

**SHE IS FAST
ABLE
AND
WILLING ♀**

NORSK WILLINGKLUBB APRIL 1995



NORSK WILLINGKLUBB

v/Svein Mathisen

Topaskroken 1

4070 RANDABERG

tlf. 51 41 84 17p

51 41 70 70 j

26.04.95

Vi skriver april måned i kalenderen og her på sydvestlandet har vi tilbakelagt en særdeles våt og utrivelig vinter. Likevel har ikke været kunnet forhindre at de mest innbitte av de som har overvintret på vannet her lokalt har seilt vintercup annenhver søndag siden november. Under ganske vekslende forhold strøk likegodt Willingen til Harald Husa, "Line II", avgårde med både klasseseier og totalseier!

Denne vinteren bygger formannen hus ute i sjøkanten ved Stavangerfjorden. Det er derfor blitt noe knapt med tid til å arbeide med klubben dette året. Heldigvis har dere medlemmer sendt inn litt stoff og på denne måten hjulpet til å få utgitt en litt fyldigere utgave av klubbavisen enn det ellers ville ha blitt.

TID FOR BÅTPUSS:

En grå og gufsete søndag midt i mars svingte jeg en tur innom Stavanger seilforenings fine anlegg på Engøy. Det var, ikke helt overraskende, atskillig aktivitet under båtkrybbene, det var tilløp til et blomstrende sosialt liv mellom rester av gammelt bunnstoff og malingsskraper, mens eimen av løsemidler tydelig røpet at noen våget å trosse malingsfabrikantens advarsel om temperatur og fuktighet.

Jo, det er nok snart tid for vårpussen. "Lovinda" ligger i flytebrygge og rykker i fortøyningene. Hun har fått det velkjente lille belegg av hårete grønske langs vannlinjen som lett fjernes med svamp, men jeg er mer spent på om det finnes rurdannelser litt lenger nede. Siden bunnen ble fullstendig rensset og epoxybehandlet i 1991, har hun vært malt med VC-17. Den første sesongen var det helt suverent: da båten ble tatt på land våren etter i forbindelse med en reparasjon, sa Odd Abrahamsen at han sjelden hadde sett et så glatt og lite grodd skrog. Men i de neste sesongene var det mer begroing, ett år med en spindelvevliggende rødalge, neste år litt rurdannelse.

Fordelene med et superglatt skrog kan oppveies av ulempene med noe begroing dersom båten skal ligge ute hele året. Jeg så en annen båt i samme båthavn som lå ute i 2 år malt med blågrønn ABC med forbløffende lite begroing. Men hvorvidt erfaringer med ett bunnstoff ett år er noe man kan trekke sikre konklusjoner av, er det vel bare malingsfabrikantene som vet noe sikkert om. Med de stadig strengere miljøkrav kan man vel neppe regne med at innholdet i de malingsboksene man trofast kjøper er det samme fra år til år.....

Med seilerhilsen

Svein

ÅRSMØTET 1994:

Årsmøtet ble avholdt fredag 13.januar på Klubbhuset til Kristiansand seilforening. Totalt møtte 23 personer hvorav de fleste fra Kristiansandsregionen. Jan Herman Linge holdt på kort varsel et meget interessant foredrag med lysbilleder fra sitt liv som båtkonstruktør. Rundt om i verden finnes det idag omlag 100 000 ! båter fra Linges tegnebrett. Som en liten kuriositet har noen regnet ut at denne mengden av ulike båter i arbeid utgjør en arbeidsmengde tilsvarende to mann i fullt arbeide fra Kristi fødsel og fram til idag! Det største bidraget til denne suksessen ligger nok i Soling som blir produsert på lisens over hele verden.

Av saker som ble diskutert på årsmøtet var hvilke områder vi skal være svært bevisste i vårt arbeide som klubb og interesseorganisasjon. Vi har fått reist spørsmål om bl.a. endring av rigg og påbygging av akterspeil. Selv om båten finnes i to riggalternativer, bør den allikevel forsøkes holdt som entypebåt. En skrogendring i form av integrert badeplattform vil innebære forlenget vannlinje og endre båtens farts- og surfepotensiale. Dette anser vi som uheldig og vi ble enige om at klubben ikke skulle arbeide med slike ting. Det betyr jo selvsagt ikke at den som ønsker det ikke skulle kunne modifisere sin båt etter eget velbefinnende.....

Vi luftet også spørsmålet om handicapet på de to versjonene av båten i det jeg viste til den korrespondanse som har foregått mellom klubben og NSF. Selv om dette er et tema som det fleste regattaseilere er intenst opptatt av, ble det nokså klart både for årsmøtedeltakerne og formannen at dette lett kunne bli som å stikke hånden inn i et hvepsebol, og at det lett kan komme til å skape splittelse om klubben skulle ta et bestemt standpunkt i slike saker. Jeg oppfordret derfor årsmøtedeltakerne til på eget initiativ å kontakte de LYS-ansvarlige i sine respektive foreninger i handicapsspørsmål.

Årsmelding og regnskap ble opplest og vedtatt uten særlige merknader. Styret tok gjenvalg, og det ble ikke stemt over å endre kontingenten da den er tilstrekkelig til å opprettholde aktiviteten på dagens nivå. Linge ga forøvrig uttrykk for at han var en smule imponert over det vi har fått til med NWK.....

Årsregnskap for Norsk Willing Klubb 1994

	Inntekter	Utgifter
Medlemskontingent 48 stk. av Kr. 100	Kr. 4800.00	
Willingmerker a Kr. 20 til Kjell Brørs 5 stk.	Kr. 100.00	
Willingmerker a Kr. 20 til Alf Sokol 5 stk. / porto	Kr. 110.00	
Renter i 1994	Kr. 48.55	
Saldo fra 1993	Kr. 1276.50	
Renter i 1993	Kr. 40.25	
Solgt 3 stk Willingmerker a Kr. 20 på årsmøtet 1993	Kr. 60.00	
Overskudd på mat og drikke årsmøte 1993	Kr. 307.00	
Brutto inntekter	Kr. 6742.30	
Konto holder gebyr plus omkostninger i 1993		Kr. 81.00
Porto på giroblanketter kontlig. sendt formannen		Kr. 12.00
Innbydelse til årsmøtet i 1993		Kr. 174.00
Utgifter til avis 28.01 .94		Kr. 464.50
Utgifter våren / sommeren 1994		Kr. 661.50
Konto holder gebyr plus omkostninger 1994		Kr. 65.80
Totale utgifter		Kr. 1458.80
Inntekter i 1994/93	Kr. 6742.30	
Utgifter i 1994/93		Kr. 1458.80
Overskudd i 1994	Kr. 5283.50	
Saldo på konto nr. 6317.05.61904 pr. 31.12 1994	Kr. 5283.-	
Med hilsen Tormod Jensen kasserer.		

FORMENE:

Trist var det å høre at formene til Gambling snart trolig blir tilintetgjort dersom det ikke kan finnes noen anvendelse for dem. Det er synd at denne flotte båten sannsynligvis ikke kan lages mer, dersom ingen viser interesse for den. Gambling ble støpt som selvbyggerprosjekt for noen år siden.

Formene til Willing er fortsatt lagret, men vi kan vel ikke se bort fra at de vil dele samme skjebne før eller siden. Klubben er ikke, slik jeg ser det, i stand til å kunne ta seg av formene til Willing dersom en liknende situasjon skulle oppstå. Lagerlokaler koster penger, penger vi ikke har.

Men i og med at vi får signaler om stigende interesse for Willing, som igjen skyldes at eierne er fornøyde med båten og få båter omsettes på bruktmarkedet, kan mulighetene for at et selvbyggerlag kan organisere bygging av en mindre serie.

Norsk Willingklubb har mange medlemmer som enten har deltatt i produksjonen av båten eller har innredet og ferdigstilt sin egen båt. Foruten former og maler ble det jo utviklet jigger som tillot meget nøye tilpasning av innredningsdetaljene.

Dersom dere skulle merke at folk klager over vansker med å få tak i brukte Willinger, kan dere jo nevne denne muligheten. Båten vil bli en klassiker og er i utgangspunktet en så vellykket konstruksjon at den kan produseres med få og enkle moderniseringer.

KLUBBGENSER:

Vi har nå fått en grafisk designer til å utarbeide en fin logo til å trykke på tøy. I korte trekk er motivet oppbygget av : 2 seil+willingsymbolet+"willing", i to farger. Vi har fått et tilbud på en college-trøye i mørkeblå bomull med lang arm og rund hals, av meget god kvalitet. Prisen er avhengig av hvor mange som blir trykket. Jo flere som bestiller jo lavere pris. Klubben dekker utgiftene til trykkplater og design. Prisen for en ferdigtrykket trøye vil i 50 ex.være kr.135,-stk. I 100 ex. er prisen kr 120,-stk.

Dersom det er tilstrekkelig interesse for det (min.50 ex.), kan vi også skaffe en maskinstrikket bomullsgenser med de samme motiver på for kr.500,-stk.

Eget bestillingsskjema følger vedlagt.

NYE JAKKEMERKER.

Vi er tomme for tøymerker og har liggende bestillinger/innbetalinger for nye. Nye merker er derfor bestilt og er ventet i løpet av neste måned. Merkene vil fortsatt selges til "gammel" pris, kr 20,-pr stk. De som ønsker nye merker tilsendt kan bare skrive det på kontingentgiroen og korrigere beløpet som står på giroen.

NYE MEDLEMMER:

Siden sist har vi fått følgende nye medlemmer:
Roar Amundsen, Bannervei 11, 3960 Stathelle
Dagfinn Berge, Epleveien 7, 4624 Kristiansand
Ola Often Gabelsgate 47 B, 0262 Oslo
Dermed har vi kommet opp i **51** medlemmer!

BILLIGERE INNKJØP TIL BÅTPUSSEN:

Dersom dere har en Biltemaforretning i nærheten kan det kanskje lønne seg å se litt nærmere på utvalget (katalog side 206-217). Jeg vil bl.a. nevne følgende deler til Volvo MD 7:

Impeller kr.70

Dieselfiter kr.60

CAV-filter kr.30

Oljefilter kr.43

Sinkanode seildrev kr.90

(Dessuten har de noenlunde tilsvarende deler for Yanmar.)

Dieselsmøreolje kr.70 (4l)

Båtvoks/-polish/-cleaner/-fenderrens (s.164) kr. 40 pr stk

Propellfett kr.20

Marinesilikon kr 40

Marinetetning kr.40

I tillegg har de diverse fendere/ tauverk/ sjakler/ dregger/ rustfrie skruer og sjakler/ beslag/batterier og mye annet rimelig.....

NY BELG TIL SEILDREVE:

Jeg har ingen erfaring med å skifte belgen til seildrevet. Min belg har stått i båten i 10 år og bør nok skiftes snart. Volvo anbefaler 7 års levetid. En ny belg er forbløffende kostbar her tillands, men jeg har funnet en leverandør i Sverige som er relativt rimelig: Hjertmans skal ha kr.1495,- SEK for belgsettet til drev 110S /120S, men hva som følger med i settet vet jeg ikke..

Hjertmans har forøvrig en meget fin katalog med det meste som trengs til en båt. For tiden står jo den svenske kronen svakt og det kan være atskillige kroner å spare i forhold til norske butikker, særlig hvis dere kan gå flere sammen om å dele på frakt/tollomkostninger.

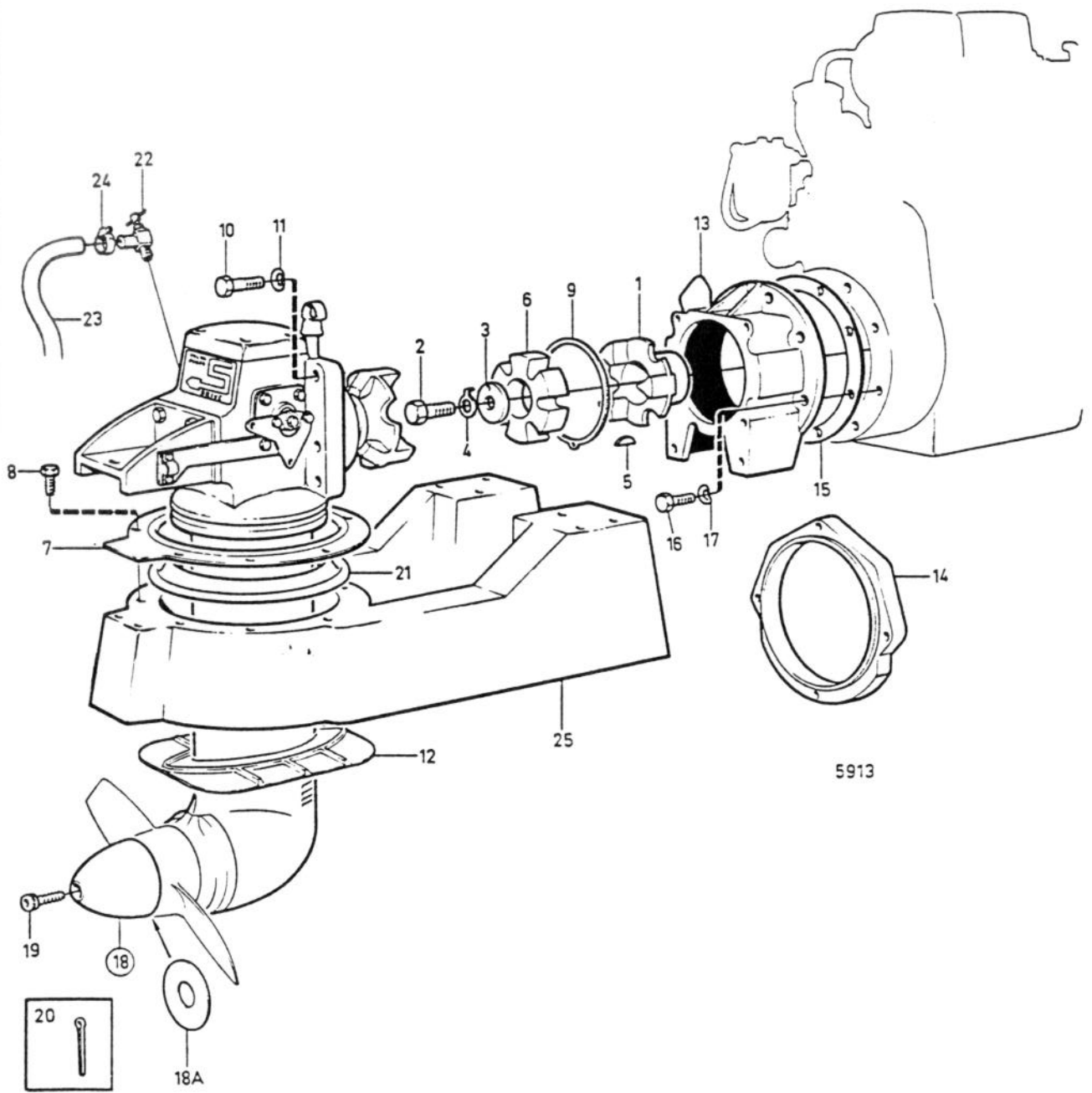
Her er adressen: Hjertmans, Box 785, Marinvegen 1, 851 22 Sundsvall (tel 095 46 60 17 31 00)

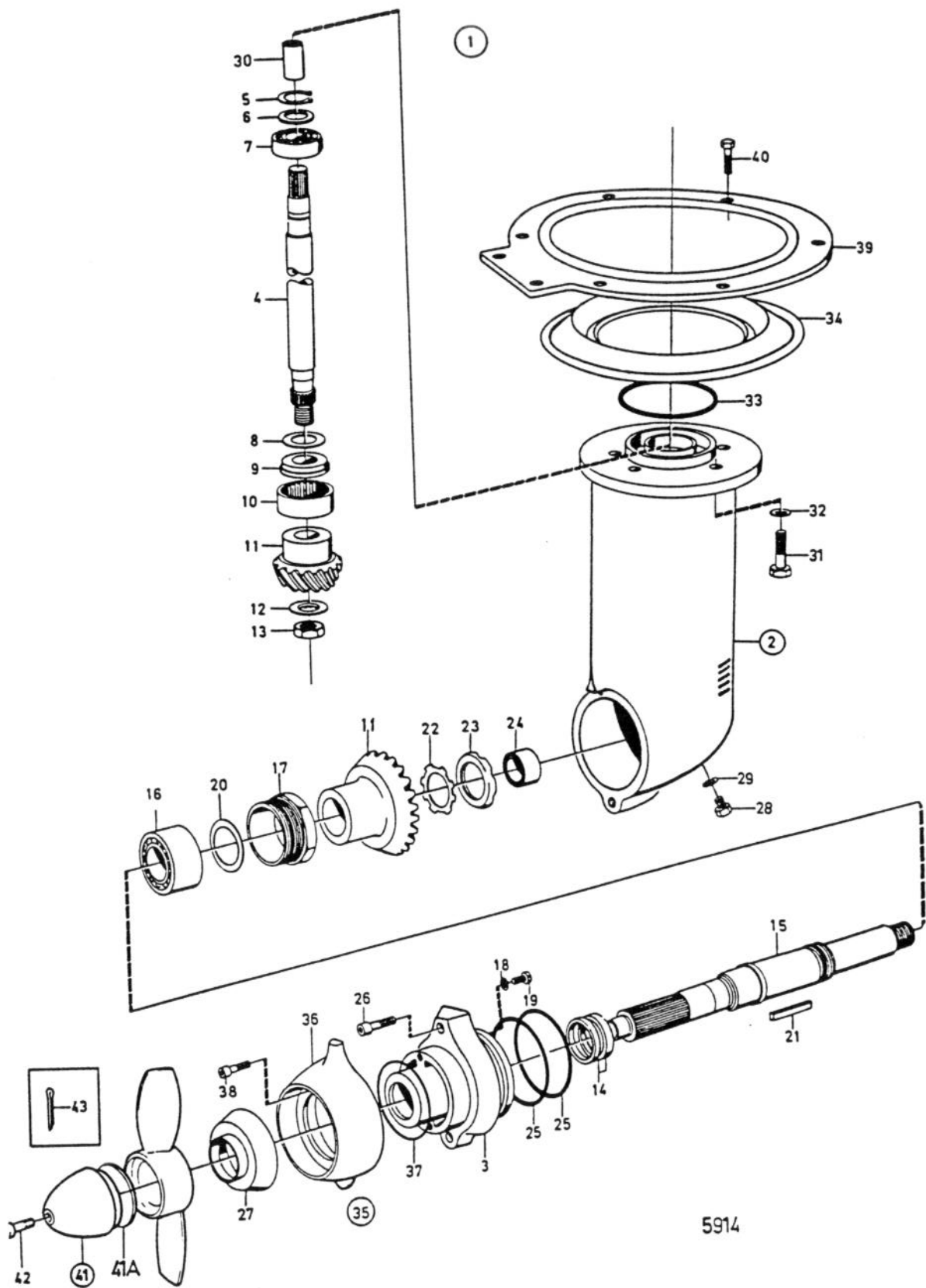
Bytting av belgen til seildrevet burde i utgangspunktet være en grei vintersyssell, men jeg antar at det også kan gjøres i forbindelse med vårpussen dersom man ikke har det altfor travelt. I prinsippet må motor og drev skilles fra hverandre, motoren jekkes opp fra motorfestene og skyves bakover i båten. Til dette formål må man lage seg til en salgs bedding for at motoren lettere skal kunne skli bakover og for å beskytte gelgoaten.

Selve drevet består av to hoveddeler: Øvre girhus og drevstamme med nedre girhus og propell. I mellom ligger selve belgdelen.

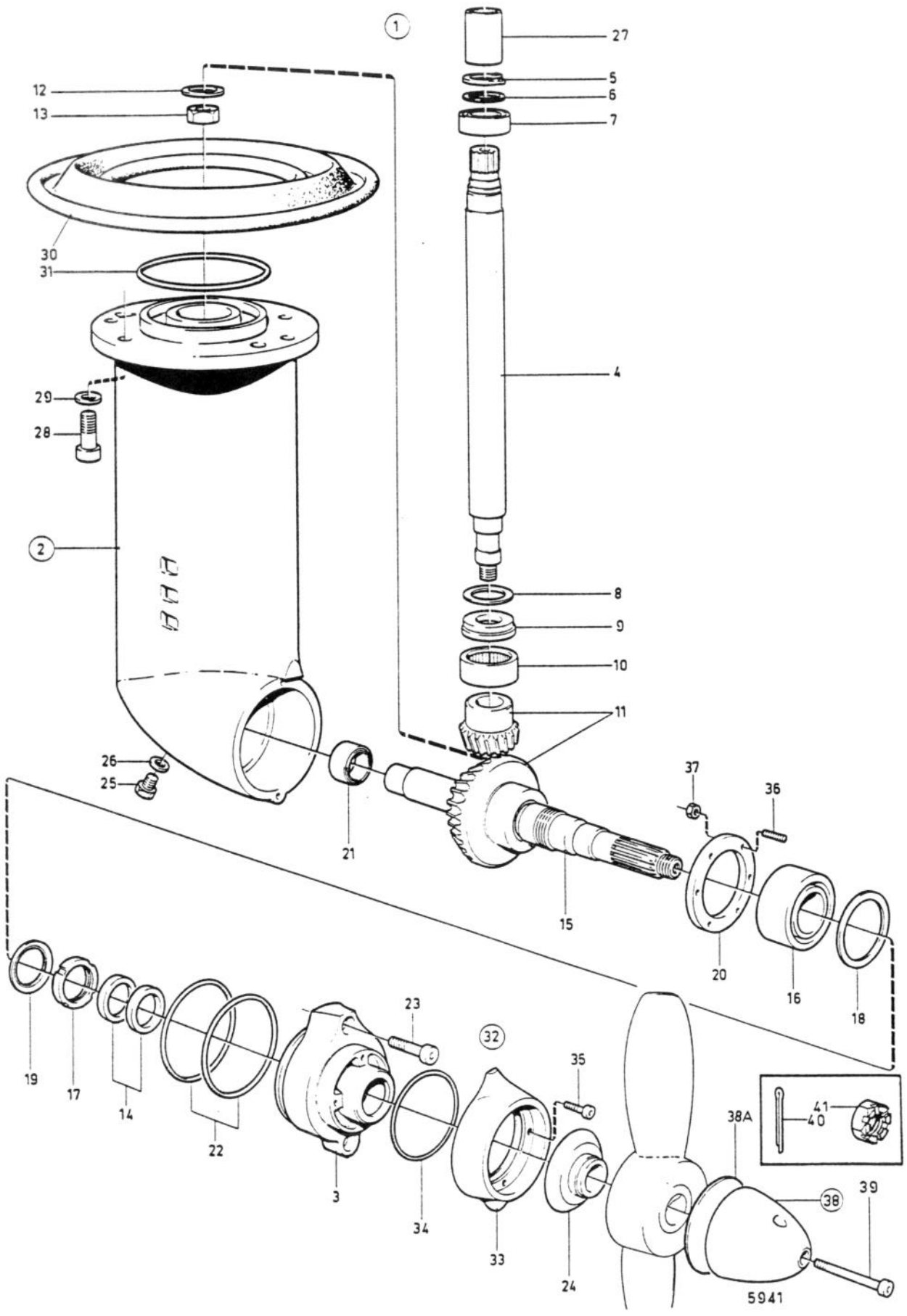
For å kunne dele drevet, må man fjerne den ytre mansjetten mellom skrogbunnen og drevstammen. Da kan man nedenfra komme til 6 Umbrakoskruer som holder sammen de to hoveddelene av drevet og som klemmer fast belgen. I og med at man har med lettmetall å gjøre, vil jeg anbefale at man behandler skruene med en viss forsiktighet og at man benytter momentnøkkel ved tiltrekking av skruer og bolter.

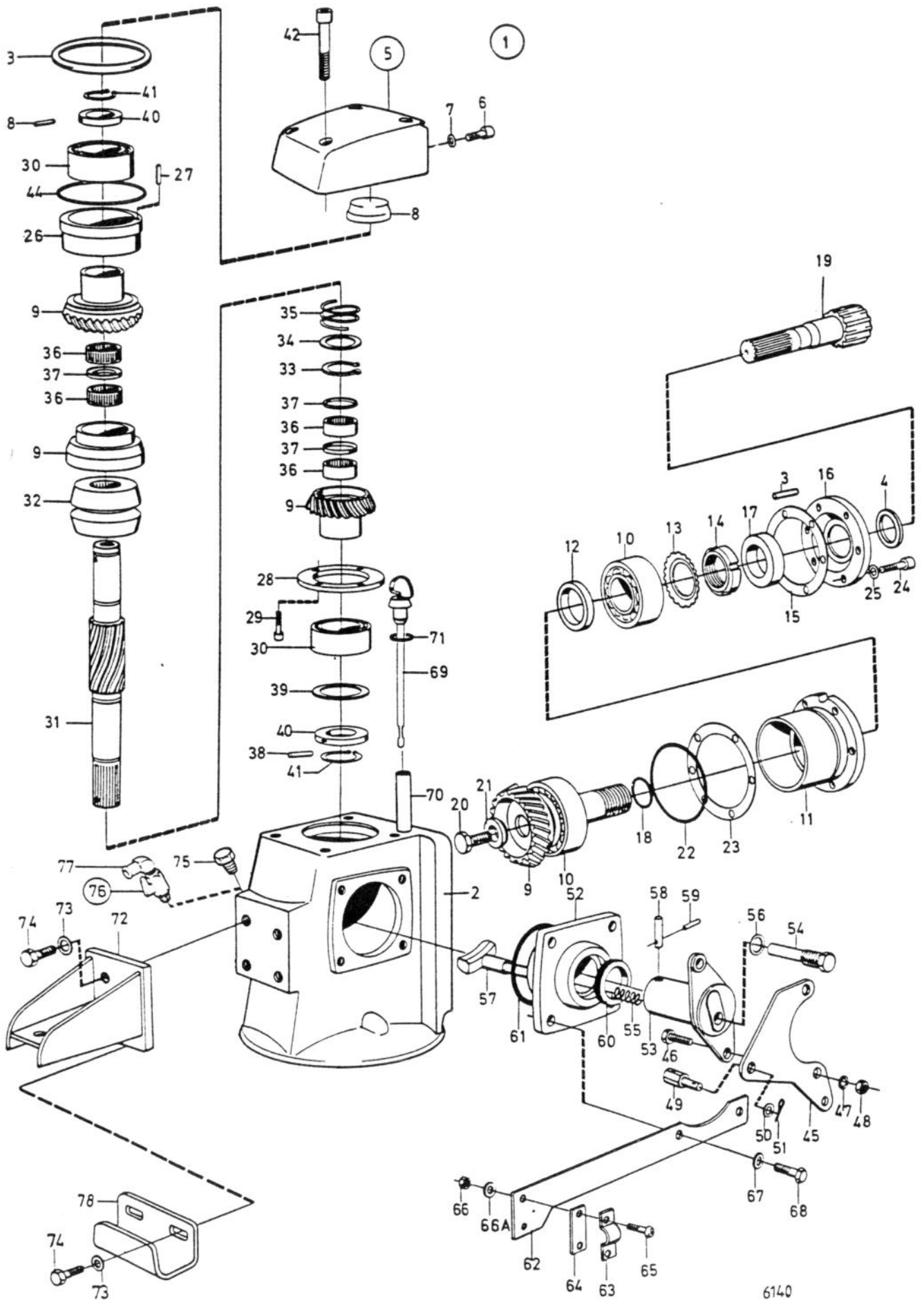
Når man allikevel har demontert drevet vil jeg anbefale at man undersøker kjølevannsinntak og kanalene for begroing. Husk også at man benytter spesialmaling for lettmetall dersom det er behov for å male drevet. Dette er en svært viktig detalj. Jeg mottar gjerne tips fra lesere som har gjort denne jobben før!





5914





BREV FRA LESERNE:

Til Norsk Willingklubb.

Vi fikk høre om klubben av en dansk Willingeier som vi lå ved siden av ved Tromlingene i fjor og bestemte oss sporenstreks for å registrere oss som medlem. Og her har dere allerede søknaden! Siden jeg går ut fra at bare båter får medlemskap kommer herunder noen detaljer om applikanten:

Willing 31 ft Ingebjørg III

Seilnr. KR N-1150

VHF kallesignal LL 4266

Byggeår SSY 1976 (3/4 fabrikk)

Sjøsatt pinsen 1977

Byggenr 60 (tror jeg)

Eiere Ola Often og Kjetil Bruun Olsen

Hjemmehavn Leangen Båtforening, Asker

Båten var opprinnelig kjøpt av min far Magne Often og vi monterte interiøret fra Høllen Trevare mens båten sto på verftet våren 1977. Jeg kjøpte båten av min far for kr 140.000,- sammen med min daværende samboer Marianne Kirchoff og overtok hennes andel året etter. Min nåværende medreder kjøpte sine 50% for kr 80.000,- i 1986 eller deromkring. Både min kone Ann Sofie og jeg elsker å være ombord i båten og har ingen planer om å kvitte oss med Ingebjørg III i dette liv. Båten har vært på en langtur i sitt liv i det vi seilte den til Vest-India og tilbake i 1980. Turen tok jeg sammen med min rederkompanjong Kjetil og studiekamerat Martin Hellum. Vi startet i Lisboa (dekkslast fra Oslo) i januar og var tilbake i bøya i september etter ruten Lisboa- Gran Canaria-Barbados-Windward/Leeward/Virgin Islands- Bermuda-Azorene-Nord-Irland- Caledonian Canal-Asker. Båten fungerte meget fint hele veien og været var pent.

Ellers har det bare vært kortere turer i Skagerak/Kattegat, foruten en tur til Newcastle.

Ingebjørg III har den korte riggen og den gamle 10 hesters Volvo MD 6B med 100S seildrev. For to år siden skiftet vi ut rullebommen med en 40 cm lengre slabrevet bom med fullspileseil, noe som har gjort livet enklere, og båten noe mindre dau i lite vind. Den gamle bommen brakk vi på vei over til Barbados, men ble reparert og holdt altså i 12 år til.

Ingebjørg III er langtfra lesset ned med utstyr, men er pent holdt og stelt med, noe som jo er noe av gleden ved ikke å ha fjorårets modell.

Vi håper at vi kan få kontakt med likesinnede gjennom klubben, og ikke minst få utvekslet erfaringer og gode ideer.

Vennlig hilsen

Ola Often (sign)

Oslo 13.02.95

MODERNISERING AV WILLINGEN. TANKER OM SEIL OG SEILVALG

Jeg er en av de smarte? som har gjort mye for å oppdatere min WILLING til det en kan få av dagens nye teknologi, det vil si **TEKNISK NY**.

Det første jeg gjorde var å fornye seilgarderoben. Hvis en skal ta utgangspunkt i hva jeg har gjort, så ville jeg ha en god båt til vanlig bruk og ikke minst til regatta- bruk.

Skal en få maksimalt ut av det å fornye seilene, må en også se om eksisterende skjøteløpere og skjøtevinkel passer i forhold til dagens teknologi. Når det gjelder seil har det vært en enorm utvikling siden WILLINGEN ble konstruert. Derfor må en også se kritisk på dekksutrustningen.

Første seilkjøp ble en dyr lærepenge. Jeg ble regelrett lurt. Seilene var ikke sydd av den seilmakeren som leverte dem, de var sydd i Polen. Seilene var av duk som andre syr stormfokk av. Det var for store P- mål og E-mål på storseil, og LP- mål på genua. Seilene ble sendt til reklamasjon, men ingen ting ble gjort. Som dere sikkert forstår var jeg meget kritisk da jeg skulle fornye seilgarderoben atter en gang. Valget ble Gran seil Oslo, der har jeg vært meget godt fornøyd.

Når det gjelder seil valgte jeg en Multiradial Genua 1, dukkvalitet mylar, som også går helt i dekk. Det er meget viktig at seilene går helt i dekk for ikke få turbulens mellom seilets loside og leside.

Genua 2 valgte jeg også som Multiradial skåret seil, dukkvalitet kevlar / mylar, med mylar i fronten slik at seilet blir fleksibelt å trimme. En valgte et LP-mål på 4.90, dette gir relativt stor genua 2 i den nedre delen, og akterliket med 40cm innhull slik det at går på forsiden av salingen. Seilet er flatere og med mer twist enn genua 1. Dette seilet gir meget god fremdrift og høyde, og ikke minst lite krengeing fordi det er åpent og flatt, samtidig som toppen ikke er stor.

Jeg valgte Kryssfokk i stedet for Genua 3, det er det samme seilarealet på de to seilene, men kryssfokken går helt til topps og ikke bak masten, og ikke minst helt til dekk, det er også multiradial skåret, dukkvalitet kevlar og CL duk fronten for å få seilet mer fleksibelt å trimme.

Som dere sikkert forstår har jeg valgt høye seil som går helt til topps, for få maksimalt ut av toppen (da også) bedre høyde, fart og fremdrift.

Storseilet ble et Multiradial skåret med gjennomgående spiler, for å gi maksimal fart og høyde. Duken er i kevlar, og med 2 forskjellige kevlar duker, samt mylar i fronten slik at det er mer fleksibelt å trimme. Seilet er også utstyrt med 3 gjennomgående spiler, mens den nederste er bare 1 meter lang. Dette gjør seilet lettere å slippe inn på bommen på lens, og kryss i lett vind.

N.B. P-målet på høy rigg er 10,90m, ikke 10,70 som mange seilmakere operer med, lystabellen operer med 10,90.

Spinnakeren valgte jeg en fullradialskåret for å få bedre skjæreeffekt ut av spinnakerkjøringen.

Det er det jeg har gjort ang . fornying av seil garderobe, som dere sikkert forstår har jeg også fornyet alt på dekk. Det kommer jeg tilbake til ved en senere anledning. Ellers kan dere bare ringe eller skrive hvis det er noe dere lurer på.

Hilsen

Geir Dørheim, Sandnes.

(Dette er første bidrag i en artikkelserie om oppdatering av båt og utstyr)

SKIFTING AV TERSKELEN TIL LUKENEDGANGEN

Svein Hansen, Brønnøysund skriver oss og forteller at han har behov for å få skiftet ut terskelen til lukenedgangen. Vi sender spørsmålet videre til den av dere som måtte ha erfaring med hvordan dette skal gjøres. Vi mottar gjerne noen ord til medlemsavisen om dette. I allefall vil nok Svein Hansen sette pris på at dere tar kontakt med ham!

KJØP/SALG:

-Heldekkende og formsydd dekkspresenning til avmastet båt selges:
John Johannesen, Torvmyrveien, 4070 Randaberg

-Willing kjøpes:
Svein Haugen, Nulandsvika, 4400 Flekkefjord, tlf. 38 32 30 11

HVORDAN FÅ MER FART UT AV WILLINGEN?

Dette spørsmålet ble reist på årsmøtet og der satt det jo flere ringrever som man håpet å fravriste noen hemmeligheter. Men man blir jo ikke ringrev for ingenting, så det kom lite fram om seiltrimming. Men her er en slags generell oppsummering av ting som har passert mine ører gjennom årene:

Gamle seil går best....

Den seileren som hadde mest suksess i Kristiansand i fjor, seilte sin Willing med gamle lappede originalseil fra 1975 eller deromkring. I noe lettere vinder seilte han ifra sine konkurrenter med sine litt hule seil, men fikk noe mer problemer de få gangene det blåste friskere.

Gå høyt med for mye seil på kryss....

Fra en annen kant ble det sagt at båten skal seiles med hardt innstrammet genoa (helt inntil salingshornet) og styres med innslag i forliket når det blåser i meste laget på kryssen.

Se nærmere på løygangen....

Selv har jeg gjort interessante erfaringer med kjørbare løygang, der bare noen få cm justering kan øke farten med opptil 0.5 knop. I en videofilm fra North Sails ble det fokusert på å se sammenhengen mellom storseil og forseil og at man må se de to seilene som ett hele. Man flater det totale seilplan med å slippe på løygangen når båten krenger for mye, og gjør det motsatte når det ønskes mer dybde (og kraft) i det totale seilplan. Når du ser vindkastet komme, slakker du bare litt ut på løygangen, rorpresset minker, båten retter seg opp og skyter fart...

Seil lavere i lett vind....

Selv om det er velkjent, er det også viktig å nevne at man ikke la seg lure til å seile høyt i lett vind.

Hvordan unngå at du stopper opp i krapp sjø....

Willingen stopper lett opp i krapp sjø og da er det viktig å seile med hule seil (stor kraft) ved å slakke på akterstaget, slakke fallet litt og ikke gå for høyt.

Det er også noe å tjene på å løffe noe opp når du møter bølgen, og falle litt av straks du har bølgen under båten for å vinne fart til å møte neste bølge. Hvis du har anledning til å sammenlikne denne teknikken mot en tilsvarende båt som seiler generelt en rettere kurs under slike forhold, vil du kanskje oppleve at du vinner noen

cm høyde i hver bølge. At du på denne måten møter bølgene mykere skulle jo heller ikke være noen ulempe...

Vekt

Enhver racerbil er strippet for så mye vekt som mulig. Jo mindre vekt som skal akselereres, jo bedre reagerer båten på vind i lett vær. De beste Willingseilerne har gjerne minimalt med utstyr ombord. Flere fjerner kartbordet og alt annet unødvendig turutstyr som vann, mat, bøker etc. Man skal imidlertid være oppmerksom på de krav som stilles i LYS-reglementet til utstyr som skal være ombord! Selv om slikt i praksis aldri blir sjekket, kan brudd på disse bestemmelsene føre til diskvalifikasjon....

Plassering av mannskap og vekt....

Det er også lurt å sentrere vekt på kjølen, ved f.eks plassere dreggen i en kasse på kjølen. Båten er noe baktung. Tøm derfor stuerommene i cockpit for alt som ikke trenger være der. Av samme grunn skal ikke mannskapet sitte i cockpit'en, men vekte midtskips til le når båten begynner å krenge for mye. I lite vind kan mannskapet plasseres til le midtskips på dekk eller under dekk. Krenge båten til le i lite vind, da får du bedre form på seilene og mer følelse på roret.

Fri vind!

Unngå å seile nær land i le. Med en såvidt tungdrevet båt er det viktig alltid å ha fri vind. Slå deg vekk fra konkurrenter som forstyrrer vind og fritt veivalg.

Systematikk:

Ellers er det lurt å systematisere tingene ombord. Trene mannskapet på bestemte oppgaver slik at den enkelte vet hva han/hun skal gjøre. Måle opp og merke hvor skjøteløperne skal stå (bruk forskjellig farget teip), sett navn på fall og trimliner. Notere erfaringer som er gjort, seilvalg, seiltrimmen, bølger, måle vindstyrke, strømbesetninger, veivalget. Hva gjorde de beste? Hva lønte seg, hva lønte seg ikke? Da er du bedre forberedt neste gang forholdene er like....

Seiling er lagarbeid

Kjeft ikke ut mannskapet. Husk at seiling er et lagarbeid og når noen gjør tabber, er det kanskje fordi du ikke har gjort jobben din som skipper godt nok? De største "brølapene" sliter gjerne med å få mannskapet til å stå ombord.... Sørg for å ha det trivelig ombord, og ikke hast hjem straks du kommer i havn, men ta dere tid til å hygge dere med litt mat og drikke først...

Fra en av de største ringrevene i Kristiansand fikk vi følgende generelle oppskrift på gode resultater:

- Du må ha vinnervilje.
- Et stabilt og motivert mannskap.
- Diskutere med mannskapet etter seilasen hva som var bra /ikke bra.

Den enkelte seiler må selv utvikle sin egen teknikk utfra kunnskaper og erfaring. Noe kan man lese seg til, annet kan man snappe opp fra andre, men mest av alt må man prøve å lære av egne erfaringer. Det er som med all annen form for idrett, talent er viktig, men først og fremst er det trening og atter trening som gir resultater. Høy båtfart og høyde er viktig, men man må ikke glemme at seiling har også mange andre variabler som gjør store utslag i en seilas.

MASTETRIM

MASTHEAD RIGG

- 1 SETT MASTA MED RETT LOGGING. (HELLING FØRØVER/BAKØVER)
FOR DENNE TYPE RIGG ER DET RIKTIG Å SETTE MASTA LODDRETT, ELLER MED 1-2 GRADER HELLING BAKØVER. DU REGULERER FØRSTAGET OG HOLDER HEKKBARDUNEN "HANDSTRAM".
- 2 SETT MASTA RETT SIDEVEIS.
MALET ER Å SETTE MASTA RETT I FØRHOLD TIL KJØL OG UNDERVANNSSKROG.
FØRST MÅ DU DERFOR SJEKKE AT BATEN LIGGER RETT I VANNET.
HVIS MASTA ER STEPPET PÅ KJØLEN, SÅ LØSNE KILENE SOM HOLDER MASTA FAST I DEKKSRINGEN.
JUSTER MED ØVERVANTENE OG MÅL MED NOE TUNGT I STORSEILSFALLET.
DU KAN OGSÅ MÅLE MED ET FALL NED TIL REKKA PÅ HVER SIDE.
- 3 STRAM VANTENE.
STRAM FØRST ØVERVANTENE MED SKIFTNØKKELE. DRA TIL "GANSKE" HARDT.
ER MASTA RETT SIDEVEIS?
STRAM MELLOMVANTENE SÅ HARDT DU KAN FOR HAND. HVIS IKKE MASTA VAR HELT RETT, SÅ PRØV Å RETTE DET MED MELLOMVANTENE.
ER MASTA RETT SIDEVEIS?
STRAM ØNDERVANTENE MED SKIFTENØKKELE LIKE HARDT SOM ØVERVANTENE. HVIS IKKE MASTA VAR HELT RETT, SÅ PRØV Å RETTE DET MED ØNDERVANTENE.
HAR DU DOBLE ØNDERVANT, SÅ STRAM DE FØRRERE LITT MER, SLIK AT DU FÅR EN BUE PÅ 2-3CM I MASTA.
BABYSTAG OG ENKLE ØNDERVANT? -STRAM BABYSTAGET SÅ DU FÅR 2-3CM BUE I MASTA.

DU HAR NÅ ØROVTRIMMET MASTA.

FINTRIMMINGEN FØREGAR PÅ FJØRDEN. DU SEILER I EN SVAK SOLGANGSØRIS OG ØRENGER CA 20 ØRADER.

STAR MASTA RETT SIDEVEIS?

VANTENE I LE ER SLAKKE, MEN STAR VEL IKKE Å SLENGER?

HAR DU SATT I SPLINTER?

HAR DU TAPET SPLINTER, SALINGSHØRN OG ØNDRE ØKARPE HJØRNER OG KANTER?

NB: HUSK Å SJEKKE TRIMMEN MED ØEVNE MELLOMRUM ØJENNOM HELE SESØNGEN.

TRIMMEMULIGHETER PÅ

FORSEIL

FALL

TREKKER BUSEN FØROVER.
STRAMMER SEILET MELLOM STAGKROKENE.
ÅPNER AKTERLIKET.
NB IKKE DRA I STYKKER SEILET!

SKJØTE

REGULERER DYBDEN I SEILET.

LANGSGAENDE GENDASKINNE.

REGULERER STRAMMINGEN AV AKTERLIKET ELLER HVORDAN AKTERLIKET SKAL VRI SEG
OPPOVER.

FORSTAGSSTRAMMING.

STRAMT FORSTAG - FLATERE FORKANT.
SLAKT FORSTAG - DYPERE FORKANT.

BUSSNOR

LINE I FALLEN I AKTERLIKET. BRUKES KUN TIL Å STOPPE FLAGGRING I
AKTERLIKET.

LUS

ULLTRADER I FORKANT TIL Å STYRE PÅ OG I AKTERLIKET TIL Å TRIMME MED.
DE I AKTERLIKET SKAL STA RETT AKTEROVER CA 75% AV TIDEN.

TRIMMEMULIGHETER PÅ

STORSEIL

CUNNINGHAM (EVT. STORSEILSFALL)

TREKKER BUSEN FØROVER.
ÅPNER AKTERLIKET.

BOMUTHAL (EVT. MINIREV/FLATEREV)

FLATER SEILETS NEDRE HALVDEL.
ÅPNER AKTERLIKETS NEDRE HALVDEL.

AKTERSTAG

BØYER MASTA (SÆRLIG PÅ BRØKDELSRIGG), NÅR MASTA BØYER SEG, FLATES
STORSEILET, SÆRLIG I FORKANT.
MED BRØKDELSRIGG ÅPNER AKTERLIKET.

STORSEILSKJØTE OG LØYGANG.

DISSE 2 TRIMMEFUNKSJONER HENGER SAMMEN I BRUKEN.
MED DISSE REGULERER DU
1 TVISTEN ELLER HVORDAN AKTERLIKET VRIR SEG OPPOVER.
2 HVOR LANGT UT STORSEILSPLANET SKAL SETTES.

BOOMVANG/KICK/BOMNEDHALER.

DRAR BOMMEN NED OG STRAMMER AKTERLIKET. HAVKRYSSERE BRUKER DENNE KUN PÅ
SLØR OG LENS.

BUSSNOR.

LINE I FALLEN I AKTERLIKET. BRUKES KUN TIL Å STOPPE FLAGGRING MELLOM
SPILENE.

LUS

ULLTRADER PÅ ØVERSTE 2 SPILER, HELT I AKTERLIKET. DISSE SKAL STA RETT
AKTEROVER CA 50% AV TIDEN.

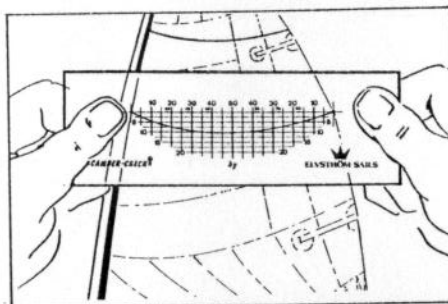
Finn dybden i seilet

Ulike hjelpemidler til å kunne definere trimmen av seilene, er blitt lansert med årene. Nå kommer Elvstrøm Sails med sin versjon, en liten gjennomsiktig plek-siglass-plate de kaller Camber Check.

Instrumentet brukes ved at man sikter opp i seilet og ved hjelp av Camber Check og de etter hvert så vanlige trimlinjene i seilene, kan man finne ut hvor dypt seilet er og hvor dybden er plassert.

Med i pakken følger en røff oversikt over hvordan tallene bør se ut for de ulike vindstyrkene. En forutsetning for å ha glede av instrumentet er selvfølgelig at man vet hva man skal gjøre om man leser av en verdi som ikke stemmer med fasiten. Skal man trekke i cunningham, gi litt på uthalet eller for eksempel bøye masten?

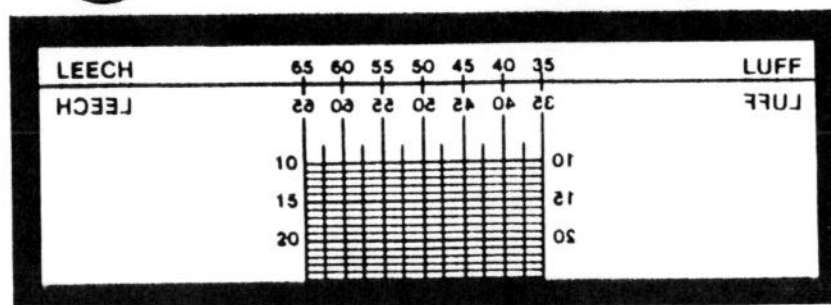
Her har du verdiene Elvstrøm mener et riktig trimmet seil bør ha:

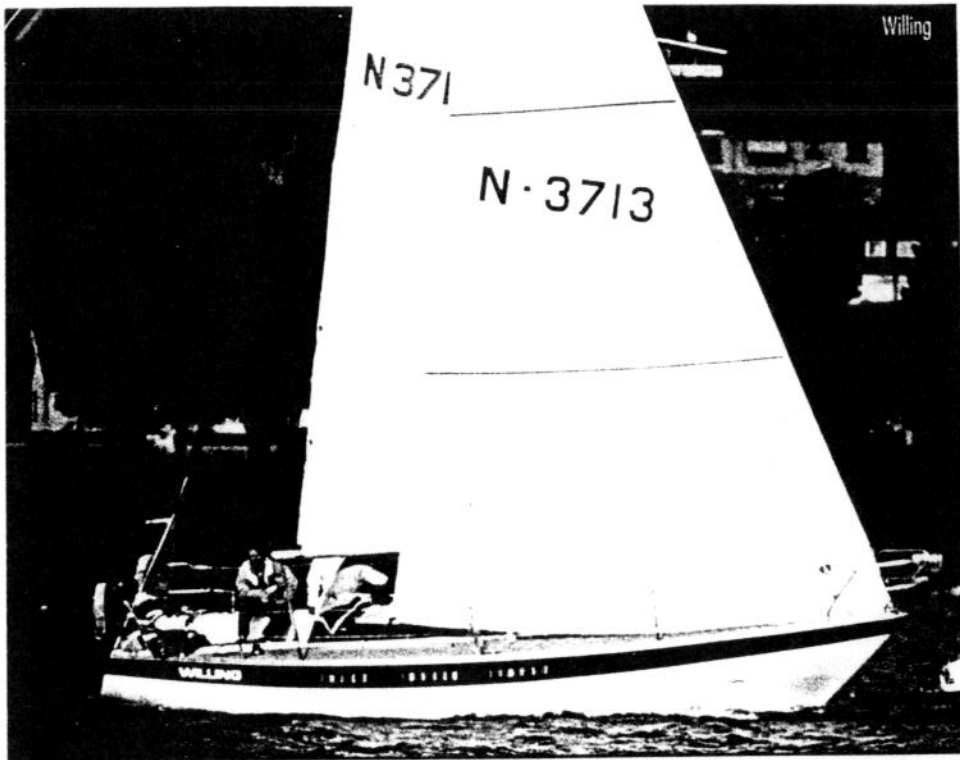


Vindstyrke	Seil	Dybde	Plassering
0-5 m/sek	Storseil	12-16%	46-52%
5-8 m/sek	Storseil	11-14%	44-50%
8+ m/sek	Storseil	9-12%	43-48%
0-5 m/sek	Genoa I	15-18%	43-47%
3-8 m/sek	Genoa I	14-16%	42-45%
8+ m/sek	Genoa I	12-15%	40-44%
7-10 m/sek	Genoa II	12-15%	40-44%
9-14 m/sek	Kryssfokk	10-14%	38-44%



North U. Sailscope™





Tre populære turbåter fra 70-årene

I forrige nummer av Seilas børstet vi støv av gamle Seilas-tester fra 1970-årene og presenterte korte sammendrag av vurderingene av IF, H-Båt, Knarr Variant og de tre Maximodellene 68, 77 og 84. Denne gang har vi plukket ut to norske og en svensk "turhavseiler" fra samme periode: Alo 28, Willing og Scampi 30. Det finnes mange av dem på brukmarkedet i Skandinavia og etter vår mening er det båter som fortsatt kan by på både seilglede og ferietrivsel.

I 1970-årene ble fortsatt en turseilbåt på 30 fot, drøyt 9 meter, betraktet som en stor og litt vel flott båt. Men markedet utviklet seg raskt og mange byttet båt annet hvert år på den tiden. Og alltid var drømmebåten en fot eller to større enn den "gamle". Noe av forklaringen lå også i prisutviklingen. Man fikk igjen pengene sine når man solgte etter et par år. Og man lukket gladelig øynene for at kronene i mellomtiden var blitt mye mindre og de nye båtene dyrere.

WILLING

Willing – en av de mest vellykte og populære seilbåtene bygget i Norge i nyere tid og allerede en klassiker som det er

vanskelig å få tak i brukt i dag. Båten, som er konstruert av Jan H. Linge ble lansert i 1975, litt for sent til å komme med blant datidens mange populære halvtonnere. Men om ikke Willing slo til som regattabåt, ble den fort populær som familie turbåt. Elegante linjer, pent og solid bygget og med en trivelig innredning hadde den alt man den gang kunne forlange av en moderne "havseiler". Ikke minst var markedet opptatt av antall kjøpeplasser den gang. Og Willing kunne skilte med kjøpeplass til hele 9 voksne! Det var faktisk plass til så mange rundt bordet i salongen også. To fine loskøyer var standard – ypperlig for barn og frivakten under seil. Forpiggen var riktignok i trangeste laget og

neppe noe sted å sove i sjø.

Vi fant seilegenskapene brukkbare, men stilte spørsmål ved om ikke båten kunne hatt noe mer seil. Vår testrapport som sto i Seilas 12/76 konkluderer med at Willing alt i alt er 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. Dessverre gikk jo ikke det ønsket i oppfyllelse, men Willing seiler fortsatt i et stort antall og er det beste bevis for at vi i alle fall kunne bygge bra seilbåter i Norge i plastalderen også!

Prisen på ferdig båt i 1976 var kr. 186.000 med moms. Som 3/4-fabrikat kunne man få den 30.000 billigere. Bruktprisen i dag er også for Willing helt avhengig av hvem som har bygget båten, hvordan den er vedlikeholdt og hva slags utstyr den har. Men det bør være mulig å få tak i en bra båt til en pris som ligger under hva den kostet ny. Og skulle man ha kunnet kjøpe Willing ny i dag ville nok prislappen ligge farlig nær millionen!

Noen data: L.oa. 9,5 m, l.v.l. 7,8 m, bredde 3,14 m, dypg. 1,60 m. depl. 3,5 tonn, kjølvækt 1,3 tonn, seilareal 45 kvm, motor VP MD7A med seilbåtdrev.