

NWK VÅR 2000

LIGHT-AVIS

Så kommer vi igjen ut med medlemsavis i "light" versjon. Siden sist har vi gjennomført årsmøte. Styret har akseptert gjenvalg. Aktiviteten har ikke vært på det nivå den burde være. Hovedgrunnen er at det kommer lite eller ingenting inn fra dere, det være seg spørsmål eller problemer eller artikler om ting dere har gjort. Jeg vil med dette utfordre dere til å gjøre noe med det.

NYE MEDLEMMER:

Rune Nygaard/Lena Bekkavik, Langhus
Bjørnar Stald, Oslo
Svein Marthinsen, Tønsberg

NWK PÅ INTERNET

Siden årsmøtet har vi kommet med egen hjemmeside på Internet. Adressen er: <http://home.no.net/willing/> Geir Løvslett i Mandal har gjort denne jobben og har påtatt seg å vedlikeholde siden. Dere oppfordres til å sende oss e-postadresser slik at den kan være med i medlemsregisteret. Dermed kan vi kommunisere effektivt med hverandre.

BESTILLING AV KLUBBGENSER

Årsmøtet bad om at vi sendte ut nytt tilbud på klubbgensere av samme kvalitet som sist. Genseren er mørk blå og har en logo med et seilplan i hvitt med gult Willing-symbol påtrykt. Vi har tatt sjansen på at dere vil ha dere nye klubbgensere og har derfor bestilt 50 stk til lager. Klubben selger til selvkost. Prisen kommer til å ligge på ca 125 kroner med moms, + forsendelsesomkostninger. De av dere som er interessert tar kontakt med oss så snart dere kan. Vi har bestilt 30 XL, 5 XXL, 10 L og 5M, ut fra hva det gikk mest av forrige gang. Oppgi størrelse og antall av hver. Hvis dere er raske, kan vi kanskje levere før jeg drar på ferie ved St.Hans-tider. Bestilling over internett anbefales.

JAKKEMERKER OG BYGGEHÅNDBOK

Vi har fortsatt en del jakkemerker til kr 20,- pr stk. Byggehåndbok kan du få ved å henvende deg til Jan Otto Jansen.

WILLINGTREFF

Årsmøtet bestemte også å invitere til regionale Willingtreff første helga i august (5-6 august). Det blir for Stavangerregionen på Langøy ved Finnøy (kontaktperson Svein Mathisen, tel 51 41 89 44), og for Kristiansandsregionen i Ny Hellesund (Kontaktperson Jan Otto Jansen tel 38 03 48 04). Andre regioner som vi ikke har snakket med kan jo på lokale initiativ samles i områder der det finnes en del båter, f.eks Trondheim, Bergen, Grenland og Oslo. Jeg foreslår at en av dere tar initiativ og kontakter likesinnede i sitt nærmiljø. Miljøet i Limfjorden kan jo ordne sitt eget treff i Danmark.

BRUKTBÅTMARKEDET

Willing er for tiden en ettertraktet bruktbåt, som det er vanskelig å få tak i. Jeg har rett som det er kontakt med folk som ønsker å kjøpe. Her er noen av dem:

Per Krogsrud
Rørvikveien 25
3770 Kragerø
Privat 35 98 01 63, mobil 900 67 645, jobb 37 11 92 00.

Arild Iidsøe
Fjellmoveien 5
4070 Randaberg
51 41 04 51

Prisene som båtene blir solgt for ønsker jeg å holde meg orientert om. En 1982 -modell ble nettopp solgt for 255 000, med prisforlangende 220 000. Budene startet på 185 000. Så noen tror visst at båtene er på billigsalg.... Etter mitt skjønn bør prisene i dagens marked ligge på ca 300 000 eller mer for en pen, velholdt og oppgradert båt. (gode seil og bra motor er viktige faktorer, da dette er relativt tunge investeringer) Ny Willing kostet omtrent det samme man måtte betale for et husbankhus tidlig på 1980-tallet...

UTSTYRSBØRS:

Har du noe du ønsker å kjøpe eller selge? Ta kontakt med oss. Vi kan legge dine ønsker ut på websiden.

Bra brukte seil kjøpes. Bjørnar Stald

Dere ønskes en god seilingssommer. Vi skal på sørlandsferie i år og tar med oss Limfjorden fra vest mot øst, hvis været er bra. Lovinda kan kalles opp på VHF: LN 9123

Randaberg 17.mai 2000

NWK
Svein Mathisen

e-postadresse: lovinda@sensewave.com

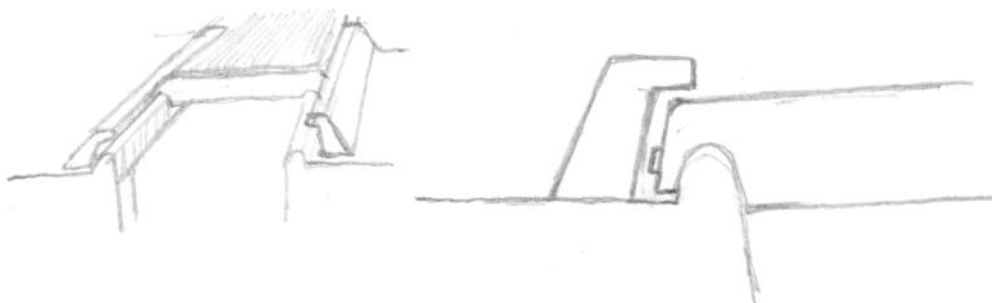
HVA GJØR FOLK MED BÅTENE SINE?

BESØK OMBORD I "LINE II"

Jeg var for en tid siden ombord i NOR 750, Line II, som tilhører familien Husa her på Randaberg. Denne båten har vært på langtur med sin tidligere eier Ronald Øyen. Harald Husa har gjort mange andre kjekke modifiseringer som jeg skal nevne her.

SIKRING AV SKYVELUKA

Standard skyveluke i Willing holder etter mitt skjønn ikke mål når det gjelder sikkerhet til sjøs, i det jeg frykter at manglende styring vertikalt gjør den sårbar for å bli slått overbord av brottsjø bakfra. Denne båten har en kraftig profilert teak-kloss montert i forlengelsen av rammen på lukegarasjen. Skyveluka har en styretapp i siden som går inn i et spor i siden på den profilerte teak-klossen. Slakken er stor nok til at luka kan løftes over lemmene.



En annen Willing jeg har sett har en anordning som ligner på låsen i garasjeporter, der en midtmontert lås har en vinge som er koblet til to skyvestenger som går inn i metallhylser i lukekarmen på begge sider. Det finner sikkert også andre måter å løse dette problemet på. Selv har jeg spekulert i å kjøpe profilerte skyvelister av aluminium eller messing slik som finnes på en del svenske båter fra omtrent samme tid. Men jeg vet ikke hvor slike er å få tak i.

EKSTRA AVSETTINGSPLASS I BYSSA.

Line II har et kjekt klaffebord som kan vippes opp i enden av pentryet ved vasken, og som dekker rommet mellom pentryet og kartbordet. Bordklaffen sperres av annen klaff som er montert på skottet bak bordklaffen.



SUPERCOOL I KJØLEBOKSEN

Line II har montert en Supercool-enhet i enden av kjøleboksen bak skottet til el-skapet. Aggregatet har behov for en viss lufting for å virke slik det skal. Her er det ført en 4" fleksislange av vinyl under dekk bakover til styrbord stuerom i cockpit.

En billigere løsning kan kanskje være å kjøpe seg en kjøleboks med aggregatet i lokket (ca 1200,-), og så lage en ny tilpasning der lokket brukes som lokk i kjøleboksen ved el-tavla. Men etter min oppfatning bør man ikke gjøre seg altfor avhengig av strømforbrukere i en seilbåt. Men jeg ser jo at det ikke alltid er så lett å skaffe seg is til kjøleboksen når man er på tur om sommeren....

LANDSTRØM

Line II har et kjekt opplegg for landsstrøm montert av en proff elektriker. Inntaket er montert på tverrskottet inne i babord sturom i cockpit. Kabel er ført fram til sikringsskap i plast som er montert bak aktre skott i byssa. Her ligger en solid batterilader som kan vedlikeholdslade flere batterier. Kablingen er lagt inne i en kabelbro/renne av plast med deksel og er ført gjennom skottene inne i sturommene i byssa og babord los-køy. Det er laget til 12V kabling til batteriene og 220V til en vanlig dobbel stikk-kontakt på skottet under salongbordet. Her er det montert en el-ovn av god kvalitet. Systemet er sikret med jordfeilbryter og automatsikring.

Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at når man lader med landstrøm, må batteriet ikke være jordet i motoren. Resultatet vil bli kraftig galvanisk tæring på drevet/propell-bossen. - polen på batteriet bør ha en egen frakopling fra båtens øvrige el-system. Dette bør undersøkes med fagfolk på strøm i båt.

GASS I BÅT

Line II har gassanlegg ombord. Gass er en svært renslig og enkel energikilde i båt. Gass er naturlig nok forbundet med atskillig skepsis blant båtfolk. Men moderne utstyr og lekkasjesikring/alarm har løftet sikkerhetsnivået atskillige hakk i været. Ombord i Line II står gassbeholderen i en egen drenert plasttønne i stybord sturom i cockpit. Det driver et varmeapparat basert på radiator/vannbåret varme. Brenneren står på babord skott inne på toalettet. Byssa er gassfyrt. Anlegget er sikret med elektronisk alarm. Den reagerte momentant på en test med lighergass.

Gassanlegg krever meget omhyggelig montering for å sikre seg mot lekkasjer på kortere og lengre sikt. Lengre strekk legges vanligvis i kopperrør. Kopper blir sprøtt ved vibrasjoner. Derfor må et rør sikres med klammer med en viss avstand. Slangere må være av spesialkvalitet og anlegget må testes for lekkasje før det tas i bruk. Jeg tror at forsikringsselskapet krever montering av godkjent installatør. Det tror jeg nok også er det lureste.

Hvis man ferdes i utlandet skal man imidlertid være oppmerksom på at det kan være problematisk å få påfylt gass. Sannsynligvis må man kjøpe ny flaske og nye tilkoblinger når man kommer ut.

For oss som seiler rundt med Optimus og lampeolje kan det vise seg å være vrient å få tak i lampeolje. I Skottland er dette sesongvare og kjempedyrt å kjøpe i lampeforretninger. (50 kr literen..) Parafin er enklere å få fatt i, men lukter og soter mer.

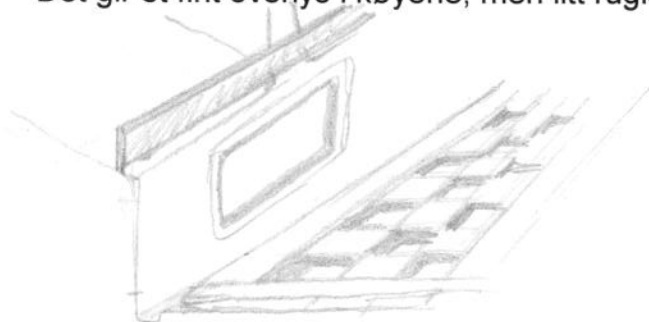
APROPOS KOMFYR

Willinger av nyere modell har parafinkomfyr som standard. Å ettermontere gasskomfyr tror jeg at folk med eldre modeller skal vente litt med. Jeg

spekulerer litt på å montere komfyr i Lovinda, men skal det bli slingreoppheng, må byssa ombygges en god del. Jeg vil drøfte med konstruktøren om det kan la seg gjøre å få til en langskips montering.

VENTILER I STIKKØYENE AKTER

Line II har montert to Lewmar ventiler som kan åpnes innefra i stikkøyene. Det gir både ekstra lufting og lys. Noen foretrekker å legge seg i disse køyene med hodet inn. Da blir det litt mørkt der inne. Ventilene i denne båten er montert i høyde med cockpit dørken. Det passer akkurat med dimensjonene. I en annen båt har jeg sett vinduer montert flush på ryggstøet i cockpitbenkene. Det gir et fint overlys i køyene, men litt ruglete kant å sitte imot.



FORHØYEDE LEBRETT I LOSKØYENE

Når det seiles hardt og med litt for mye krenkning, vil lebrettene i loskøyene føles litt lave. I Line II er dette ordnet på en veldig grei måte ved at det er montert ei håndrekke fra akterenden(Hode-enden) og framover mot røstjernet. Slike håndrekker er å få kjøpt nesten på metervis. Samtidig har du ei grei håndrekke når du beveger deg under dekk i rufsete sjø.

Line II framstår som meget pen og velholdt. Båten har fått nylakkert mørk blå stripe som er oppsiktsvekkende blank. Ja, båten ser nesten ut som den er kommet ny fra verftet! I skrivende stund har den også fått ny Volvo 28 hesters motor og flotte nye seil. Båten hevder seg meget bra i lokale regattaer.

Lønner det seg så å oppgradere båten sin? Ikke for å selge, tror jeg, med det er i alle fall mye rimeligere enn å kjøpe ny båt. En pen og velholdt båt er jo en glede å eie og bør være lett å omsette til en god pris. Gjennom årene har jeg snakket med en del tidligere Willingeiere. Mange av dem angrer på at de kvittet seg med båten. Det var noe eget med Willing, kjekk innredning og lett å seile alene. Trygg båt. Man kan vel kanskje kalle det et ulykkelig kjærlighetsforhold? Så hvorfor ikke stille med det man har?

SEILTRIM MED WILLING

Jeg har fått spørsmål fra Gunnar Eikill i Haugesund om hvordan han skal få båten sin til å gå. Siden dette kan ha allmen interesse, tillater jeg meg å gjengi svaret jeg gav ham.

Jeg må understreke at dette er mine erfaringer og ikke nødvendigvis det som alle kan/bør rette seg etter.....Hvis andre har tips om hva som gjør at de får sine båter til å seile bra, så er det positivt.....

I seiling er det to hovedfaktorer som spiller inn. Det ene er båtfart og det andre er bevisste, riktige veivalg. Derfor bør man gå systematisk til verks:

Veivalg

Lag deg ei bok med kartkopi og plass til å kommentere hver eneste seilas du er med på. Tegn opp ditt eget veivalg og de som seilte best sitt veivalg. Snart ser du hvor det lønner deg å seile.

Båtfart.

Du skriver ned hvor mye det blåste (mål vindstyrken!), hvor skjøtevogna for genoa og uthalet for storseilet står. Noter gjerne også hvor stor fart du har på loggen.

Det er av svært stor betydning at du har et sammenligningsgrunnlag mellom vindstyrke og seiltrim. Når vinden øker fra feks 4m/s til 6m/s snakker vi om mer enn dobbelt så mye vindkraft! ($4 \times 4 = 16$, $6 \times 6 = 36$)

Skjøtepunktets plassering.

Når det blåser lite skal skjøtepunktet flyttes framover i forhold til der det står ved 5m/s. Når det blåser mer skal skjøtepunktet flyttes tilsvarende bakover.

Merk opp en standardplassering og tell hull+/- i forhold til dette.

Standardplasseringen finner du ved å sy inn/klebe på tre sett med lus(telltales) i genoaens forlik (del forliket i 4 og sett ett sett med lus i hvert delingspunkt ca 30 cm fra forstaget) Så strammer du genoaen inn slik at den er ca 15-20cm fra salingshornet og styrer full bidevind. Så loffer du forsiktig opp i vindøyet mens du observerer om lusene på lo side løfter seg samtidig. Da er skjøtepunktet riktig satt. Hvis det øverste settet med lus løfter seg først, må skjøtepunktet flyttes framover (akterliket er for åpent). Hvis nederste sett med lus løfter seg først, er skjøtepunktet for langt framme(akterliket for lukket) og skjøtepunktet flyttes bakover.

Hvor står busen?

Du må observere hvor busen står i genoaen. Dette er meget viktig! Den skal stå litt forenom midten. Dette justerer du med fallet. Stramt fall trekker busen framover, slakt fall trekker busen bakover. Et utblåst seil har busen for langt bak uansett hva du gjør. Sitt selv og observer foran masten og få noen til å justere fallet, så ser du det med en gang. En trimstripe i seilet gjør dette enklere. Har du ingen, kan du jo ta en linjal og male/tusje en 1cm tykk vannrett stripe fra forlik til akterlik på begge sider, ca halvveis opp i seilene.

Storseilet er litt annerledes. Du merker opp med tusj eller kjøper deg en tape med tallinndeling på som du fester på begge sider av bommen ved

innfestingen av akterliket. Så setter du et målemerke på seilet slik at du har et mål på hvor stramt eller slakt uthalet er. Storseilet skal ha et sett med lus i akterliket under hver spilepose. Du strammer på bidevind skjøtet så mye at den aktre delen av øverste spilen er paralell med bommen når du sikter oppover i seilet. Den øverste lusa kan knekke bak seilet ca 50% av tiden, de andre skal stå rett ut. Når dette skjer er storseilet riktig skjøtet.

Busen i storseilet skal stå litt aktenfor midten. Fallet brukes til å trimme inn dette. Når det blåser litt mer, strammer du uthalet og evt. cunningham for å flate ut seilet og trekke busen fram igjen (vinden trekker busen bakover) Storseil som er for dypt kan flates ut ved å bøye masen litt mer. (slakke undervantene litt og stramme babystaget)

Dybde i seilene

Jeg har ingen klare formeninger om hvor dype seil en Willing bør ha. Dette er et spørsmål mer for seilmakere og eksperter. Men en tung båt trenger dypere seil (mer kraft) enn en lett båt. Regattaseil kan derfor være noe flatere enn turseil som skal drive en båt tynget full av utstyr.

Nå kan du høste...

Når du har funnet sammenhengen mellom vindstyrke og seiltrim, kan du jo bare måle vinden og sette innstillingen, så går båten alltid like fort under samme forhold!

Høyde eller fart?

For å få høyde på flatt vann skal forstaget være så stramt som mulig. På Willing gjør du dette i to steg. Først må toppvantene være satt så hardt du tør. (Toppvantene trekker mastetoppen bakover.) Så trekker du akterstaget så hardt du tør. Da er det lite sagg i forstaget og båten vil styre høyt i forhold til konkurrentene.

Denne trimmen gir høyde, men mindre framdriftskraft. NB! Når det blåser lite eller det er mye sjø(/vind), trenger du kraft. Da må akterstaget slakkes. Da blir busen i seilene dypere. Du seiler lavere, men raskere!

Løygangens funksjon

Løygangen er en mye viktigere trim enn mange er klar over. Du skal betrakte begge seil som en enhet. Når det blåser mindre, trenger du dypt totalt seilplan. --> trekk skjøtevogna opp i lo! Når det blåser mer, trenger du et flatere totalt seilplan. Det oppnår du ved å sende skjøtevogna ned mot le. Du vil raskt kjenne på roret og se på loggen om dette er riktig. Når båten blir hard på roret er det første du gjør å sende skjøtevogna ned mot le, når presset letter gjør du motsatt. Det beste er å installere en skjøtevogn som har trimsnorer. Så sitter du med snora i hånden og kjører løygangen hele tiden på kryss. Hvis du gjør dette riktig, skyter din båt fart og høyde i kastene, mens konkurrentene ligger flate og broacher med roret på tvers! Storseilskjøtet slakker du vanligvis ikke, annet enn når båten blir hekt umulig å styre.

Hvis du ikke kan kjøre løygangen, strammer du kick'en så mye at storseilets akterlik ikke tvistes ut om du slipper på storseilskjøtet. Da kan du slakke kjøtet uten at storseilet mister kraften sin når båten er tung å styre...

Vektplassering:

I lite vind setter du mannskapet midtskips i le, og mellom rekkestøttene 1 og 2 på rekka i lo når det blåser. Ikke folk i cockpiten unntatt med spinnaker på lens i mye vind. En mann(75kg?) i le i cockpiten på bidevind trenger to mann(150kg) i lo for å veie opp vekten. En mann kan sitte og trimme genoaskjøtet inn og ut i vekslende vind (seilet strekker seg når det blåser) Ikke seil regatta med båten full av vann, og slett ikke tungt utstyr i baug eller hekk. Samle vekten over kjølen. Minst mulig dingeldangel i mastetoppen. (1 kg i masten= 50 kg på kjølen + båten hogger hardere i sjøene)

Bauteteknikk

Så gjelder det bauteteknikk. Luff hurtig opp til vindøyet samtidig som fokken ikke slippes for tidlig. Hold båten litt igjen i vindøyet før du slipper den ned på nye halser. Hvis mannskapet er på hugget, er hele genoaen på plass før den er fylt, og de slipper å slite seg ut på å sveive den inn. Ikke gå baut i hytt og vær. En Willing taper litt i slagene i forhold til lette båter med brøkdelsrigg.

Strategi.

Seil dit du vil og dit du mener det er riktig, ikke la konkurrentene bestemme. Hvis du har rett til veien men presser en konkurrent til å slå for deg , kan det ødelegge for dine videre planer: gi ham plass og la ham heller gå!

Vindkantringer

Følg med på kompasset. Vinden skifter gjerne 10-20 grader hvert 5.minutt.Når du må falle mer enn 10 grader bør du slå motsatt, les av kompasset og passe på å slå tilbake når vinden dreier igjen. Slik kan du tjene 100-vis av meter på konkurrenter som ikke følger med!

Fri vind. Prøv alltid å skaffe deg fri vind. Hvis andre båter eller terrengformasjoner gir deg dårligere vind så velg en annen vei. Fri vind= bedre båtfart og større handlefrihet.

Strøm

Unngå motstrøm, seil i medstrøm. Hvis du har kalibrert loggen riktig kan du via GPS i cockpit hele veien se om du har strøm i mot eller med. Den som klarer å utnytte strømmen kan skaffe seg betydelig mer fart enn all verdens seiltrim og flott utstyr kan gi...

Lykke til