båten. Vi skiftet riktignok ut Wire-motoren da vi overtok båten, og for ett år siden skiftet vi på ny ut BMW-motoren vi da satte inn med en Volvo Penta 2002 - som vi har installert midt-ships.

Kronen på verket skjedde sist vinter, hvor vi ved Gressvik marina i Fredrikstad helrenoverte båten utvendig (slipt ned, sparklet og lakket). Etter alle år var båten blitt temmelig matt, og uansett godt vedlikehold var det ikke mulig å få opp "glansen". Jeg har selv utført "omlakkering" med en Bianca 27 på et tidligere stadium, og var godt fornøyd da Gressvik marina påtok seg oppdraget for kr. 25.000,-.

I påvente av **klubb-nytt** og nærmere opplysninger, sender jeg mine beste hilsner til stiftelses-møte. Ta gjerne et bilde fra møtet - og av den som blir valgt til formann, som jeg ber om å få ta inn i Seilas.

Med vennlig hilsen



Dag Sørli

Amtoft, den 3.2.93

Til
Svein Mathisen
Skipperveien 37
4550 Farsund

Tak for din henvendelse vedrørende Willingklubben. Jeg har modtaget oplysning fra min naboklub, Thisted Sejlklub, som du har kontaktet. Jeg har naturligvis en forbindelse med ejerne af de to Willing'er i Thisted.

Jeg vil gerne være medlem af jeres klub. Vi har haft vores Willing siden 1982, og er glade for skibet. Vi har sejlet mange sømil, ikke bare i danske farvande, men også i Tyskland, Bohuslen og ikke at forglemme i Norge.


Vi har dog ikke været så langt som i Farsund, men vi føler os hjemme i området mellem Hellesund - Tjöme.

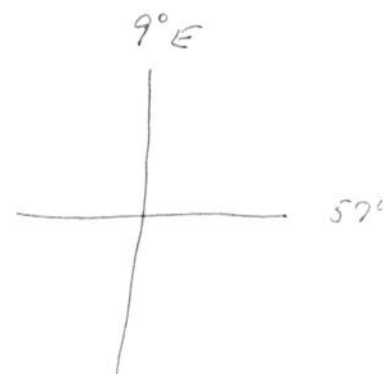
Der er naturligvis flere grunde til, at vi valgte netop en Willing, efter at have sejlet mindre sejlbåde i en årrække. Vi havde fået båden anbefalet af gode venner, som selv var ejer af en sådan. Vi lagde endvidere vægt på den gode metode, der var anvendt ved forbindelse mellem køl og skrog. Indretningen tiltalte os også og gør det stadig.

Vi har ikke haft problemer med båden. Dog er den lidt tung agter, og det er vanskeligt at få den til at flyde på vandlinien, ligesom udstødningen fra maskinen derfor vil larme en del, da den ved sejlads kommer ned i vandoverfladen.

Nu kan vi fornemme foråret, og vi er så småt ved at forberede søsætningen, som finder sted i midten af april. Vi ser frem til endnu en sommer med gode oplevelser sammen med vores skib.

Venlig hilsen


Henning Christensen



Til Norsk Willing Klubb

Mange tak for det tilsendte materiale. Jeg håber, det kan blive en bæredygtig og inspirerende klub.

Jeg sender hermed Nkr. 100- i kontanter, da jeg er bange for, at der vil løbe for mange omkostninger på ved at sende dem på anden måde. Kvittering kan sendes ved lejlighed.

Angående Willinger kan jeg oplyse, at der er tre her i Thistedområdet, som jeg jævnlig har kontakt med. Desuden er der en i Struer, men den er, så vidt jeg ved, på tur til Middelhavet, så den har jeg ikke forbindelse med.

Jeg vil godt komme med nogle kommentarer til de udmærkede reparationstips i bladet.

Angående vinduerne havde jeg dem ude for 1 år siden. Jeg ville egentlig have haft dem udskiftet, men kunne ikke finde leverandøren. Siden har jeg mødt ham på Skjernø ved Mandal på vores ferietur. Da jeg ikke fik nye vinduer tog jeg de gamle og vandsleb dem med sandpapir 1000-1200. Det kan fjerne mindre ridser fra fendere og lignende, dog kan de dybe krakeleringer ikke fjernes, men for mit vedkommende var disse helt ude i fugekanten. Efter vandslibningen polerede jeg dem op med Hempels boatpasta. Jeg monterede en frotteklud på rystepudseren. Til sidst blev de poleret på langs med hånden. I dag havde jeg nok købt nye, men der er da en mulighed for at polere vinduerne hen ad vejen.

Til montering kan jeg, som foreslået i bladet, anbefale en bitumengummi, som aldrig størkner, men her lagde jeg en 1 mm nylontråd imellem skrog og vindue, for at tætningsmaterialet ikke skal blive trykket til nul, da skrogsiden krummer. Det kunne se ud til at det var det, der var sket ved den oprindelige montering med deraf følgende utætheder. Inden man fuger udvendig, skal man sørge for, at der er plads til en fuld fugedybde. Ellers risikerer man at den bløde bitumengummi trænger igennem den afsluttende fugemasse, når det bliver varmt.

Til udvendig fugning anvendte jeg Sikeflex 221 saltvandsbestandig. Den har yderligere den fordel at den kan slibes med sandpapir. HUSK at tape vinduer og skrog af inden evt. slibning.

Angående dørken i kahytten har jeg samme opfattelse som redaktøren til bladet, at i en sejlbåd hører en ubehandlet teakdørk til.

Da højden i kahytten ikke i forvejen er for stor, jeg er selv 1,83, tog jeg og skar den eksisterende glasfiberdørk i styrbord side væk med en vinkelsliber og skar ca. 5 cm af overkanten af bundstokkene. Man skal her være opmærksom på, at

man fjerner noget af den bærende konstruktion, så der må støbes forstærkning af glasfiber langs køjefronten i styrbordssiden. Her var der måske mulighed for konsulentbistand fra Jan Herman Linge eller Arild Andersen. Sidstnævnte har forøvrigt været ombord og set ændringen.

Efter at den eksisterende glasfiberdørk er fjernet, blev der lavet en teaktræsdørk i krydsfiner på ca. 12 mm tykkelse med en yderfiner på 3 mm, så der er noget at slide på. Jeg har nu en ekstra højde i kahyttens gangareal på ca. 5 cm.

Forslag som måske kunne have almen interesse:

1. Er der nogen, som har skiftet motor og til hvad?
2. Er der nogen, som har fået hovedrepareret motor, Hvordan og til hvilken pris?
3. Er der nogen, som har monteret en teakfenderliste på skrogsiden?
4. Da de fleste både har en hvis alder, var det interessant at høre, hvor mange der er blevet behandlet for osmose og hvordan?
5. Er der nogle generelle reparationer, som man skal være opmærksom på, der kan komme?
6. Det kunne være spændende om der var nogle erfaringer/turberetninger, som kunne gengives i bladet.

Jeg vil nu slutte for denne gang og håber, at der er noget af ovenstående, som kan have interesse. Såfremt der måtte være spørgsmål står jeg gerne til rådighed for yderligere oplysninger.

Med venlig hilsen



Niels Jørgen Larsen
P.L. Haldsvej 21
7700 Thisted, Danmark

tlf. 97-922912