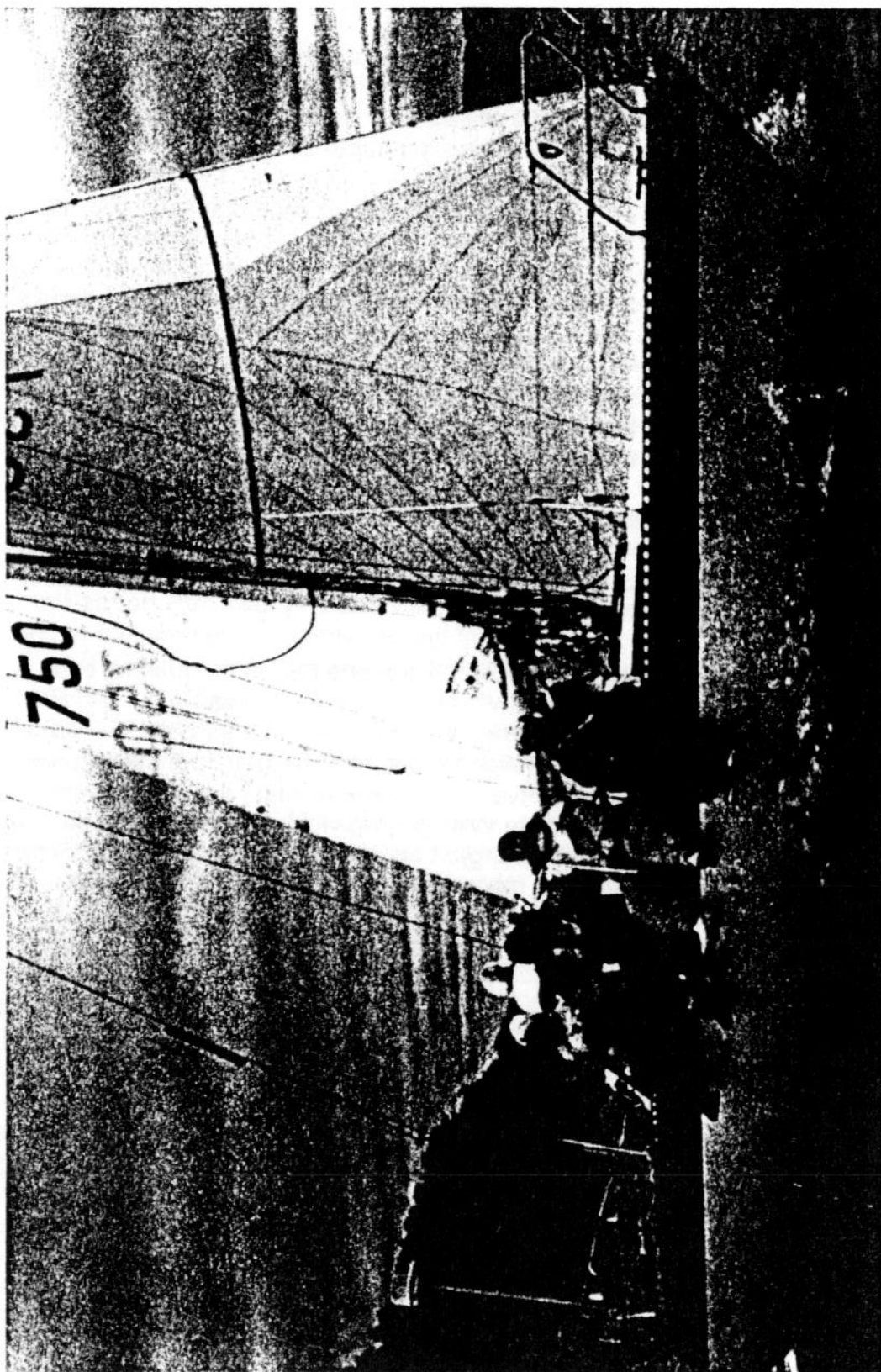


WILLING

NORSK WILLINGKLUBB
mars 1998



Faks 51 41 99 44

Telefon privat +(47) 51 41 89 44

E-post lovinda@online.no.

MARS 1998

De to siste årene har formannen hatt hovedansvaret for Mobil North Sea Yacht Race. Det har krevet ganske mye av min energi, noe som har medført at jeg ikke har maktet å engasjere meg så sterkt i skriving av klubbavisen. Men nå har jeg fått avløsning, og håper at det blir en merkbar bedring.

To Willinger, Line II(Harald Husa) og Lovinda plasserte seg høyt oppe på resultatlista i Mobil North Sea Yacht Race 1997. Forholdene var sterkt vekslende; vindstille ved start og målgang, og friskt "Willingvær" ute i havet. Willingen med sitt skarpe undervannskrog biter seg godt fast på kryss og går mykt og fint i større sjø. Når andre klager over harde slag og at de nærmest må bruke nyrebelte når sjøen blir grov, har vi det mer levelig ombord i vår Willing. Båten virker svært tillitvekkende. Vi har krysset Nordsjøen de siste 6 årene under tildels svært røffe forhold, og jeg kan på stående fot ikke huske at noe har gått i stykker ombord. Det sier noe om kvaliteten.

Men så det er sagt: Skottene ombord er skrudd fast til innerlinerer med maskinskruer uten låsemuttere. Dere bør ta en sjekk på om noen av disse mutterne er løse... Det vil sikkert være en god ide å skifte ut disse mutterne med låsemuttere.

Etter at vi hadde avsluttet festlighetene i Banff i Skottland, satte vi kursen mot Kirkwall på Orknøyene. Vi fikk oppleve å ligge værfast i et skikkelig grisevær, men det angret vi ikke på, for øya har rike minner både fra steinalder og vikingtid. Kursen hjemover ble satt med Bergen som mål, og hjem kom vi til sol og nydelig sommervær, som varte til midt i august. På veien sørover mot Stavanger møtte vi flere Willinger, og vi kom i kontakt med Jan Levin i flere havner på turen. Han har gjort en del med båten sin, og jeg vil bringe noen av ideene hans til torgs i bladet. I Bergen traff vi også noen tyskere som ville bli medlem av Norsk Willingklubb!

MOTOR

Sist vinter sto Lovinda på land i forbindelse med motoroverhalingen som jeg beskrev i forrige blad. Motoren har fungert utmerket denne sesongen, og den ble meget lettstartet. Jan Otto Jansen utførte samme operasjonen på sin egen båt, med samme gode erfaringer.

Jeg benyttet også anledningen til å flytte eksosuttaket ut i babord side. Det er en løsning som jeg er fornøyd med, men når jeg har seilt langt og i kraftig vind, har jeg flere ganger mistet kjølevannet når motoren skal startes opp. Den eneste forskjellen på gammel og ny montering er at svanehalen på enden av eksoslangen ligger litt lavere enn før. Om kjølevannet suges helt ut slik at systemet blir fullt av luft, og det er årsaken, vet jeg ikke. Hvis noen av dere har synspunkter på dette, vil jeg være glad for å høre fra dere...

RIGG

Jeg vil også be dere undersøke terminalene på undervantene. Både Harald Husa og jeg har ved slutten av sesongen oppdaget brutte kordeler på undervantene ved salingshornene. Jeg har hørt om flere mastehavarier som følge av at et undervant har røket.

FORSIKRING AV RIGGEN

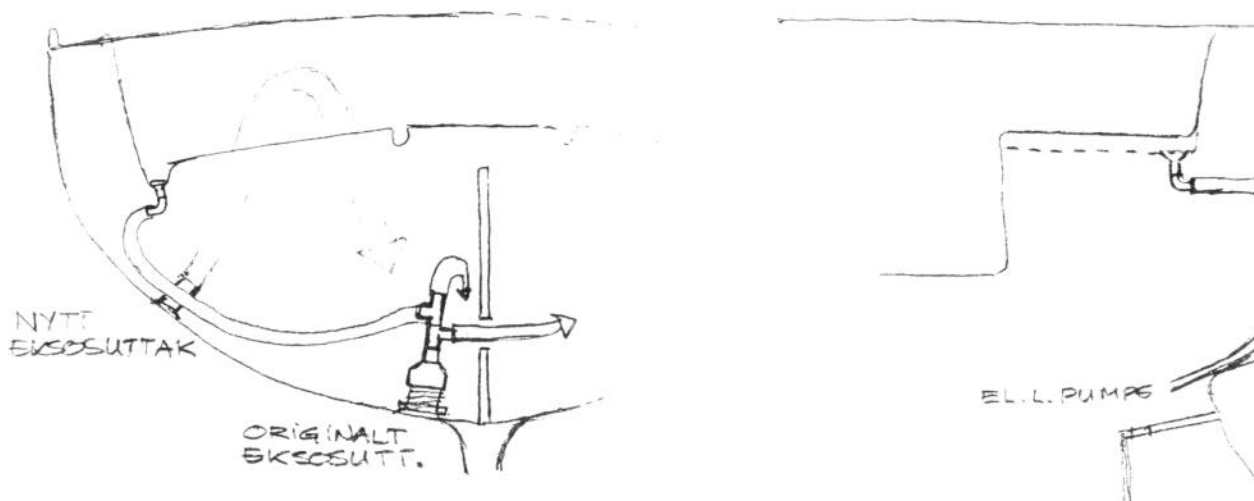
Forøvrig vil jeg gjøre dere oppmerksom på at forsikringsselskapene har ulik praksis når det gjelder dekning av riggskader. Uni-Storebrand har aldersreduksjon på masterøret, noe Norske Sjø (NSF) ikke hadde. Dermed byttet jeg over til Norske Sjø. Riggen er jo etter min oppfatning den mest utsatte delen på en seilbåt, og når en ny rigg gjerne koster 70-80 000 kroner, vil i allefall ikke jeg ta sjansen på å måtte betale store egenandeler, i tillegg til en høyere pris på selve forsikringen. Undersøk med forsikringsselskapet ditt hva du reelt får dekket ved rigghavari.

MINDRE VANN I AKTRE KJØLSVIN

Willing har en svakhet i romlukene akter, ved at dreneringsrennen rundt lukene faller feil vei. Dette fører til at regnvann (og sjøvann) har en lei tendens til å renne over og ned i rommet. Med kjølsvinet under motoren som mellomstasjon, der det blander seg med oljesøl og andre uhumskheter, ender det opp i kjølsvinet, der det får rikelig anledning til å skvalpe rundt og svine til. Jeg har spekulert mye på dette problemet og har kommet nærmere en løsning: Da eksosuttaket ble flyttet ut i borde, ble den gamle skroggjennomføringen ledig. Hvorfor ikke kople på dreneringer fra romlukene?

Jeg gikk til rørleggeren med problemet, og snart hadde han til en pris av noen hundrelapper tryllet fram det jeg trengte. Løsningen ble å bore hull til $\frac{1}{2}$ " ? skroggjennomføringer innerst i dreneringsrenna. Skroggjennomføringene ble kappet til riktig lengde og påmontert et 90 graders kne. Kappstykket ble montert i enden av kneet og bøyd akterover. I det gamle eksosutløpet ble det laget til et "juletre" som det heter på oljespråket. Ved hjelp av overganger ble den indre daimeteren redusert til $\frac{1}{2}$ " her ble det påsatt to T-stykker oppå hverandre. Den elektriske lensepumpen ble koplet til toppen, og ved hjelp av slangeklemmer og klar armert PVC slange, ble det laget en forbindelse mellom lukedreneringen og juletreet. Slangene ble lagt langs skroget/akterspeilet. I tverskottet mellom lukene ble det boret et passelig hull til slangen fra styrbord side. Til tetting ble det brukt gjengetape, og silikongummi til lukedreneringen. Husk å være tålmodig med silikon, la silikon herde før du trekker til mutteren. Da får du en pakning i stedetfor å skvise ut silikon.

Denne løsningen ser ut til å fungere bra. Mengden av vann i aktre kjølsvin kan i lange perioder være tilnærmet 0. Det som gjenstår, er å legge pakninger på lukene. Jeg til nå ikke funnet noen pakning som er passende. Lukene har lås bare i fronten. For å få et større press har noen montert krokar i aktre, øvre kant. I disse krokene kan man henge tauverk. Den ekstra tyngden er kanskje nok til å klemme luka helt til. Hvis man lurer på hvor vannet kommer inn, kan man jo gjøre som bilmekanikerne gjør når bagasjerommet lekker: La den ene (et barn?) ligge i rommet og observere, mens den andre spylor fra utsiden...Kanskje noe å tenke på? Synspunkter mottas med takk!



BYGGEHÅNDBOK

Byggehåndboka som verftet utarbeidet for selvbyggere er en grei oppslagsbok for den som vil lære noe om hvordan båten er bygget. Om det skulle være behov for reparasjoner eller ombygginger, vil håndboka kunne bety spart tid og kanskje sparte ergrelser. Vi har bundet den pent inn til deg, likevel koster den bare 100 kroner. Kontakt Jan Otto Jansen 38024804 for bestilling.

GJØR DET SELV SERVICEBOK FOR VOLVO PENTA

Jan Otto Jansen kan også skaffe deg en kopi av denne boka for en billig penge. Boka tar deg gjennom enkle serviceprosedyrer for motor.

LADING AV BATTERIER MENS BÅTEN LIGGER PÅ SJØEN

Jeg har hatt vedlikeholdslading av batteriene mens båten har ligget ute denne vinteren. Hans Olav Rørheim, Klepp, har advart mot dette, da han har hørt at drevet kan virke som anode under ladeprosessen og som følge av dette bli korrodert i stykker. Jeg har derfor koplet jordingskabelen fra ved batteriet, og venter med en smule bekymring på å inspisere drevet ved slippsetting til våren. Hvis noen av dere vet noe om dette, eller har erfaringer på området, hører jeg gjerne fra dere.

NYE MEDLEMMER

Heidi Edvartsen
Frydenlundsgate 7
2010 STRØMMEN

Sven Chr. Balssløv
Intertech Handelsselskap
Pb 3191 Elisensberg
0208 OSLO

Finn Køber
Espelundsveien 2
4630 KRISTIANSAND

BEDRET TILGANG PÅ INNSENDT STOFF

Til dette bladet har jeg mottatt stoff fra flere kanter. Det er meget positivt og i tråd med grunnideen om at alle bidrar litt. Jo flere bidrag, jo flere medlemsaviser. Hva slags stoff er vi mest interessert i? Selvfølgelig mest det som har med selve båten å gjøre: tekniske spørsmål, reparasjoner, vedlikehold, forbedringer/videreutvikling av ideer. Tips om trimming, seilteknikk spesielt for denne båttypen, eller beretninger om turer man har vært på, eller planlegger å gjennomføre. Det er også kjekt å få presentert et problem, da det gjerne setter tankene og telefonen i sving.

NWK PÅ INTERNET

Dere kan nå sende meg E-post på denne adressen: "lovinda@online.no" Ved

vanlige bladutgivelser vil det ta en relativt lang tid fra man presenterer et

problem og til man får et eventuelt svar på trykk. Ved hjelp av E-post kan denne prosessen gå mye raskere.

KLUBBGENSERE

Vi vil nå tilby dere nye klubbgensere i omtrent samme, gode kvalitet som den som vi fikk produsert for 3-4år siden. Mine gensere ser ut til å ha tålt vasking meget bra. Prisen blir kr130,-pr stk +forsendelseskostnader, i oppkrav. Ring eller skriv til formannen for bestilling. Angi størrelse (S, M, L, XL, XXL)og antall. Fargen er mørk blå.

KLUBBMERKER

Vi har fortsatt mange broderte klubbmerker på lager til kr 20,- pr.stk.(Selvkost) Kontakt formannen for bestilling.

NY SPRAYHOOD TIL SOMMEREN

Vi har fra Jens Sagen, som forøvrig laget den originale sprayhood'en , bomtrekket og putetrekk/gardiner fått et tilbud på nytt. Tilbudet kom før jul og det begynner å bli en stund siden det. Det finnes flere varianter. De originale har påført en merkelapp med et nummer. Dette nummeret er det viktig å oppgi ved bestilling av ny.

SLINGREOPPHENG TIL KOKEAPPARATET

Fra Dag Solberg har vi mottatt en tegning og grei beskrivelse av noe mange som benytter Willingen sin til havseiling har savnet. Som han ganske riktig nevner, finnes det sikkert flere løsninger, men denne er den første konkrete jeg har hørt om som virker.

WILLINGTREFF I FRAMTIDA

Vi har gjennomført 3 Willingtreff, dessverre med sterkt synkende deltakelse. I 1996 stilte 2! båter til avtalt tid da vi skulle møtes i Kvåsefjorden. Senere kom riktignok 2 familier til, men da hadde vi allerede avlyst arrangementet. Dette antallet er så lavt at vi uten noen vanskelighet skulle kunne tromme sammen flere båter hvor som helst i nærheten av de største byene i Norge. Kanskje en av dere i Bergen/Kristiansand/Brevik/Oslo kunne ta initiativ til lokale treff? Dag Solberg har foreslått å møtes under trebåtfestivalen i Risør i begynnelsen av August. For meg som bor her vest, er det forbundet med en del problemer å kunne delta med egen båt så langt øst, utenom ferietiden.

Jeg foreslo løselig å seile på tur sammen fra Kristiansand/Mandal til Danmark, gjerne inn Limfjorden ved Tyborøn, men jeg fikk ingen respons på forslaget sist sommer.

Kanskje er tiden mer moden i år? Vi ferierte i Limfjorden i 1990 sammen med to andre familier fra Farsund. Turen fra vest mot øst kan varmt anbefales, særlig fant vi den vestre delen av Limfjorden vennlig for oss nordmenn som ikke er vant til den helt store trengselen i havnene.

Dette vil bli et tema på årsmøtet.

BYTTING AV BÅT

Ferietiden er kort for mange, avstandene i de norske kystfarvann så store, noen av kyststrekningene man må passere så tøffe, at man kanskje lar drømmen om å utforske nye farvann ligge. Hvorfor ikke bytte båt?

Man kommer langt på en dag i bil, mye lenger enn man klarer på en uke i båt. Og så ligger der en båt, helt maken til din egen, klar til å seile avgårde, i et nytt og spennede farvann. Så kan du legge ut på oppdagelsesreise i trygg forvisning om at din egen båt blir tatt hånd om av båtvanter folk som har forutsetninger for å behandle båten din på samme måte som du selv ville gjøre.

Selv om båten av noen opphøyes til en status som nærmer seg andre kjære medlemmer av husstanden, og selv om det å gjennomføre ferien i egen båt har blitt en tradisjon det er vanskelig å endre på, kan det være fordeler med å bytte båt innbyrdes i NWK.

Ta for deg medlemslista og Norgeskartet. Kanskje tør du å ringe, eller svare hvis noen spør nettopp deg? Lykke til!



Postadr.: postboks 7014 Vestheiene, N-4602 Kristiansand S
Besøk/Vareadr.: Mjåvann industriomr., 4600 Kristiansand S

Telefon 38 18 31 11
Int. +47 38 18 31 11
Telefax 38 18 31 12
Int. +47 38 18 31 12
Bankgiro 6318.05.03422
Postgiro 0813 5618293
Org.nr. NO 915 624 472 MVA

Willingklubben
v/Svein Mathisen
Bronsestubben 1
4070 Randaberg

28.10.97.

Vi takker for Deres forespørsel og har herved gleden av å tilby følgende:

Sprayhood lang/kort komplett m/bøyer til Willing Kr. 4.261.-

Sprayhood lang/kort u/bøyer til Willing Kr. 2.581.-

Ved bestilling innen 01.12.97. gir vi 15 % rabatt på ovennevnte pris.

Når det gjelder bomtrekk, bomtelt og luketrekk må kunden sende det gamle for kontroll/kalkyle. Dette fordi det ikke finnes «en standard». For klubbens medlemmer gir vi også en hyggelig rabatt på dette.

Vi vedlegger vår varekatalog med presentasjon av stoler, kalesjetilbehør, kalesjepleie etc.

Håper vårt tilbud er av interesse og ser frem til å høre fra Dem igjen.

Med vennlig hilsen

Jens Sagen AS

for Arne Sagen

Dag Solberg
Myrabakken 14
1370 Asker

SLINGREOPPHENG TIL KOKEAPPARAT I WILLING.

Det finnes sikkert bedre og andre måter å løse slingreoppheng på, men det fungerer tilfredsstillende med følgende løsning. Dog et sikkerhetsråd; forlat ikke kokeapparatet mens det varmes opp f.eks med rødsprit da flammen kan bli litt høy.

I mitt tilfelle har jeg brukt følgende mål og deler:

4mm tykk aluminiumsplate. Knekk to langsgående kanter for avstivning på ca. 1cm nesten parallelle om man ønsker (den undre kan sikkert vinkles spissere mot hovedkanten oppe, men pass på at hengslet ikke kommer nedenfor, da det kan hindre fri svinging, derfor har jeg kun gitt 5 grader spissing).

Aluminiumsplatens knekkes med en 8cm kant, festekant mot benkeskap, vinkel 60 grader.

Jeg har brukt 3 stk. rustfrie skruer, 6mm med glatt hode og firkant under hodet, 3 rustfrie skiver Ø 23.5mm og 3 stk. vingemuttere. Bor 6,2mm hull i aluplaten og fil firkanthull så behøver du ikke bruke verktøy ved montering på og av. Få noen til å holde for deg, og bruk aluplatens hull som mal når du borer det første hullet. Sett i skruen og skru til. Bor så det andre hullet, sett i skruen og skru til, bor så det siste hullet i benken.

Husk at det muligens på din Willing er en list som går nedenfor kanten inne i benken, det gjelder øverste skrue. Sjekk det før du borer øverste hull i aluplatens 8cm festekant. Jeg glemte det og måtte skjære av et stykke av listen inne i benken.

Påse at du gir ekstra bredde for kokeapp. pluss hengsel, legg gjerne til en ekstra cm på hver side.

Husk å fore opp under messingknappene med minst 7-8mm både mot deksel og aluplaten slik at hegslenes svingdel ikke skraper borti.

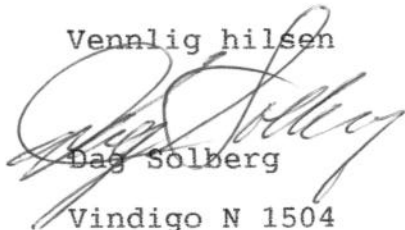
2 stk. 117.5mm lange rustfrie hengsler. Disse poppes fast ca. midt på endestykkene av kokeapparatet etter at du har laget "nøkkelhull" i dem. Når kokeapparatet står i sin vanlige bingestilling skal hengslene være foldet utover og ned og ikke montert høyere på kokeapparatet enn at dekselplaten over kokeapparatet akkurat har klaring.

2 stk. forniklede messingknapper (samme type som den du har til å kneppe på sprayhooden). Den ene monteres på dekselplate med gjennomgående rustfri skrue (jeg boret et større hull i messingknappene enn standard; 5mm skrue, dessuten freste ut større forsenking) 30.55cm målt fra bunnen av kokeapparatbinge og opp. Fra babord kant av dekselplaten 25,5cm.

side 2

For å måle ut hvor messingknappen skulle monteres på aluplatten hang jeg ganske enkelt kokeapp. på messingknappen på dekselplaten og la bøker under til kokeapp. var i vater (aluplatten var selvsagt først skrudd fast i benken), stakk messingknappen inn i "nøkkelhullets øverste kant og merket av, det ble nøyaktig nok.

Vennlig hilsen



Dag Solberg

Vindigo N 1504

P. S. hvis man synes en aluplate vil se klumpete ut kan man sikkert istedenfor lage et oppheng i rustfri stang som sveises sammen. Man kunne jo lage to ben øverst av stenger som kan stikkes ned i huller boret i benkens trelist, derved behøves kanskje kun et feste nede på benkeveggen med vingemutterfeste. Det man da må være svært påpasselig med er at kokeapp./ hengslet kan svinge fritt uten å hekte i stangrammen.

SKISSE. LINJEOPPHENG FOR
KONSTRUKT. WILCING.

LEGG TIL 1 CM KNEKK

28 CM

HAKK FOR KANTTELISI

PÅ DEN KESKAP

37 MM

120°

90°

38,5 CM

55°

47 CM

LEGG TIL 1 CM BREDD KNEKK

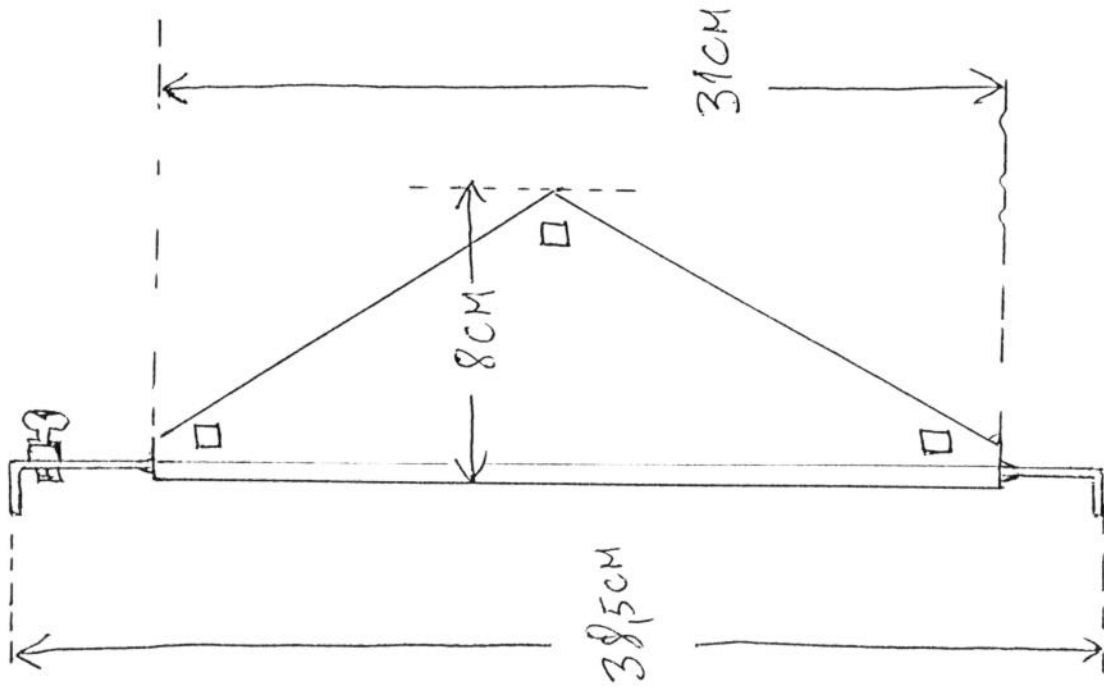
32 CM

FORNIKLET
MESSING-KNAPP

30 CM

DET ER LURT Å
LAGE EN MAL I
STIV PAPP ELLER
TYNN KRYSSFINER
FØRST.

SKISSE: SLINGREOPPHENG FOR
KONEAPP. WILCING



PASS PÅ AT AUSTIVNINGES
INNEKKENE VENDER
VEKK FRA KONEAPP.

Norsk Willingklubb

v/ Svein Mathisen

Topaskroken 1

4070 RANDABERG

Skjervøy, 10. april 1997

Hei !

Jeg heter Gunnar Areklett og er muligens det ferskeste medlemmet i Willingklubben. Jeg kjøpte Willingen "TABITA" av Arild Solheim våren 1996. "Tabita" er, som du kanskje vet, byggenummer 1 og har fortsatt det originale hydrauliske motordrevet installert. Jeg fikk transportert båten ned til Oslo fra Trøndelag på bil og båten har siden ligget på Dronningen, Bygdøy da jeg selv er medlem i KNS. Jeg overtok komplett dokumentasjon på båten fra Arild og blant alt papiret fant jeg bladene fra Willingklubben og leste disse med stor interesse. Det er både nyttig og inspirerende lesning.

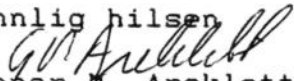
Jeg har ikke brukt båten så mye ennå og det skyldes flere forhold. Vi har en "attpåklatt", Julie, som nå er i 1 1/2 år gammel og i tillegg har jeg inneværende år jobb som kommunelege i Skjervøy i Nord-Troms og måtte la båten bli igjen hjemme i Oslo.

Jeg har jo selvfølgelig store planer for båten, det jeg hittil har gjort er å fjerne alle de gamle teppene på skrogsiden. Det er jo ikke til å unngå at de etter hvert har preg av å ha vært mer på reise i 22 år. Det krevde en god del skrape- og slipearbeid å fjerne limrester. Best var det faktisk og bruke skarp Morakniv. Teppet har jeg erstattet med lys-beige "skai" med skumgummibaksid limt med løsemiddelfritt kontaktlim. Resultatet ble meget vellykket og noe av "båt-lukten" forsvant også. I toalettrommet og klesskapet fjernet jeg også teppene, pusset helt ned og malte med hvit to-komponent maling. Vasken var litt sprukken og den byttet jeg ut med en ny, hvit vask. Det som står nærmest på planen er å sette inn holding tank for toalettet. Jeg hadde tenkt å få laget en som skal stå rett bak toalettet under vasken. Motoren hadde en oljelekkasje, men den ble utbedret sist sommer og jeg fant også da ut at en av motorfestene hadde rustet av. Dette er nå fikset og jeg skal montere ferskvannskjøling på motoren i vår. Jeg har hørt noen si at det ikke er så lurt fordi det da kan løsne avleiringer å sette seg fast i kjølesystemet, mens andre har anbefalt å ettermontere. Jeg har allerede kjøpt inn delene, så avgjørelsen er tatt. Har du noe synspunkt på dette ? Motoren er en Volvo Penta MD 2 som er totalrenovert tidlig på 90-tallet og går fint. Riktignok får jeg ikke så stor fart på båten, men det skyldes vel effekttapet i den hydrauliske overføringen. Båten fikk ny rigg i 1991 fordi Arild mistet hele riggen over bord en natt han var på vei fra Island til

Norge. Han søkte nødhavn på Færøyene ! Seilene er velbrukte, så det var gledelig å se at dere vil kjøre anbudsrunde på seil til høsten. Jeg tenker på rullegenua og evt. fullspile storseil. Båten er som de fleste Willinger baktung. Jeg leste om en Willing som hadde motoren midtskips. Vet du hvordan han løste det praktisk ? Hva kan man gjøre med dette bortsett fra å flytte mest mulig løsøre forover ?

Jeg satte pris på artikkelen om montering av hyller i forpiggen og den bruksanvisningen kommer jeg til å følge. Denne sommeren satser jeg på å leie ut båten, så får jeg bare glede meg over nordnorsk sommer med liten båt denne sommeren.

Vennlig hilsen,


Gunnar M. Areklett

P.t. Postboks 378

9180 SKJERVØY

Tlf. 77760030 (p), 77760155 (a)

Ny eier av "TABITA" seilnr. 5476

P.S. Dersom du har flere klubbmerker, ønsker jeg 5 stykker.

LAKKERING AV BLÅ STRIPE.

Det er en kjennsgjerning at den blå stripa på hyttetak og skrog har en tender til å bli noe matt eller rett og slett slitt bort. Det siste skjedde med "Teddy". Blåfargen på hyttetaket forsvant når jeg polerte, det ble bare hvitere og hvitere. Her måtte det ny lakk til!

Jeg har lakkert en del før og tenkte å gjøre dette selv siden billakkerere, kompressorer, etc. medfører store kostnader og mye maskeringsarbeid.

Laknummeret er: **GAT 25504** og fargen heter: **GULF BLAU**

Lakken får du laget hos leverandører av lakk til bilindustrien. I Kristiansand benyttet jeg Bang & Folkestad. (Aa.Hafnor eller Per Hagen kan også brukes. Lakken fylles på vanlige 400 ml. spraybokser. En til hver side av hyttetaket er nok.

Før lakkering må den gamle lakken pusses og sparkles. Bruk epoxysparkel, det holder bra. Ved sprøytelakkering må overflaten være utrolig fin. Bruk våtslipepapir og avslutt med minimum 600 -papir. For ikke å slipe på den hvite gelcoaten maskerte jeg rundt det blå feltet med **blå** maskeringstape. Vanlig maskeringstape deler seg og limet blir sittende igjen - håpløst.

Etter sliping og fjerning av tape må du vaske grundig med silikonfjerner eller acetone. Få bort alle limrester og urenheter.

Feltet som skal lakk maskeres på nytt. Heller ikke nå kan du bruke vanlig maskeringstape. Bruk "**fine line tape**" på glatte flater, så får du en skarp lakk kant. Deretter må området rundt maskeres. Jeg brukte 2m. bred plastrull som jeg la over bommen og over rekka. Fest dette godt. Nå må du igjen vaske flatene med silikonfjerner, bruk en ren fille som ikke loer. Det er viktig at flatene er varmere enn omgivelsene slik at lakken tørker innenfra. Dermed vil den ikke krakkele. Silikonfjerner må tørke før lakkering. Det aller siste trikket du gjør før lakkering er å tørke forsiktig over med en "**tack rag**". Det er en klebrig fille av gas som trekker til seg siste rest av støv. Den og fine line tapen kjoer du på samme sted som lakken.

Følg anvisningen på boksen. Lakk på kryss og tvers, sprøyteavstand varieres med typen på dysa (ca. 20 - 30 cm) Legg på mange tynne lag. Når du ikke ser gjennom lakkskiktet er du halvveis!! Ikke vent for lenge mellom hvert lag (ca. 5 minutter ved 20 C) Kunsten er å få lakken til å flyte ut og bli blank uten å renne. Beveg hånden jevnt, og start utenfor feltet som skal lakk.

Prøv på en annen flate før du setter i gang. Lykke til!

Jeg er godt fornøyd, og setter i gang med skroget i år!

Jan Otto Jahnsen (Kan kontaktes for info!)

Postregatta 97 - eller: Hvordan seile uten vind

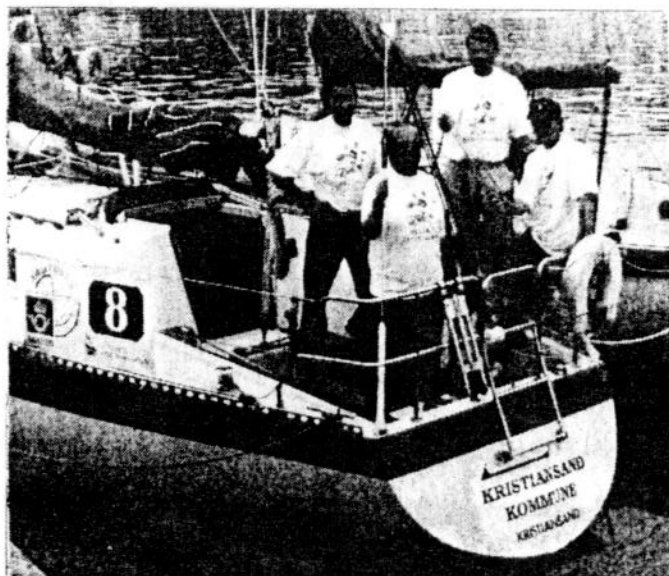
Posten feiret nettop sitt 350 års jubileum, og høydepunktet i feiringen var postens jubileumsregatta som gikk av stabelen 1.-8. august. Samtlige kommuner langs kysten av agderfylkene fikk utfordringen om å stille med egen båt.

Kun Kristiansand Kommune tok utfordringen.... Med bakgrunn i våre gode regattaresultater de siste sesonger tok informasjonsavd. sjansen på økonomisk støtte, men med ett krav: Kun seier er godt nok!

For anledningen ble Willingen optimalisert med nytt seil og en del annet utstyr.

"Teddy" ble dekket til av det velklin-gene navnet "Kristiansand Kom-mune" og med byvåpnet i baugen og nyskrubbet bunn kastet vi loss med kurs mot Risør.

Risør viste seg fra sin beste side, og Posten hadde sammen med Risør seilforening laget et glimrende opplegg.



Det unike ved denne regattaen var at alle anløpene passet inn med lokale folkefester. Det tilførte oss seilere mange fine opplevelser itillegg til seilingen. Det sosiale var var høyt prioritert.

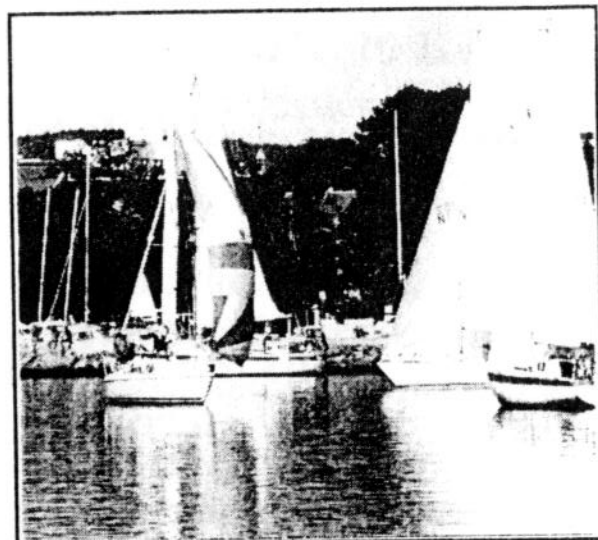
Resten av mannskapet ankom Risør utpå kvelden og med værkart og sjøkart ble taktikken lagt opp. Med lite vind ville vi gå med strømmen vestover før vi dreide mot syd. Mottoet er først ut og først i mål.

I det Thorbjørn Jagland fyrer startskuddet befinner vi oss like ved linjen, og kommer ut som båt nummer to i vår klasse.

Det er lite vind, og vi jobber intenst for å holde spinnakeren oppe. Jobbingen gir resultater, og vi beholder kontakten med de store, raske båtene. Etter 10 timers seiling krysser en splitter ny dansk, 40 fots Luffe rett foran baugen vår. (LYS: 1,30!!) Slikt gir selvtilit!

Kvelden er fin og en fantastisk solnedgang blir avløst av en kald og fuktig natt med motvind. Med bare 4 mann ombord blir det mye jobbing og lite søvn på de 100 sjømilene til Hanstholm. På kryssen ser vi lysene fra Kristiansand og Oksø fyr. Så nærme var vi før vi slo og gikk sydover. Når vi nærmer oss Hanstholm ser vi ingen av de andre båtene, og spenningen er til å ta og føle på. Vi har seilt bra, men har ingen å måle oss mot. Vel innenfor moloen bryter en behersket jubel løs: kun de aller største båtene ligger ved kai, og etter en times venting er det klart at ingen av de mindre båtene kan true en klar etappeseier, - uansett klasse.

Hanstholm vist ekte dansk gjestfrihet, og hadde lagt forholdene til rette for oss seilere. Derfor var det tungt å stikke til sjøs igjen, spesielt fordi vi bare var 3 igjen ombord.



Starten i Hanstholm var bra, men etterhvert løyet vinden helt. Med 20 grader i vannet ble det en del svømmeturer rundt båten. Utpå ettermiddagen kom det noe vind som førte oss mot Kristiansand. Vi så nok en gang lysene fra byen før vi slo vestover igjen.

20 sjømil ut fra Mandal blåste det opp, og vi måtte bytte forseil. Endelig skulle den nye hardværsgenoen opp. Vinden fortsatte å blåse rett i mot, nå oppe i stiv kuling. Båten slår og smeller i sjøene, men bestikket lyver ikke: vi gjør over 6 knop i gjennomsnittsfart - med full krysshøyde! Vinden fortsetter å øke til liten storm. Vi finner snart ut at vi har gjort denfeilen de fleste overmodige seilere gjør: Vi har alt for mye seil oppe! Når Jostein på 130 kg. blir spylt av rekka og havner i cockpiten er det nok.

Nå orker vi ikke mer juling, og tar ned storseilet.

Vi ankom Flekkefjord neste ettermiddag, slitne og ett hakk ned på resultatlista.

Neste etappe til Kristiansand ble den flotteste naturopplevelsen vi har hatt på lenge. Vi skled forbi Lista og Lindesnes i ca. 3 knops fart. Sola skinner, det er varmt og luften er krystallklar. Det gir en utrolig utsikt langt inn i fjellheimen. Vinden blir borte igjen, og vi bruker 22 timer på de 66 sjømilene til Kristiansand. Med en stor porsjon flaks vinner vi vår klasse på denne etappen også.

Totalt er ledelsen klar, men langt fra sikker når vi legger ut på siste etappe. Vi er 4 ombord igjen og gir alt. På alle de tidligere etappene har vi sett Kristiansand. Paradoksalt nok vil ikke byen gi slipp på oss når vi skal starte med Risør som mål. Etterhvert kommer vinden, og vi får en elendig start.

Vi er absolutt ikke der vi skal være. Strategien er å gjøre noe annet enn konkurrentene. Vi bruker vår lokalkunnskap og krysser innenskjærs gjennom Randesund.

Nå blåser det friskt, og båten går utrolig bra. Ute i Kvåsefjorden er vi

nummer 3 med bare større båter foran oss. Inspirert av dette står vi på, og seiler i perioder fortere enn langt mer moderne og raskere båter - helt til Grimstad. Her løyer vinden og de lette moderne båtene sklir fra oss ved hjelp av sitt store seilareal. Det går utrolig sakte med oss. I 8 timer lå vi utenfor Lyngør før morgenbrisen så vidt fikk oss i mål før maksimaltiden. Vi var den minste båten som klarte å komme i mål innenfor tidsrammen. Det var utrolig bittert å miste totalseieren etter så mye slit. Etter god mat og drikke i Risør havn, føltes ting bedre. Egentlig var vi alle vinnere. Tenk på skøytene som ikke kom i mål en gang.

På tross av lite vind hadde vi en fantastisk uke med godt og varmt vær. Regatta-arrangementet er det flotteste vi har vært med på. Kameratskapet og samholdet blant arrangører og seilere var helt spesielt. Premieutdelingen under Risør trebåtfestival ble en verdig avslutning:

Egentlig er vi veldig stolte over klasseseieren!

Jan Otto Jahnsen, Skipper
Mannskap: Jostein Søbye, Tor Øystein Rosseli, Geir Christiansen og Morten Skaiå.

Med "Lovinda" i Mobil North Sea Yacht Race '97

"Blir du med oss til Skottland i år?" Min gode venn Svein, skipper på Stavanger-Willingen "Lovinda" var på telefonen og ville forsikre seg om at deltagelsen i sommerens store begivenhet for det havseilende folk på begge sider av Nordsjøen ikke var i fare. Svein var arrangementssjef i år og hadde nedlagt uhorvelig mye arbeid med å øke deltagerantallet som desverre hadde vist en synkende tendens de siste år. Jeg hadde seilt med "Lovinda" i denne seilasen tre ganger før og beroliget skipperen med et "jada, regn med meg."

To skotter ble enige om å kappseile til Stavanger hvor de traff lokale havseilere som ble med på kappseilas tilbake til Banff i Skottland. Opplevelsen ga mersmak og ble starten til et samarbeid mellom Stavanger Seilforing, Banff Sailing Club og Royal Findhorn Yacht Club, om en årlig Nordsjø-regatta. Siden

1984 har starten gått vekselvis fra Banff og Stavanger. I 1990 kom Mobil inn som sponsor og de har i år fått selskap av Flyspesialisten.

I år startet 35 båter i Stavanger Byfjord den 22. juni, været var strålende, vinden var akterlig, men spak, og strømmen var sterk og rett imot. Det er den første dagen som er regattamessig spennende, senere forsvinner konkurrentene ut av synsfeltet. Lovinda er med sine 31 fot blandt de minste båtene, men er likevel erfaringsmessig en fryktet utfordrer til overall-troféet. Det har vært nære på flere ganger, men akkurat idet vi har "sett pokalen blinke" så har vind og strøm spilt oss et puss. De raskere båtene har kunnet innta sin whisky i forvissning om at et speilblankt hav sikrer plasseringen. I år var det statistisk sett vår tur til å ha flaks!

Svein og Paul fra Skottland utgjorde



forts. fra forrige side

ett vaktlag , mens nordsjødebutant Torfinn og jeg utgjorde det andre. Skipperfruen Irene var som alltid med og stepper inn ved arbeidskrevende manøvre, men hun er også høyt verdsatt i byssa hvor hun hver fjerde time ved vaktskifte tilbyr noe delikat.

Men foreløpig var vakter og mat tabutemaer for vi la strategi for første legg til Tungenes: Start nærmest land, slør inn til fjellveggen og kikk på ekkoloddet vår vårt valg. Det var lett for alle de andre startet ute og dermed lå vi straks forrest. Etter hvert fikk vi selskap av noen svære beist som på grunn av for stor bredde måtte passere oss i le. Innimellom forserte flåten midtfjors faretruende, men som regel skled de tilbake igjen når vindkastet la seg, bare ikke den siste gangen og dermed kom flere båter enn vi likte før oss til Tungenes, særlig ille var det med den andre Willingen "Lene II". Ved det ytterste skjær Håbåen ble det kryss, vi sto mot SV mens Lene II forsvant nordover med vind og strøm. En stund gikk det bak-

lengs og da gjorde vi det godt med dreggen i bunn på 65 meters dyp. Da vinden kom var Lene II iferd med å drive på Kvitsøy og ble sørgelig langt bak.

Over Nordsjøen er det som regel stående vind, når vinden kommer. I år fikk vi den nordfra, rett i siden. Etterhvert kulet det stivt og sjøen bygget seg opp, det var ikke mye igjen av sommervarmen når natten falt på. To stillongser og varmedress under regntøyet, skjerf, topplue og votter gjorde det imidlertid nesten behagelig. Vi styrer en halv time hver slik at begge får slått floke og lunet seg litt under sprayhooden iblandt.

I sjøen gjør vi stort sett tre ting: seiler, spiser og sover. Alle gleder seg over at milene legges bak og snart lyttes det intenst på VHF'en. Ved passering Sleipner cirka halvveis skal man melde fra, og dermed får man et inntrykk av hvordan det går. Mange klagde over mye sjø og sprut i år og radiotelegrafisten på Sleipner ga alle samme svar: "Ja, det er rart hva folk gjør for whisky." Ombord i

→



forts. fra forrige side

På hjemveien bød Nordsjøen på en noe varmere sønnvind, vi stevnet mot Bergen hvor flere av oss skulle hjemover med andre transportmidler. Vi kappkjørte mot klokka på slutten og vant såvidt etter råkjør med seil og diesel, slik at vi rakk hurtigbåt og buss fra Flesland. Helt uten uhell kom vi imidlertid ikke fra det ettersom skipperen stakkars tok av i den siste brottsjøen på turen og landet på ryggen i byssa, noe som visstnok ikke var bra for ribbena. Vestlandet viste seg fra sin beste sommerside

og neste morgen kunne jeg endelig finne fram den nye shortsen jeg hadde kjøpt for turen. Alikevel vil jeg anbefale Skottland for alle langturinteriserte, Mobil North Sea Yacht Race kombinert med litt turseilas gir helt uforglemmelige opplevelser. For to år siden kombinerte jeg regattaen med å seile gjennom Kaledonienkanalen og da var til og med været bra.

Tor Elling Halvorsen



Vindstille og bølger. Fra venstre: Torfinn, Paul, Svein, Tor Elling



forts. fra forrige side

Lovinda var imidlertid alt ved det beste, Willingen er sjødyktig og praktisk, verst var det med TV - kanna som seilte rundt i cockpiten som en gakkgakk i badekaret, dersom en sjø brakk ombord.

Den tredje dagen fikk vi land i siktet, vi antok å være i mål om ca. en time da solen kom fram og vinden ble sporløst borte. Tidevannet følger kysten her og vi hadde heldigvis trukket litt nordover på slutten for å krysse en evt. motstrøm mer på tvers. Dette var en ny strategi utviklet på grunn av dårlig erfaring. Spinnakeren kom opp, men bølgene gjorde at det eneste vi fikk til var knuter rundt fokkestaget. Storseilet slo som ett helt trommeorkester og ble derfor besluttet firt, dermed lyktes vi noe bedre med spinnakeren. Sakte men sikkert seilte vi sørvestover, men strømmen tok oss med østover slik at vi likevel nådde kysten for langt øst. Utover kvelden snudde imidlertid tidevannet og vi passerte mål i solnedgangen broachende i begynnende nattbris. Vel i havn i Banffs havneby Meduff

inntok vi dram med røkt sild og gledet oss over en fin tur og et godt resultat, mens vissheten om at verdien i en slik regatta ikke ligger i seieren, men i opplevelsen etterhvert overtok.

Endelig kunne Svein slappe av, vår ellers pålitelige skipper var i egenkap av arrangementssjef blitt helt umulig. Han sto på kaia eller regattakontoret og svarte på spørsmål hele tiden, selv når maten var servert! Med arrangementet vel ihavn kastet vi loss med kurs for Kirkwall på Orkenøyene, der lever de stort på gamle norske tradisjoner, går i 17. mai-tog og selger ølkrus med runeskrift på. Øygruppen byr på en mengde severdigheter, og på en dags busstur i storm og regn fikk vi se flere landsbyruiner, bautasteinsirkler og et pyramideformet gravkammer, det meste fra steinalderen, men vikingene hadde selvfølgelig også lagt igjen endel runetagging på dette. St. Magnus katedralen i Kirkwall fra 1137 er også vel verd et besøk.

