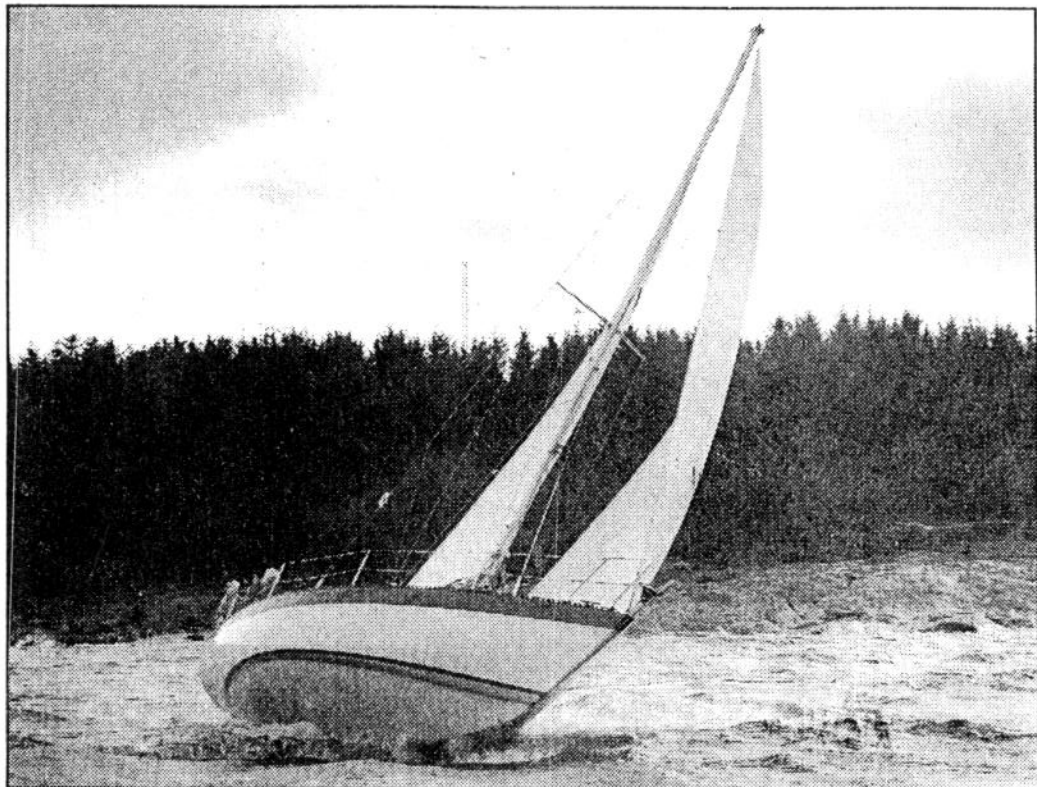


**SHE IS FAST  
ABLE  
AND  
WILLING ♀**

NORSK WILLINGKLUBB, MARS 1993



Norsk Willingklubb  
Skipperveien 37  
4550 Farsund  
tlf.043-92066

Kasserer: Tormod Jensen  
Lillevegen 2  
4700 Vennesla  
kto.6317.05.61904

### **OPPSLUTNINGEN**

Oppslutningen om klubben har vært god. Kanskje tør vi snakke om en suksess? Til nå har vi 33 betalende medlemmer, hvorav en danske. Vedlagt følger ajourført medlemsliste. Dersom du ser at noen du kjenner mangler på medlemslista, kan du gjerne minne dem om dette, eventuelt vise til oppslutningen. Vi er på jakt etter flere medlemmer. Vi tar derfor gjerne i mot tips om folk som ikke står på liste.

### **BÅTDATA.**

Jeg har mottatt en del rapportskjemaer fra dere. Dessverre glemte jeg å anmerke storseil, produsent og plass for dine kommentarer. Vi mottar gjerne disse opplysningene ved passende anledning.

Man skal vel ikke trekke alfor bastante konklusjoner, men Gran seil ser ut til å ha en høy stjerne hos en del Willingfolk, mens Brodersen på Lyngør (Doyle/John Mast) har flere misfornøyde kunder i våre rekker....

**OBS: Husk å sende oss opplysninger om båten din!**

### **JAKKEMERKER**

**Vi har til nå fått bestilling på 43 jakkemerker som vi regner med å få til påske. Disse vil bli utsendt så raskt som mulig.**

### **VINDUENE.**

**Prisen for 6 nye vinduer er kr 900,- 1.000,- for settet, avhengig av hvor mange som bestiller. Kontakt Finn Bentsen snarest!**

### **SEND OSS STOFF!**

I det lange løp kan vi ikke drive en båtclubb uten at medlemmene bidrar med eget stoff. Vi vil derfor oppfordre dere til å sende oss ting vi kan bringe videre til de andre. Det kan være teknisk stoff, vedlikeholdstips, forbedringer, trimming av seil. Jeg vil gjerne utarbeide en revetabell for båten, og trenger opplysninger om seilføring/vindstyrke. Flere har nevnt at de har problemer med å få båten til å flyte etter vannlinjen. Kanskje har dere noen løsning på dette? Har dere funnet en løsning på den kraftige eksoslyden? Jeg mottar gjerne skisser/tegninger/håndskrevne artikler!

Farsund 5.3. 1993

Svein Mathisen

## **TIL SKOTTLAND TIL SOMMEREN?**

Lørdag 3.juli går den årlige Nordsjøseilasen av stabelen. Seilasen er et samarbeid mellom Karmøy og Stavanger seilforening på den ene siden og The Royal Findhorn Yacht Club og Banff Sailing Club på den andre.

Starten går vekselvis i Banff og Stavanger. I 1993 i Stavanger. Distansen er ca 260 nm. som normalt tilbakelegges på 50-60 timer.

Willinger har gjort god innsats i seilasene. Jeg tror "Body and soul" (Stavanger) tok 2.plass overall i 1989, selv hadde vi en 5.plass i 1992. Båtene egner seg utmerket til havseilas med sin funksjonelle innredning og sjøegenskaper i særklasse. Kanskje skulle det være mulig å bemanne flere Willinger til denne seilasen i 1993? Dersom noen kunne tenke seg å stille opp, men trenger mannskap, kan de kontakte meg for videreformidling.

I 1992 deltok 37 båter ved starten i Banff. Nordmenn blir meget bra mottatt i Skottland. Skottene kunne by på et fint opplegg med omvisninger i omegnen, besøk på Fyvie Castle og på et sted der en viss verdensberømt væske ble framstilt..... Man skal heller ikke glemme den liv og røre seilerne selv steller i stand. Her kan du knytte kontakter og kanskje finne venner for livet.

Etter seilasen kan du la båten ligge og leie deg bil for å bese Skottland, eller du kan ta veien opp Caledoniakanalen. Da er også muligheten tilstede for å hilse på sjøormen i Loch Ness. Eller du kan legge turen opp til Orknøyene før du seiler hjem. Muligheten ligger også åpen for å få mannskapskift eller familien over med fly, hvis det skulle være aktuelt.

I dagene før start i Stavanger pleier det å være et fint sosialt opplegg. Muligheten for å ta en titt på Vestlandet ligger også åpen. Her er det nok av plass, dypt vann, frisk luft og vakre omgivelser....

## **WILLINGTREFF I SOMMER?**

Vi vil lufte tanken om et Willing-treff til sommeren. Jeg vil foreslå Kristiansand som møtested i siste uke av fellesferien (uke 29?). Det kan være moro å treffes, å bli litt kjent og knytte kontakter vi kan ha glede av framover. Dessuten kan vi få beundre fine båter og utveksle erfaringer og tips om forbedringer, beskrive nye spennende reisemål og fortelle om gode opplevelser under seil og i havn.

## BYTTE BÅT I SOMMER?

Norge har en lang kyst og ferien er kort. Willing'ene er jo stort sett like og eies av folk som er glad i båten sin, folk som vet å behandle båt. Dermed skulle jeg tro at det kan være folk som kunne tenke seg å bytte båt i sommer, folk som kunne tenke seg en forandring, men som ikke orker tanken på lange transportetapper mot vind og vær.

Klubben har båter spredt ut over Norgeskartet:

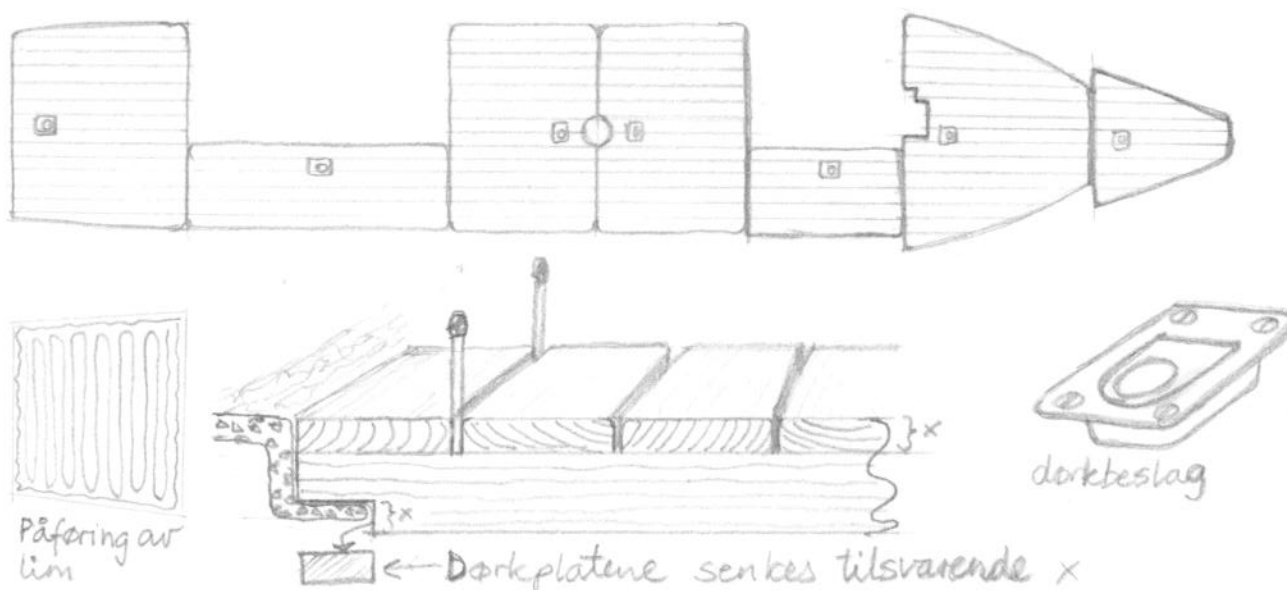
- Bodø med det fantastiske landskapet i Lofoten 1 dagsreise unna,
  - Trondheimsfjorden med øyriket i vest og Romsdal i syd.
  - Bergen og Stavanger med lett adgang til Vestlandsfjordene.
  - Kristiansand med Sørlandet og Danmark 1 dagsreise unna.
  - Oslofjorden med Aker brygge og Svenskekysten 1 dagsreise unna.
- Noe å tenke på?

## LAKKERING AV INNREDNINGEN

Jeg sitter med noe motstridende opplysninger om lakkeringen av innredningen. I forrige nr. skrev jeg at det var benyttet DD-lakk (Arild Andersen), mens andre mener at det ble benyttet en sterkt fortynnet oljelakk: 50-50% lakk og white-spirit (Odd Abrahamsen) Småskader på innredningen kan pusses med fint sandpapir/stålull og strykes over med benarolje. Overskytende olje tørkes straks av. Når overflaten er tørket gir man den behandling med alminnelig møbelpolish.

## TEAKDØRK, (fortsettelse fra forrige nr...)

Jeg finner grunn til, etter å ha snakket med andre, å komme med en liten skisse vedrørende legging/tilpasning av teakdørken.



## **KJØP OG SALG**

Flere har sendt opplysninger om ting som er til salgs/ ønskes kjøpt. Dere kan skrive eller ringe meg om slikt, som da vil komme i neste utgave av medlemsavisen. (Adresser/telefonnummer finner du i medlemslista.)

### **SELGES:**

Storseil, kryssfokk, genoa 1 og 2 for høy rigg.  
Trond Namløs

Europajolle, 2 sett seil, tralle.  
Geir Løvslett.

Baron instrumenter/reservedeler gis bort. Stormfokk kjøpes.  
Svein Mathisen

Kryssfokk 105% lav rigg, 1 rev, kroker, 320gr.dacron, With.  
Dag Solberg

### **KJØPES:**

Forseil til høy rigg.  
Rune Nilsen

Storseil og lettværsgenoa til lav rigg.  
Dag Sørli

## **RORLAGER**

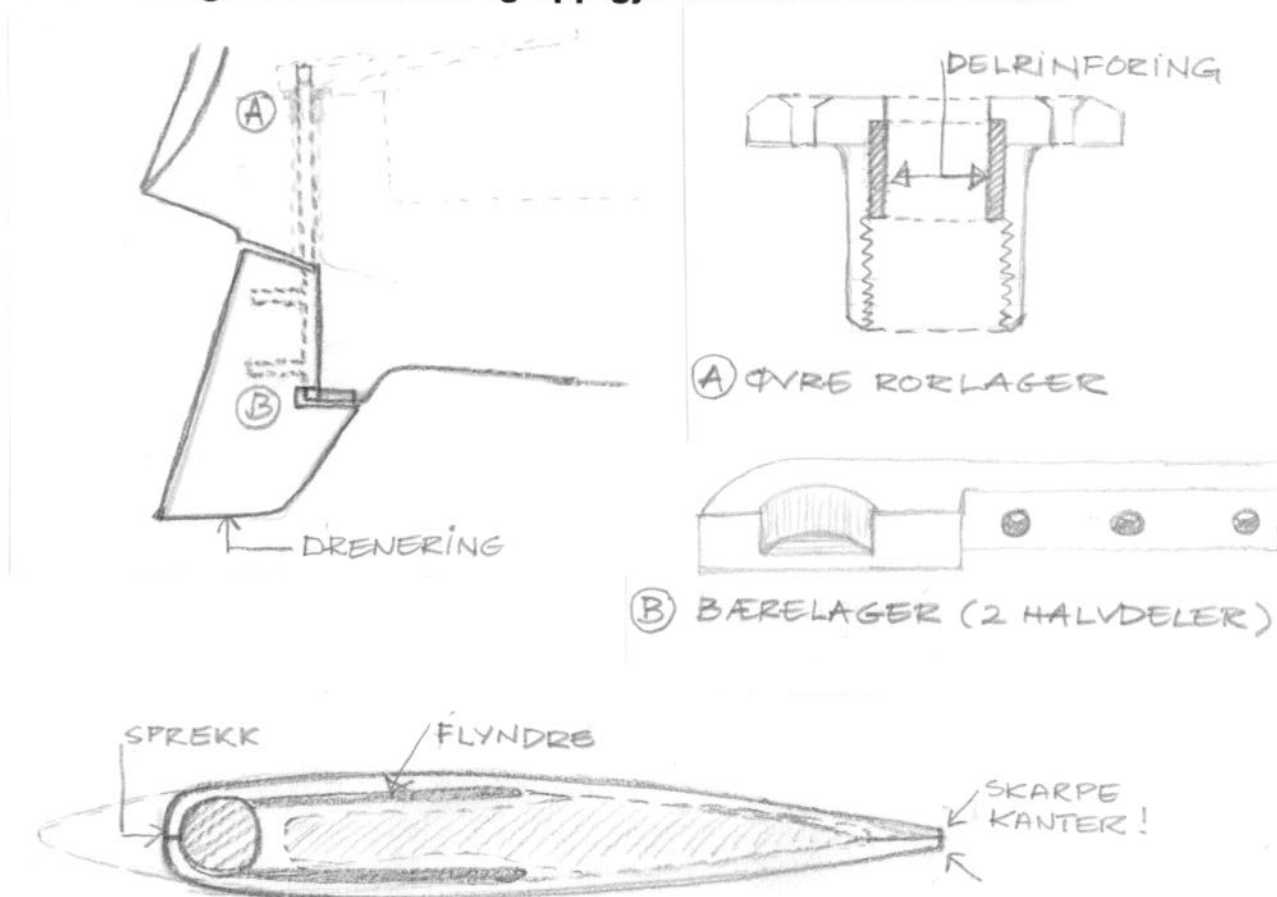
Flere av båteierne har nevnt at de har noe slakk i det øvre rorlageret (ligger rett under festet for rorpinnen. Når du eventuelt har tatt ut roret, kan du kanskje benytte anledningen til å skifte rorlageret? (du trenger ikke fjerne roret for å skifte det øvre rorlageret)  
Lageret består av en delrin-foring omgitt av en hylse med forniklet flens som er gjenget og skrudd fast til rorhylsen. Dette er igjen boltet fast til dekket med 4 gjennomgående bolter. Mutterne er glasset fast på undersiden. Ved å fjerne rorpinnen og boltene kan du skru ut lagerhylsen med rørtang.

Hvis du kan besørge dreieing selv, kan du skaffe dreieemner i delrin fra firma Astrup & sønn, tlf.02-109450.

Ny delrinforing kan du bestille f.eks. hos firmaet Svennevik og Ødegård, 4897 HOMBORSUND, tlf 041-46419.

## RORET.

Willing har et relativt lite, men effektivt ror. Roret er bygget opp av 2 halvdelar limt sammen rundt en kraftig roraksel med 2 doble påsveiste flyndrer i rustfritt stål. Flyndrene er glasset fast spesielt til den ene rorhalvdelen. Inne i roret er det et hulrom som det vil trenge vann inn i etter en viss tid. For å unngå frostsprengning er det boret et dreneringshull nedenfra og opp gjennom bunnen av roret.



Da jeg satte min båt på land, oppdaget jeg en sprekk langs rorakselen, dvs. i skjøten mellom de 2 halvdelene. Jeg tok derfor kontakt med Linge og Odd Abrahamsen. Konklusjonen på samtalene var, hvis jeg ikke husker feil, at denne sprekken ikke hadde noen betydning for styrken på roret og at den ikke representerte noen stor fare for rorhavari. Sprekken kan ha oppstått ved at roret har gått i borde under bakking.

Et ror blir under seiling utsatt for tildels store krefter. Å miste roret under havseilas står vel som skrekken for mange, i hvertfall for meg. Derfor besluttet jeg å være føre var:

### Demontering:

1. Først må du måle om det er klaring nok under båten til å slippe roret ned. Det ikke alle steder det er bare å grave et hull i bakken under roret!
2. Fjern rorpinnen.
3. Fjern bærelagret nederst på skeg'et. Lageret består av 2 halvdeler som er boltet fast til hverandre gjennom bunnen av skeg'et. Du må kanskje fjerne sparkel og gummimasse som dekker skruehodene. Når du fjerner de to halvdelene, vil roret falle ned hvis du ikke er forsiktig.

Fjern gammelt bunnstoff. Hvis det er tykke lag med bunnstoff, kan det fjernes med forsiktig bruk av en malingskrappe eller ved å "støte" eller "flå" med en japansparkel (Tynn, bøyelig stålplate med håndtak)

Skjær opp laminatet rundt akslingen med vinkelsliper. Vær forsiktig så du ikke skader flyndrene! Slip kantene skrå slik at det blir større anleggsflate for nytt laminat. I mitt tilfelle valgte jeg å åpne innfestningen for flyndrene og starte oppbyggingen av nytt laminat derfra. Gjør grundig rent før du begynner det videre arbeid. La roret tørke skikkelig, i fyrrom?

Reparasjonen ble utført med glassfiberrev og West-epoxy. Epoxyen ble tilsatt mikroballer for å gjøre den mer tyktflytende og klebrig. I denne tilstand har du også et brukbart sparkel. Merk at epoxy blir varm og tyntflytende i starten på herdingen. Likeså skal man beskytte hender og lunger, da epoxy er giftig og allergiframkallende. Epoxy har en vesentlig bedre vedheft enn polyester og er dessuten bortimot 100% vanntett. Reparasjoner under vannlinjen bør derfor helst utføres med epoxy.

Roret ble hengt opp slik at det skulle være lett å komme til begge sider under oppbyggingen av nytt laminat. Så ble det lagt opp epoxy og tilpassede matter av glassfiberrev. Du må arbeide relativt raskt, pga herdeprosessen. Mattene ble lagt fra side til side for å få en sterkest mulig forbindelse over rorakselen. Pass på at du ikke legger for tykt laminat over rorakselen, da du kan få for trang spalte mellom ror og skeg.

Så ble roret sparklet ut med epoxysparkel. Du må være nøye med at rorflatene blir jevne og symmetriske. Assymetrisk ror vil påvirke rorbalsen under seil.

Etter sliping ble roret gitt 5-6 strøk med tjæreepoxy.

## **NY VINDSKJERM/BOMTREKK/PUTETREKK/TELT ETC?**

Salmaker Sagen sydde de originale tekstilene til båten og har alle maler. Dersom du trenger å skifte ut/anskaffe nytt, vil du få perfekt tilpassede tekstiler til båten. Jeg viser forøvrig til brev fra nevnte firma.

## **RULLEREVING AV STORSEIL.**

De tidligste utgavene av Willing var utstyrt med rullerev på storseilbommen, men mange av disse båtene har siden blitt ombygd til bindereving. Binderevet har sine fordeler, men også sine ulemper, Bl.a. krever det mye muskelkraft, noe ikke det ikke alltid er nok av under familieseilas.

Rullereving har igjen fått sin renessanse fordi det er enkelt å operere og fordi du kan reve så mye du vil i sterk vind.

Med enkle, rimelige tilpasninger kan du få et rullerevet storseil til å stå pent.

For noen år siden kom jeg over en artikkel i et engelsk båtblad som følger gjengitt. Jeg kan med bakgrunn i egen erfaring si at dette systemet fungerer aldeles utmerket!

Jeg har selv foretatt slike justeringer på 2 båter. Jeg valgte på min Willing å montere en kinnblokk og Clamcleat i bakkanten av bommen på styrbord side og montere en minirevmalje i akterliket. Før rullereving blir bomliket strammet kraftig opp og minirevet satt inn. Da blir nedre del av storseilet temmelig flatt, samtidig som bommen blir løftet 15-20 cm.

I forliket ble det i stedet for ringer og Webbing slått inn maljer i forsterket duk. Da det på min båt allerede er tilbakeførte fall og trimliner, bruker jeg en vanlig cunninghamhaling i stedet for bomnedhalertalje til å holde masteliket stramt.

Seilmaker Jensen på Gjeving var av den oppfatning at seil for rullereving på bom bør ha et forsterket akterlik pga. øket belastning på den delen av akterliket som opptar kreftene fra skjøtet ved reving.

Det kan også være praktisk å lage et ekstra uttak for liksnoren 1-1.5 m over bommen slik at du har muligheter til å stoppe eventuelle vibrasjoner i akterliket etter du har revet.



# Reef right

Making through mast reefing work effectively is a simpler option for the cruising yachtsman than converting mainsail and boom for slab reefing. MIKE BALMFORTH, who is in the spar and rigging business in Scotland, describes how to do it

WE HAVE ALL HEARD the story at the club bar. 'It was the first time I'd had to reef more than a couple of rolls — sail got as full as a bag of spuds and I couldn't sheet in because the boom had dropped below the sprayhood. Tried rolling in a sleeping bag and the kids' oilskins, but it looked like a ploughed field! I'm changing to slab for next season.'

It won't be long before we hear the

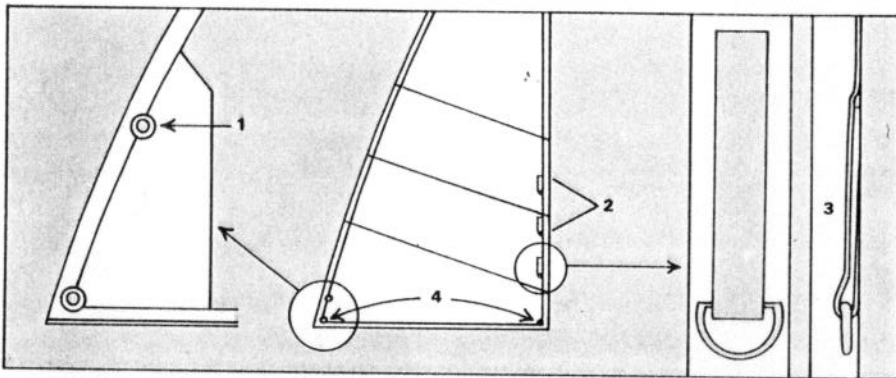
sequel. 'My new slab reefing may set better, but I need three gorillas to work it, it cost a fortune and there's rope *everywhere.*'

Somewhere between these extremes must lie a workable compromise.

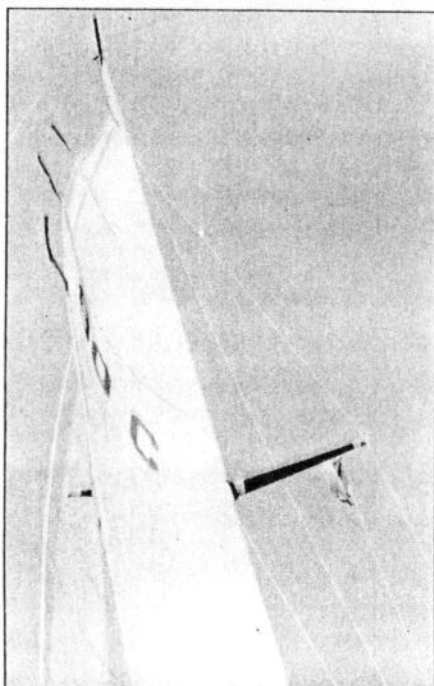
Most new yachts are now equipped with slab reefing as standard, but during the 1970s through mast roller reefing, a newly-developed improvement on the old worm drive and the

even older ratchet drive systems, was the usual equipment. The old systems had an insuperable defect: the drum and flange behind which the luff rolled were some distance aft of the mast to accommodate the drive gear, so the whole sail had to move aft as it was being rolled. As this was virtually impossible to achieve, the result was increasing fullness and unwanted boom droop.

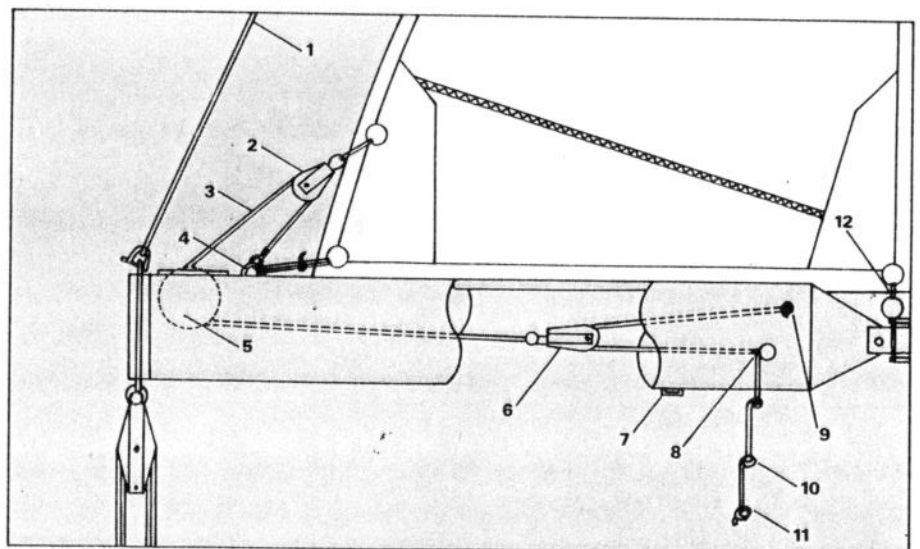
The through mast system keeps the sail geometry correct by letting the luff roll close to the mast, so it is possible to reef neatly. Only two shortcomings remain; the through mast universal joint will not operate with the boom paid off more than about 45 degrees, making reefing whilst running virtually impossible. This is a serious shortcoming for a racing yacht approaching the leeward mark but less so for a cruising yacht which will often opt to drop the mainsail when running before strengthening winds. The kicking strap cannot be used when reefed but, as most reefing is done for windward work when it is redundant anyway, the only loss is off the wind when a foreguy



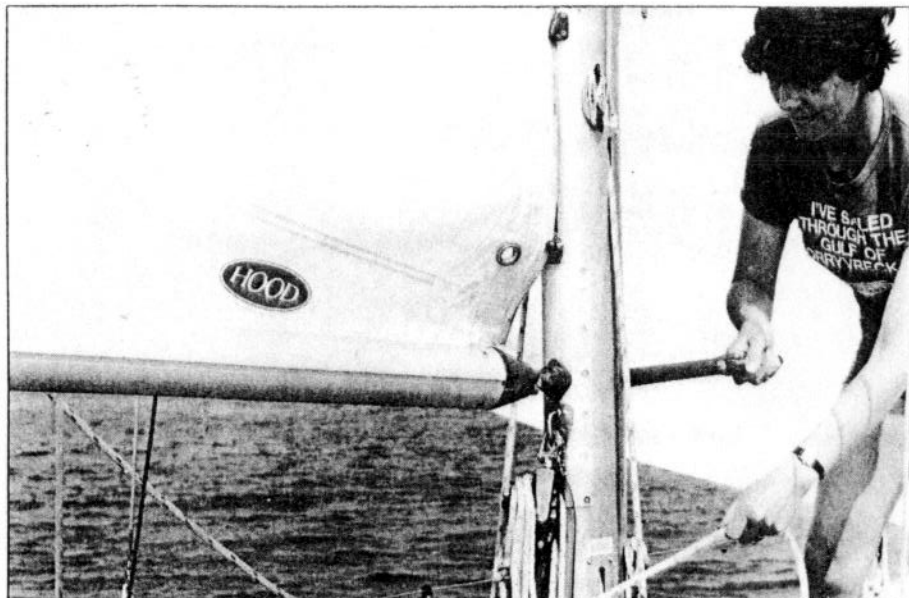
Three simple sailmaking alterations will make your sail roller reef more efficiently:  
**1** Small cringle fitted around 5 per cent of foot length above clew, within reinforced area  
**2** Luff tensioning rings spaced at 10 per cent of luff length. Typically five are fitted, giving a deepest reel of 50 per cent hoist  
**3** Stainless steel 'D' ring and webbing or sailcloth strap sewn to bolt rope tabling. Attach kicking strap tackle to control sail draught  
**4** Normal draught sail for good performance when unreefed



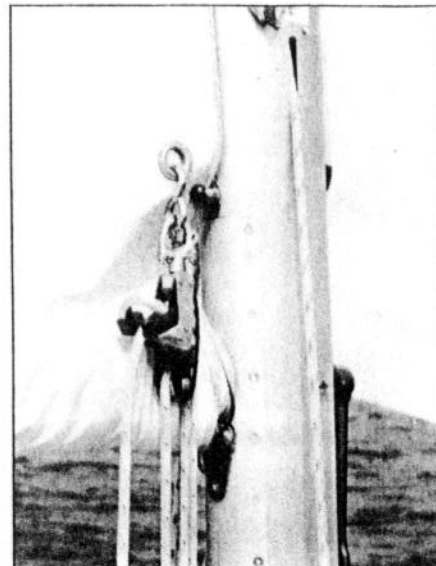
This mainsail has been reefed by six rolls and is in good shape



These alterations enable the mainsail to be flattened before the first roll is made: **1** Rope topping lift permanently attached **2** Bullet block on sail doubles tackle power for yachts over 30ft. Lash to sail to minimise chafe **3** Flattening line;  $7 \times 19$  flexible wire, or Kevlar **4** Small bale or eyeplate **5** Existing outhaul sheave, or small sheave box fitted for purpose **6** Tackle block travels within boom **7** Low profile kicking strap eye will not damage rolled sail **8** Keyhole cut in boom wall cleats outhaul line **9** Bitter end of whip tackle knotted through hole in boom **10** Kevlar outhaul line rolls into sail when reefing **11** Larger stopper knot or parallel bead **12** Tack lashing is kinder to sails than shackles



With reefing handle and main halyard to hand, roller reefing is a simple, one person operation. Note the roller feeder which ensures snag free rehoisting



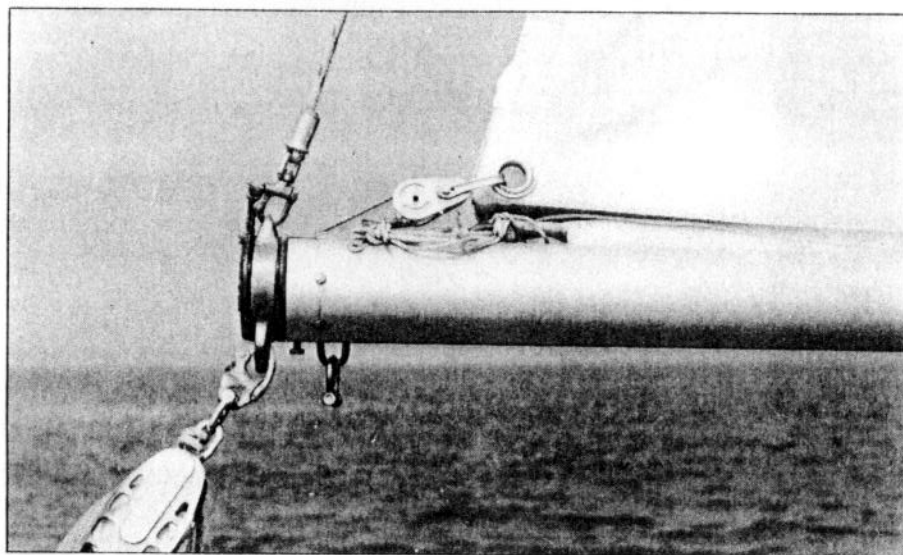
Using the now redundant kicking strap tackle to tension the luff and keep the sail draught in the right place

is a better alternative, fulfilling the dual role of strapping the boom down and forward.

If the through mast system overcame some of the technical shortcomings of earlier equipment, why is it so completely out of fashion now? The answer is that the refinements necessary to make any basic concept a working reality must be applied to the system, and generally have not been so far.

If a sail is to roll evenly round a tube it needs to be as flat as possible; opposite to the requirement for good sailing performance. Racing has improved sail shape control in recent years, and we can borrow the leech Cunningham development to enable us to have a sail of normal draught for good performance in lighter winds, yet flatten it for reefing. The illustrations show that some simple modifications will both flatten the sail foot and lift the boom up out of the way.

Once the sail has been reefed, a new problem arises. After a while the reef rolls at the mast end of the boom will tighten, because they were not under tension when the reef was rolled in.



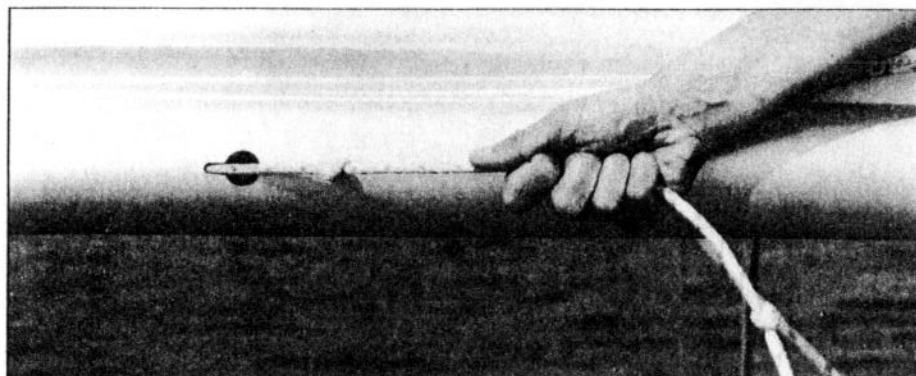
Borrowing leech Cunningham technology from the racing fraternity enables the sail to be flattened and the boom raised in one simple operation

This means luff tension is lost, the sail draught moves aft, and efficient mainsail shape is gone with the wind. Simple rings, sewn to the bolt rope tabling, can be tensioned with the unused kicking strap tackle to maintain the correct shape.

The shape of the lower part of the sail

is now controlled, as is the draught position. Overall sail fullness can be influenced if some mast bending capability is available but, even without this, a satisfactory reefed mainsail is now within the reach of the thousands of cruising and cruiser-racing production yachts originally equipped with through mast roller reefing.

Despite its remaining limitation, which can probably be overcome with further ingenuity, the system has more to offer than its current Cinderella status would imply. It is easy to use, there is little clutter and expense of extra gear and, as a way of demonstrating the fastest and neatest mainsail stow in the anchorage, it has no equal! If simple improvements in equipment and technique can bring a major improvement in reef quality, then some of these other advantages will once again become attractive. ◇



A Kevlar line operates the single or double whip tackle and locks off in the boom keyhole. Intermediate positions can be used to flatten the mainsail partially for windward work

BÅTKALESJER - BÅSTOLER - BÅTPUTER - PRESENNINGER - LYDFELLESKUM  
IMITERT SKINN - PUTESTOFF - KALESJEDUK - GLIDELÅSER - SKUMPLAST

10  


SEILMAKER - SALMAKER

TELEPHONE 47 42 82 111  
TELEFON (042) \* 82 111  
TELEFAX 47 42 82 330  
BANKGIRO 9441.05.18230  
POSTGIRO 5 61 82 93  
KJELÅSVEIEN 1, MJÅVANN

POSTBOKS 7014 VESTHEIENE  
N-4602 KRISTIANSAND S.

10.02.93

Norsk Willingklubb  
v/ Svein Mathisen  
Skippervn. 37  
4550 Farsund

Vi viser til Deres besøk hos oss hvor vi diskuterte hvilke tilbud vi kunne tilby medlemmene i Norsk Willingklubb.

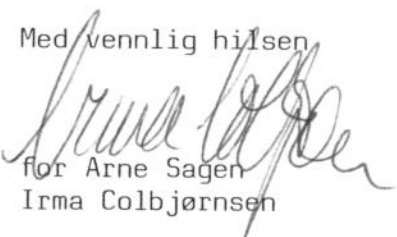
Som en generell regel kan man si at våre rabatter vil være fra 5% til 20%. Rabattens størrelse vil være avhengig av årstiden, mengde, lagervarer etc.

Prisene må i alle tilfeller avtales individuelt med det enkelte medlem, men vær oppmerksom på at men ofte kan få ekstra avslag dersom flere går sammen og bestiller samme varetype.

Tilslutt vil vi kort nevne at vi har originalmaler til følgende: Putesett, sprayhoods (2 modeller), bomtelt og bomtrekk (2 modeller).

Vi håper dette er av interesse og ser fram til forespørsler og leveringer til medlemmer av Norsk Willingklubb.

Med vennlig hilsen

  
for Arne Sagen  
Irma Colbjørnsen

NYE NR..  
Tlf. (042) 83 111  
Fax. (042) 83 112