

**SHE IS FAST
ABLE
AND
WILLING**



NORSK WILLINGKLUBB JUNI 1996

**Mobil North Sea
Yacht Race '96
BANFF-STAVANGER 5. JULI**



Norsk Willingklubb
v/Svein Mathisen
Bronsestubben 1
4070 RANDABERG

19.mars 1996

Kjære medlemmer!

En ny seilingssesong står for døren. Ja, noen av oss har allerede innledet årets seilsesong for lengst. Søndag 14.januar ble Lovinda tatt ut av vinteropplag i det plutselige mildværet som oppsto her vest etter en særdeles lang kuldeperiode. Det ble en herlig tur rundt byøyene i Stavanger. Turen endte med en frisk slør med spinnaker opp til Skiftesvik, der Lovinda har funnet sin nye hjemmehavn.

Såvidt jeg vet er det for tiden 8 Willinger her i Stavanger, så vi har et lite miljø her også.

MOBIL NORTH SEA RACE 1996

Av ulike årsaker har det blitt en liten skrivepause. Hovedgrunnen er at jeg har vært opptatt med å forberede Nordsjøseilasen 1996(Mobil North Sea Race). Seilasen går i år fra Banff i Skottland til Stavanger med start 5.juli. Nordsjøregattaen er Norges lengste regatta med 280nm mellom start og mål. I år som i fjor deltar det 2 Willinger.

Både på norsk og britisk side har vi lagt ned mer arbeid i markedsføringen av regattaen. Bl.a. er samtlige båteiere som løste LYS-målebrev for 1995 tilskrevet. På tross av dette ser det ut til å bli den laveste deltakelsen siden starten i 1983. Vi gleder oss veldig til å dra avgårde. Gjensynet med de koselige havnene på skotskekysten og med de mange hyggelige mennesker man treffer trekker oss over Nordsjøen for 5.gang med "Lovinda". Skottene gjør store antrengelser for at vi norske skal ha det trivelig der borte. Kanskje vil noen av dere andre stille opp i 1997 når starten går i Stavanger?

KJØP OG SALG

Naturlig nok omsettes det en del Willinger gjennom årenes løp. Knut Karlsen solgte båten sin til en annen her i Stavanger tidligere i vinter. Arild Solheim og Magne Aalen har nylig meldt klubben at de har sine båter for salg.

Det har vært en viss interesse for å kjøpe Willing her borte. Dersom dette er symptomatisk for resten av landet, tror jeg ikke det vil by på særlige problemer å få solgt båtene til en fornuftig pris.

Naturlig nok bør jeg ikke blande meg inn i hva folk omsetter båtene sine for, men det er uheldig dersom noen selger gode båter for billig. Da mener jeg at en båt i god stand bør være minst like mye verdt som en Maxi 95, som etter min oppfatning er en mindre solid og velbygget båt.

Et båts verdi er likevel ikke større enn det markedet er villig til å betale. Derfor kan man overfor det kjøpende publikum godt argumentere med at Willing er en kvalitetsbåt, som ville blitt svært dyr å bygge i 1996.

Man må ikke glemme at da Willing ble bygget, ble det bare brukt de beste materialer og komponenter som da kunne skaffes. Etter 20 års bruk er det svært lite som har blitt skiftet ut fordi ting har gått i stykker. Det sier noe om kvaliteten i båten. Man skal heller ikke glemme den positive effekten i det at man har en klubb som utgjør en kunnskapsbank og nettverk båtneiere i mellom. Dette nettverket er etter min mening med på å øke gleden ved å eie og seile en Willing.

SELVBYGGERHÅNDBOKEN

Jan Otto Jansen vil trykke opp kopier av den håndboken som verftet utga til selvbyggere av Willing. Boken er temmelig omfattende, i det den steg for steg viser hvordan byggesettet skulle monteres fram til ferdig båt. Mye av dette stoffet er trolig interessant for mange av dere, fordi det letter arbeidet dersom man har behov for å demontere komponenter i båten, utføre vedlikehold eller reparasjoner. Prisen vil trolig ligge på kr 100,- pr kopi. Interesserte bes kontakte klubben ved formannen.

TID FOR SKIFTE AV MOTOR?

Jeg har inntrykk av at mange Willingneiere nå tenker mye på å skifte ut motoren i båten. Motorer som hele tiden har gått på saltvannskjøling, begynner nå å få problemer med gjennomrusting i kjølekanalene. Motorer som derimot har gått på ferskvannskjøling bør kunne ha utsikt til et langt liv ennå.

Normalt vedlikehold og forsiktig kjøring av motoren, spesielt når den er kald vil også være med på å øke levetiden. Å la motoren få anledning til å gå seg ned etter hardkjøring, er også av betydning for en dieselmotors levetid. En motor som starter lett, bruker lite olje og soter lite kan godt få lov til å gå i fred uten særlige inngrep.

Kostnadene ved eventuelle reparasjoner kan imidlertid lett komme opp i 10 000 kroner eller mer selv om man er nevenyttig. Da kan det for mange bli et vurderingsspørsmål om man likegodt kan investere pengene i ny og motor med alle de fordelene det kan gi. Selv om du kan få noen kroner for den gamle i innbytte eller ved privat salg, vil det koste mellom 55 og 70 000 kr

På den barske norskekysten kan motorene lett bli for svake når man skal forsere sterk vind og store bølger for motor. Det kan noen ganger gå på sikkerheten løs, og være et sterkt argument for å bytte motor.

En lettere motor er fordelaktig for vektfordelingen i en Willing, som egentlig ikke er konstruert for denne motorplasseringen. (Uten omhyggelig omfordeling av vekt lenger forut i båten står Willingen lett litt "på hælen")
En sterkere motor vil bruke mindre drivstoff når den ikke kjøres for fullt og vil også få forlenget levetid ved forsiktig kjøring.

Svein Hansen har i et tidligere nummer gitt en detaljert beskrivelse av hvordan han skiftet ut sin svake og slitne Volvo med en ny, sprek Yanmar. En investering han er svært tilfreds med.

Geir Dørheim skiftet i vinter ut sin gamle, tunge Volvo 28 hk med en ny og lettere Volvo med samme ytelse. Hovedproblemet med slike motorskifter er at nye motorer ikke passer til gamle drev(100-110-120) og nye drev lar seg ikke uten videre snu 180 grader, slik de gamle kunne. For å få dette til, må det nye drevet modifiseres fordi olje- og kjølekanaler blir byttet om og kommer i ulage. Denne operasjonen kan utføres selv, dersom man har tilgang på nødvendig verktøy. Ellers er det verksteder som har spesialisert seg på nettopp dette. De gamle motorfestene kan også benyttes fordi Volvo leverer et adapter mellom nye motorer og gamle motorfester. Den gamle drevpotten (skroggjennomføringen til 120-drevet tror jeg kan benyttes ved skifte til nytt drev, men jeg har ikke hørt noe sikkert om drevpotten til 100 og 110-drevene også uten videre kan benyttes.

SPØRSMÅL FRA LESERNE

Da jeg overtok båten, fulgte det med to lange teakfjeler som smalner litt iden ene enden. De er litt lengre enn bauglugaren og jeg kan tenke meg at de er beregnet til hulle eller lignende enten i bauglugaren eller i stikk-køylene akterut.

Trolig er du i besittelse av materialer til å lage hulle i forpiggen av. De senere utgavene av Willing var nemlig utstyr med dette. Jeg har forøvrig selv montert inn slike og vil i neste nummer beskrive arbeidet nærmere.(red)

I salongen bak benkeryggene er det montert solide kroker i alle hjørnene av salongen. Disse er litt skråstilte. Er dette fester for stormkøy?

Sannsynligvis har du rett. Selv har jeg erfart at løbrettet i loskøyene er litt i laveste laget når man seiler i hardt vær. Da savner jeg en seilduksanordning som er festet til bunnen av loskøyen og skottet forut og akter. Styrbord langbenk kan også brukes til stormkøy ved hjelp av seilduksanordninger slik du beskriver. (red)

Likeså er det utsparinger i for og akterkant i salingen mot styrbord side av dobbelkøyen som blir til ved å legge ned salongbordet. Det ser ut som det er beregnet til en kraftig "Bingefjel" mot dobbelkøya. Er det noen som vet hva dette skal brukes til?

Svein Hanssen, Brønnøysund.

Trolig har du rett. Etter beskrivelsen kan det også tenkes å være feste for bunnplater til ekstra sitteplasser i salongen, slik det er mot toalettdøra på min båt...

Dersom leserne skulle ha andre ideer om hva dette kan være, vil jeg sette pris på å høre fra dere.(red)

Vår forøvrig flittige innsender har også laget en artikkel om innmontering av autopilot, som kommer i neste nummer. Takk skal du ha!

Jeg sender i samme slengen en takk til våre danske venner som sendte en test av Willing i et dansk båtmagasin. Testen kommer i neste nummer.

TANKER VED MASTEN. TRIMMING AV RIGGEN.

Vi står foran en ny seilsesong . Kanskje er du ikke helt fornøyd med båtfart og trim. Her følger en del tanker basert på foredrag fra North Diamond og Selden, samt egne erfaringer om rigging av Willing:

OPPRETTING AV MASTEN

Masten må stå sentrert i båten. Dersom masten ikke står fullstendig loddrett i båten lengdeakse, vil båten seile med ulik fart på styrbord og babord halser. Metoden med å måle med storseilfallet er ikke nøyaktig nok, fordi skiveboksen i mastetoppen leder fallet igjennom på den ene siden.

En sikrere metode er, dersom du har fjernet salingshornene fra toppvantene, å strekke toppvantene langs masten og avsette et merke med f.eks. tape der vantene flukter det nedre maksimalmerket for storseilet. Når du så setter masten opp, kan du måle avstanden fra merkene på toppvantene og ned til dekket med en tommestokk.

SALINGSHORNENE

Salingshornene skal dele vinkelen mellom toppvantet og salingshornet. Dersom ikke avstanden fra innfestningen av toppvantet og salingshornet er lik på begge sider, vil masten få en tydelig S-form når du sikter langs masteliksporet.

I følge verftet skal øvre halvdel av toppvantene måle 502cm (standardrigg?)

TOPPVANT

Toppvantene skal spennes hardt, for de har en helt avgjørende effekt på riggens evne til å holde forstaget stramt, og hindre at mastetoppen faller ut til le. Grunnstramming uten belastning er 2cm svikt når man trekker i vantet med håndkraft. Riktig stramming oppnår du ved å dra ut på fjorden når det blåser så mye at båten krenger 20grader på bidevind. Sikt langs mastesporet. Sporet skal være helt rett langskips. Stram opp le toppvant så mye at det med håndkraft ikke svikter mer enn ca 3-4cm. Tell antall omdreininger på vantskruen. Gå baut og stram opp det nye le toppvant like mange omdreininger. Kontroller hele tiden at mastesporet er rett.

For slakt toppvant vil føre til en rekke negative ting: mastetoppen faller ut i le, forstaget slakkes, forseilene hules, storseilet mister kraft, krenkning og avdrift øker.

UNDERVANT

Undervantene kontrollerer mastebøy langsskips og tverrskips. Undervantene skal være løsere satt enn toppvantene, grunntrimmen med riggen ubelastet er 3cm svikt når du trekker i vantet med håndkraft.

Den endelige settingen av undervantene vurderes ut fra den fasongen storseilet ditt har. Et dypt storseil krever løsere undervant, et flatt storseil krever noe hardere undervant.

Undervantene skal også sørge for at mastetoppen ikke faller ut til le. Du må derfor sikte langs mastesporet når du setter undervantene. Dette må justeres nøye når båten er under seil.

En rigg som pumper i land har for slakke undervant.

MASTEKRUMNING

En tommelfingerregel er at en mastheadrigg kan bøye ca halve mastprofilbredden. Mastekrumningen påvirkes av spenningsforholdet mellom toppvant -babystag og undervant, og kan varieres under seilas ved hjelp av akterstagspenning og draget i storseilskjøtet.

Mastebøyen skal tilpasses dybden som er sydd inn i den enkelte båts storseil.

Dersom mastebøyen er for stor, vil det oppstå rynker fra bomnokken og i vifteform mot masten. Dessuten vil storseilet bli for flatt i forkant og vanskelig å trimme.

For liten mastebøy vil lett medføre en kraftig rynke langs masten når du heiser storseilet.

Akterstaget brukes til å regulere mastebøyen og sagg i forstaget under seiling.

BABYSTAG

Babystagets har flere viktige funksjoner. Hovedfunksjonen er å kontrollere mastebøyen. Babystaget kan med hell benyttes til å flate ut et storseil som er for hult. Babystaget er en viktig sikring for hindre masten i å bøye seg feil vei, og hindre eller dempe pumping.

Når vindpresset i storseilet øker, vil vindkreftene hule ut storseilet og trekke mastebøyen bakover. Når du har revet storseilet, vil draget i storseilskjøtet ytterligere øke de kreftene som trekker mastebøyen bakover. En mast som slår bakover, kan lett bryte, da riggen ikke er konstruert for å tåle belastninger i denne retningen. Stramme toppvanter vil i stor grad hjelpe til å hindre masten i å slå bakover.

Babystaget er ofte til irritasjon ved bauting og jibbing av spinnakeren. Det går an å demontere babystaget i svakere og midlere vindstyrker, la oss si opp til 6-7 ms, og lite bølger, da det vil være liten risiko for mastehavari under disse forholdene.

En grei anordning kan være å korte inn lengden av babystaget med 50 -70cm, erstatte strekkfisker med en 4-skåret talje a' la storseilskjøtet og montere en hurtigsjakk nederst. Babystaget kan da være parkert inntil masten når det ikke er behov for det, og setting og justering av staget kan utføres med et lett håndgrep. Med strikk til å holde det parkerte staget inntil masten og taljen tilbakeført cockpit, kan håndteringen ytterligere forenkles, uten å gå på dekk!

Vær forøvrig oppmerksom på at kraftig oppstramming av babystaget kan føre til at dekket løfter seg fordi innfestningen ikke er tilstrekkelig avstivet. Dette kan føre til at forluken begynner å lekke i pakningen.

AKTERSTAG

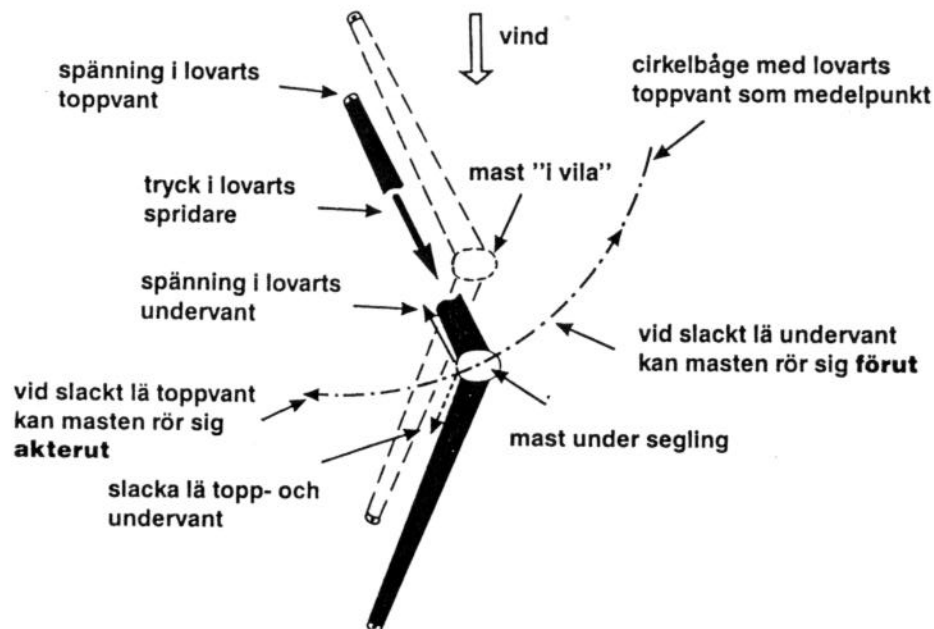
Akterstagets hovedfunksjon er å justere forstagsspenningen, men vil også påvirke mastebøyen. Et stramt akterstag vil flate både forseil og storseil. Stort sagg i forstaget vil straffe seg i form av at båten tar mindre høyde på kryss enn konkurrentene.

Når du har satt riggen slik du gjerne vil ha den, kan du måle avstanden mellom boltene inne i strekkfiskene med et skyvelær. Disse målene skriver du ned til neste sesong, og du vil lettere kunne få båten til å gå like bra neste sesong.....

KOMMENTARER

1. Långskeppsmaststabilitet genom system aktersvepta toppvant/spridare/undervant

Spridarpartiet låses mot långskeppsrörelse, genom att spridarna trycker masten framåt och de akterriktade undervanten drar masten bakåt. För att detta system skall fungera måste både lä och lovarts spridare trycka masten framåt, d.v.s. både lä och lovarts toppvant måste vara spända. Om så ej är fallet måste uppspänningen av toppvanten ökas, maximalt dock till 25% av wirens brottlast.



De diamantstag (från förstagsfäste över spridarnock till mastfot) som finns på vissa riggar är till för att säkerställa tryck på lä spridare. Inget av diamantstagen får således slacka under segling.

2. Förstagsspänning

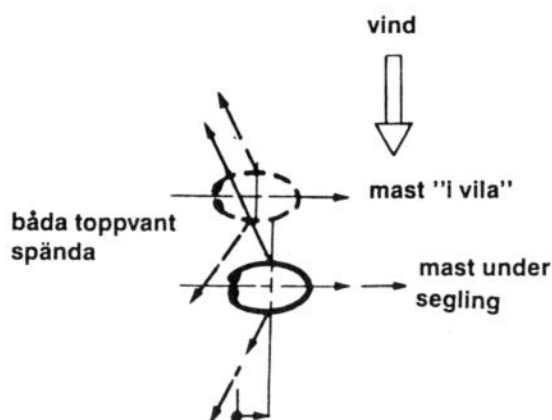
Förstagets spänning kan påverkas genom:

1. Toppvanten
2. Häckstag

Beträffande barduner se sid 12.

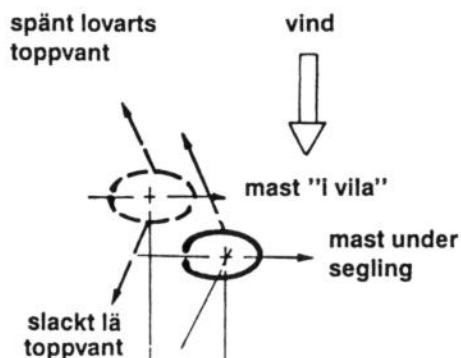
2.1 Inverkan av toppvant

Förstagets sträckning beror till största delen av de akterriktade toppvants spänning. Om lä toppvant slackar, fås en kraftig minskning av förstagsspänningen, då den punkt där förstaget är infäst i masten förflyttar sig förut och förstaget "saggar". Med hänsyn till töjningen bör toppvanten ej vara av för liten wiredimension.



masten rör sig obetydligt förut då båda toppvanten "förhindrar" rörelse

Fig. 2a. Rätt intrimmade toppvant



masten rör sig avsevärt förut då förstagsfästet fritt kan rör sig förut

Fig. 2b. Fel intrimmade toppvant

BALANSEN I BÅTEN

Normalt skal en veltrimmet båt være så logjerrig at rorpinnen trekkes ca 2grader til lo når krenghingen er 10-15grader. Det utgjør på en Willing ca 3-4cm rorutslag.

Willingen er etter min erfaring avfeldig (legjerrig) i lite vind. Dette kan i noen grad bøtes på ved å trimme forseilet flatere og storseilet noe dypere. Det samme oppnås også ved å flytte masten litt lenger bak i båten eller logge masten litt mer bakover. Imidlertid må dette gjøres i en totalvurdering, for økt logjerrighet kan bli plagsom i sterkere vind. Ballad seiler best med masten logget noe framover (gjennomgående mast) Dersom mastelaggen endres radikalt skal man også være oppmerksom på at vinkelforskjell mellom mastens bunnstykke og mastefoten vil føre til at masten får en større kurve i nedre del. Det kan i verste fall føre til sprekkdannelser nederst på masten....

VEDLIKEHOLD AV RIGGEN

Riggen aldres. Saltavleiringer i nedre del av masten kan påføre korrosjonsskader der beslag er festet. Etterse derfor popnagler og innfestninger nøye hver gang du har riggen nede. Se nøye etter om det finnes riss eller sprekkdannelser ved stresspunkter i masten. Særlig utsatte steder er innfestninger ved toppvant og undervant. Masteprofilet vaskes og settes inn med tynn olje.

Dersom masten er stygg og medtatt, kan den sparkles og lakkas.

Større korrosjonsskader og sprekker blir av mastefabrikanten anbefalt reparert ved å kutte masterøret og skjøte inn nytt rør som festes med innerrør og tett nagling.

Etterse terminaler i stående rigg. Dersom terminaler på stag og vant er bøyd eller deformert, eller dersom en eller flere kordeler i wiren har sluppet tak i terminalen, må det byttes ut med nytt. Vask wiren ved terminalene med ferskvann og beskytt overgangene med vaseline.

Strekfisker som er bøyd eller deformerte, bør også skiftes.

Riss i terminaler eller toggles er bruddanvisninger og bør skiftes.

Båter med enkle salingshorn er svært utsatt for mastehavari dersom undervantene tillater masten å falle ut tile le. Langturseilere har av erfaring advart mot å sette undervantene for hardt, da rigghavari gjerne skjer ved at det blir tretthetsbrudd i lo undervant. Det er derfor viktig at det er et harmonisk spenningsforhold mellom toppvant og undervant. Dette finner man derfor best ut av ved å sikte langs masten når man seiler bidevind i ulike vindstyrker.

Vanligste årsak til mastehavari er at folk har glemt å sikre strekkfiskene med splinter! Det forekommer svært sjelden at en wire ryker tvert av.

RIGGING OG MODERNE SEIL

Utviklingen av seildesign har gått med stormskritt de siste årene. Ny seilduk og ny design har kommet på markedet. Seilduken er blitt hardere og mer diagonalt stabil. Storseilene designes nå dypere i toppen og kan lettere flates ut i nedre del ved hjelp av bomuthalet. Rorpresset reguleres lettere ved å trekke på bomuthalet. Storseilet formes f.eks. i mellomvind ved å slakke på hekkstaget, kjøre skjøtevognen opp i lo og slakke på skjøtet.

Genoaseilene er blitt flatere og kan skjøtes hardere.

Det at forholdet mellom designen av storseil og genoa er blitt endret med moderne teknologi, har konsekvenser for balansen i båten. I teorien vil en båt med nye seil korrekt trimmet bli mer logjerrig, fordi forholdet mellom kreftene i seilene er flyttet noe bakover. Dette kan derfor føre til at du må trimme om riggen når du kjøper nye seil.....

KORT SAGT...

Når slaget skal utkæmpes gjelder det om at bevare overblikket - hele tiden.

Hvad er problemet?		Det kan skyldes...	Sådan kan det klares...
Luvgerrig Båden er meget hård på roret, og båden søger hele tiden op i vinden. Kan kun holdes på bidevindkurs ved at holde kraftigt igen på rorpinden.	Kryds	Storsejlets kappe lukker.	Agterstaget skal hales noget mere.
		Storsejlet tvister ikke nok.	Skødet skal slækkes lidt.
		Vindtrykket i storsejlet for kraftigt.	Skødevognen køres lidt mod læ.
		Storsejlet for hult.	Underliget hales længere ud på bommen. Desuden skal cunningham-halet tottes.
		Fokken for flad.	Skødepunktet flyttes lidt frem.
Lægerrig Båden søger mod læ, så rorpinden hele tiden skal presses mod læ for at holde båden på bidevindkurs.	Kryds	Storsejlets kappe åbner for meget.	Agterstaget skal slækkes.
		Storsejlet for fladt.	Underliget og cunningham-hal skal slækkes.
		Fokken for hul og lukket i agterliget.	Skødepunktet flyttes tilbage og faldet tottes op.
Højde Det kniber med at holde samme højde som konkurrerende både.	Kryds	Forstaget ikke strakt nok.	Agterstaget skal hales. Eventuelt skal undervanterne tottes op, for ikke at masten skal krumme for meget.
		Storsejl og genoa/fok er skødet forkert.	Storsejlet skødes længere inde og genoa/fok hales lidt mere. Genoa/fok skødepunktet kan også flyttes længere ind.
Luvgerrig Båden for hård på roret, søger op i vinden. Det skal bemærkes, at båden især på halv vind altid vil være mere luvgerrig, end den er på kryds.	Halv vind siden spiller	Storsejlet skødet forkert.	Storsejlsskødet skal slækkes og skødevognen køres mod læ.
		Genoa/fok skødet forkert.	Genoan skal skødes længere i borde – brug et barberhal. Hvis genoa/fok er skødet for langt inde, kommer der bagluft i storsejlet. Man tror så, at storsejlet er slækket for meget og haler dette ind.

Hvad er problemet?		Det kan skyldes...	Sådan kan det klares...
Lægerrig Båden falder af sig selv af fra kursen. På halvwind forekommer dette meget sjældent.	Halvwind uden spiler	Storsejlet ineffektivt.	Storsejlet slækket alt for meget. Skødet skal hales, og faconen i sejlet skal hules.
		Genuaen ineffektiv - for hul.	Skødepunktet flyttes tilbage. Genuaen slækkes lidt og skødepunktet flyttes længere ud.
Farten Båden sejler ikke fart nok i forhold til vind og andre både.	Halvwind uden spiler	Storsejlet trækker ikke nok.	Storsejlet »tvister« for meget kickingstrappen (børmedhalet) skal hales så kappen i sejlet holdes strakt.
		Mastetrimmet forkert.	Hækstaget skal slækkes, så masten retter sig op og gør storsejlet hult.
Luvgerrig I mellemluft er båden hård på roret. I hård vind skærer båden op og er ikke til at holde på kurs med roret.	Halvwind med spiler	Spileroen trimmet forkert.	Spileroen er halet for meget til læ. Slæk på læ skøde og prøv om spileroen kan hales lidt på luv skøde.
		Spileroen trimmet forkert.	Spileroestagen skal føres, så den mindst er ca. 80 cm fra forstaget. Eventuelt kan det blive nødvendigt at sejle en lavere kurs.
		Storsejlet trimmet forkert.	Slæk på storsejlet så det ikke trækker. Det er i de fleste tilfælde tilstrækkeligt til, at båden ikke skærer op.
Farten Båden sejler ikke fart nok i forhold til vinden og andre både.	Halvwind med spiler	Skødepunktet forkert.	Skødepunktet i læ skal være så langt agter som muligt. Med agterligt skødepunkt vil spileroen åbne og blive fladere.
		Spileroestagen føres forkert.	Det skal tilstræbes at føre skødebarmene lige højt ved at regulere på stagens højde. Hvis stagen føres for langt nede vil forliget have nemmere ved at klappe.
Farten Båden sejler ikke fart nok i forhold til vinden og andre både.	Halvwind med spiler	Spileroens facon forkert	På halvwind og skæring skal spileroen være forholdsvis flad, hvis spileroen er hul vil den holde på vinden og bremse bådens fart.
Farten Båden sejler for langsomt.	Halvwind med spiler på læns	Storsejlet trimmet forkert	Der skal slækkes helt af på skødet. Sejlet skal hules ved at slække på underliget. Lidselinen i sejlrets agterlig hales så den huler sejlet.
		Masten trimmet forkert	Agterstaget skal slækkes, som hovedregel kan man sige, at masten skal være lige og hælde lidt forover, for at en båd er hurtig på læns.
		Spileroen trimmet forkert	I mellemluft skal spileroen helt ud til luv. Stagen skal føres højt, så spileroen bliver rund og fyldig.
Spileroen urolig Spileroen urolig.	Halvwind med spiler på læns	Skødningen forkert	Spileroen skal tøjres ved at skødepunktet flyttes frem fx lige ud for masten. Det kan også hjælpe at slække 20-30 cm på faldet.
Spileroenkænting Båden krænger voldsomt over til luv, og spileroen truer med at vælte båden.	Halvwind med spiler på læns	Spileroertrimmet forkert	Der skal slækkes på luv skøde så stagen føres længere fremme. Der hales hjem til læ og dette skødepunkt skal være fremme.
		Styringen forkert	Når båden krænger over til luv, skal rotpinden presses mod læ, så båden skærer op (luffer).

REFERAT FRA ÅRSMØTE I NORSK WILLINGKLUBB 1995

Årsmøte i Norsk Willingklubb ble avviklet i henhold til innkallingen fredag 15. mars kl 19.00 på klubbhuset til Kristiansand Seilforening. 18 personer møtte fram. Anne og Rolf Borgar Andersen hadde påtatt seg å gjøre i stand lokalet og hadde dekket et lekkert rekebord.

Det hadde ikke kommet inn noen saker til behandling for årsmøtet innen fristens utløp. Dagsorden ble satt og møtet ble ledet av formannen.

1. Årsmeldingen ble opplest og godkjent av årsmøtet. Det ble uttrykt tilfredshet med hva vi har fått til med klubben vår siden starten. Flere medlemmer hevdet sterkt at klubben er med på å høyne Willingens verdi både ved bruk og salg.

-Jan Otto Jansen påtok seg å organisere opptrykk av byggehåndboken for Willing. Boken kan være kjekk å ha, ikke minst i forbindelse med vedlikehold eller reparasjoner. Interesserte kan bestille kopier ved henvendelse til formannen. Pris kr 100,- pr stk.

-Årsmøtedeltakerne ga sterkt uttrykk for at det er en passende aktivitet for klubben å arrangere to møter i året: Årsmøte og Willingtreff. Det ble besluttet å sende ut særskilt innkalling til Willingtreff til sommeren.

-I forbindelse med årsmøtet ble det meste av klubbgenserne solgt, men vi har fortsatt 4 stk medium igjen som kan kjøpes for kr 150,-pr stk.

2. Regnskapet ble gjennomgått av kasserer Tormod Jensen og godkjent av årsmøtet.

3. Kontingenten for 1996 ble diskutert og vedtatt uendret, da klubbens økonomi vurderes som god, og innkommen kontingent dekker løpende utgifter.

4. Valg.

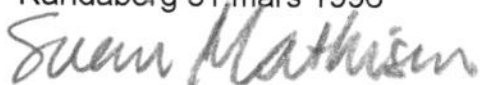
-Kasserer Tormod Jensen ønsket ikke gjenvalg. Tor Steinar Thorsen valgt som ny kasserer for 1996.

-Styremedlem Finn Christian Bentsen ønsket ikke gjenvalg. Som nytt styremedlem ble valgt Jan Otto Jansen.

Etter at selve årsmøteforhandlingene var avsluttet, ble det en riktig trivelig stund ved rekebordet.

Formannen holdt et lite foredrag om rigging av Willing overfor et meget lydhørt publikum. Foredraget blir forøvrig gjengitt i noe mer detaljert form i kommende nummer av klubbavisen. Pga. lang hjemreise, forlot formannen møtet ved midnatt. Etter formannens oppfatning må årsmøtet anses som meget vellykket.

Randaberg 31. mars 1996



Svein Mathisen
Formann/referent

ÅRSMELDING FOR NORSK WILLINGKLUBB 1995

Norsk Willingklubb passerte i året som gikk 50 medlemmer! Dermed har 2/3 av Willingeierne i Norge funnet fram til oss uten at annen markedsføring enn jungeltelegrafene....

Vi har utgitt 1 medlemsavis på vårparten. Frekvensen i klubbavisutgivelser er sterkt avhengig av at medlemmene aktivt bidrar med innspill til redaksjonen. Det bør i samme åndedrag nevnes at vi er våre danske medlemmer stor takk skyldig til som flittig har sendt oss brev og underlagsmateriale!

Vi har endelig fått gjennomført planene om klubbgenser, Selv synes jeg vi har fått fram en enkel og lite prangende logo på en genser av god holdbarhet til en rimelig pris. Vi har 10 gensere på lager til 150 kr pr stk. Styret, samt Jan Herman Linge har mottatt en genser hver som en slags kompensasjon for arbeidet som er nedlagt for klubben.

Vi har også fått produsert 100 nye broderte klubbmerker til samme pris som før, 20 kr pr.stk.

Omsider har jeg lykket å få tak en kopi av verftets byggehåndbok. Boken ble såvidt jeg kan forstå utgitt som en hjelp til de som kjøpte båten i halvfabrikat. Håndboken er ganske omfattende, men enkelte kapitler kan muligens være av interesse for klubbens medlemmer idag i forbindelse med vedlikehold.

Økonomien i klubben har vært bra, men det var litt snaut med kontanter da regningen fra produsenten av klubbgenserne forelå. Kassereren ordnet dette ved å yte et personlig lån til klubben mens vi ventet på å få inn betaling fra medlemmene. Produsenten av klubbmerkene var også meget sen med å sende regning.

Vår utmerkede kasserer, Tormod Jensen, har dessverre frasagt seg vervet, men vi er ham stor takk skyldig for en ryddig og vel utført håndtering av økonomien i klubben siden starten.

Finn Christian Bentsen ønsker avløsning i styret. Han har hatt hovedansvaret for tilstelningen av årsmøtene og har vært god å rådføre seg med i forbindelse med utarbeidelsen av artikler i klubb-bladet. Vi takker ham for innsatsen!

Formannen har vært sterk opptatt med husbygging i det meste av året som har gått og aktiviteten i klubben har nok lidd noe under dette.

Av samme grunn kunne jeg ikke avse tid til å arrangere båttreff i 1995. Det skal vi rette på i 1996!

Randaberg
14.03.96



Svein Mathisen
formann