

**SHE IS FAST
ABLE
AND
WILLING**



NORSK WILLINGKLUBB MARS 2002



VI HARALD
NORGES KONGE



GJØR VITTERLIG

at Vi under 18. august 1998 har utnevnt

Sivilingeniør Janntferman Linge

til *for fortjeneste som båtkonstruktør* av
Ridder 1. klasse

DEN KONGELIGE NORSKE
SANKT OLAVS ORDEN
av hvilken Vi selv er Stormester

Under Vår hånd og Sankt Olavs Ordens segl

Harald R

Perben Muntze

Per Jansen

Aktuell med ny OL-båt

Tordis Ødbehr

Til OL. Nå er han aktuell med sin OL-båt nummer to, Jan Herman Linge. Ynglingen skal til OL i 2004.

Samtidig som han har noen skisser på tegnebrettet av en splitter ny båt, som han vil kalle gamling, er det særlig en ting han har å tenke på. Ynglingen skal bli OL-båt for damer i Aten i 2004. Soling har seilt seg gjennom OL siden 1972, og skaffet konstruktøren på Munkesletten 24 OL-medaljer.

Nå venter garantert tre nye medaljer og Linge fryder seg like mye som utøverne som innkasserer medaljene.

Han nikker smilende samtykkende, Jan Herman Linge, når fru Tuva er frempå og bedyrer at mannen er sprekkeferdig av stolthet over å bli den første konstruktøren bak to OL-båter. Ynglingen sørget ikke minst daværende kronprinsesse Sonja for å skape blest om som «sin» båt.

Den gledelige nyheten om ynglingen kom ikke alene på ISAF-kongressen (Det internasjonale seilforbundet) i november for et drøyt år siden. Linge ble samtidig tildelt forbundets gullmedalje for sin fremragende innsats for seilspporten, og vår egen seilerkonger sto for overraskelsen.

Som ikke det var nok heder, var han året før utnevnt til Ridder av 1. klasse av St. Olavs orden for tilsvarende innsats som designer.

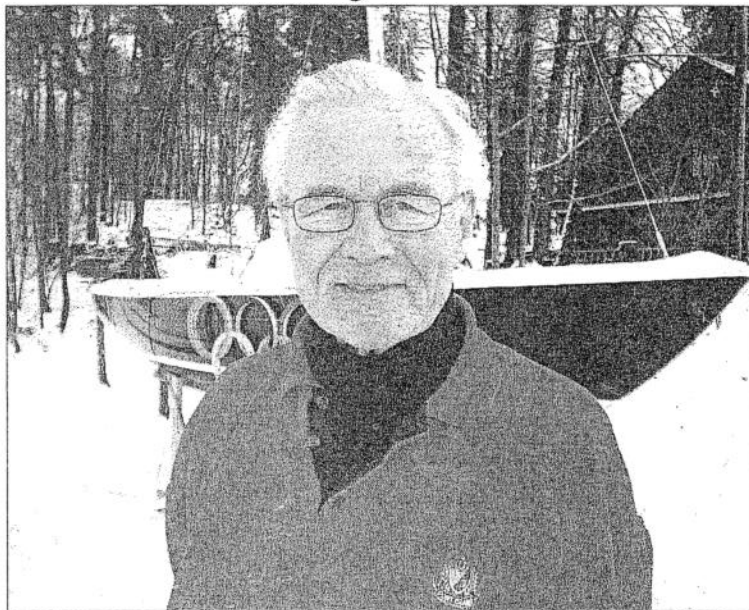
På millimeteren!

– Jeg hadde egentlig tenkt å ta det litt mer med ro. Med da ynglingen ble valgt ut som OL-båt var det bare å gå i gang med å modernisere den, sier Linge.

– Var den ikke bra nok, da?

– Det er strengere regler for OL-bruk. Det skal være en entypebåt, alle så like som mulig slik at det er mannskapet og ikke utstyret som avgjør plasseringen, sier Linge og forklarer i vei om millimeterpresisjon.

Båtene produseres flere steder og tidligere kunne kjølen variere med pluss/minus 4 millimeter og skroget med pluss/minus 6 millimeter. Nå har



BÅTKONSTRUKTØR: Jan Herman Linge er både stolt og glad over at ynglingen hans er blitt valgt ut til ny OL-båt. Litt av en gave til en mann som fyller 80 år!

FOTO: TORDIS ØDBEHR

Linge greid å halvere tallene på de nye formene.

Gamlingen

Nye båter blir gradvis til. Han drømmer (selvfølgelig) om båter, det er ofte da de gode ideene kommer. 80-åringen har et vell av båt navn i hodet. Den neste skal hete gamling!

– Foreløpig seiler jeg alene. Men man vet ikke hvordan formen blir etter hvert, og jeg har allerede bygd om en yngling til en venn av meg som ikke greide havseileren sin lenger. Kanskje kan gamlingen bli brukbar både for de gamle, de uerfarne og for enkelte handikappede, sier konstruktøren, som også sysler litt med tanken på en liten, billig seilbåt på 15 til 18 fot. Blant annet. 40-50 seilbåter har han konstruert og seilbåt står hans hjerte nærmest. Men han er mester for minst det dobbelte antall motorbåter.

– Trebåter har sjel, sier mannen som har gått i breisen for å frembringe plastbåter til oss.

Kunst og vitenskap

Jan Herman Linge er ikke akkurat den som skryter av seg selv. Men ikke engang fruen behøver å bidra i så måte. Alle hedersbevisninger gjennom årene taler sitt tydelige språk. Båtkonstruksjon er kunst forent med vitenskap, og han har lyktes. Han har mottatt Jacob-prisen fra Landsforbundet Norsk Brukskunst, ærespris fra Norges Tek-

80 år

Jan Herman Linge

» Jeg hadde egentlig tenkt å ta det litt mer med ro. Men da ynglingen ble valgt ut som OL-båt var det bare å gå i gang med å modernisere den!

nisk-Naturvitenskapelige forskningsråd for ny norsk industriell produksjon, designprisen for nettopp ynglingen og «årets båt-diplom» har han flere av.

Det finnes andre som har konstruert flere båter enn ham. Men ingen følger opp produksjonen som Linge. Han er til stede og prototypen prøvесеiler han. En og annen barnesykdom kan jo finne, og da vil han heller oppdage dem selv enn at andre skal gjøre det.

Klengenavn

– Når har du tenkt å bli en skikkelig pensjonist?

– Jeg holder på så lenge jeg har lyst og helse. Jeg føler meg ikke som en pen-

sjonist. Jeg har en rar venn som gjør alt han kan for å få i meg fiskemel. Det er så bra for å holde seg frisk. Fiskemelet skal hjelpe mot forkjølelse, isjias, gjøre at du tenker klart og påvirke potensen positivt. Han mener han vil leve til han blir 116 år, og da er det kulen fra en elskerinnes sjalu ektemann som vil gjøre det slutt. Det jeg vil frem til er at han har den rette innstillingen, sier Jan Herman Linge med klengenavnet Kikki, et navn blant andre kongeparet bruker om sin gode venn.

– Hvorfor Kikki?

– Det navnet ga jeg meg selv, mens jeg fremdeles lå i vugga. Mor og far greide ikke å bestemme seg for hva jeg skulle hete. Det eneste jeg kunne si, var ki-ki-ki, forteller han.

Dermed fikk den lille navnet Kikki inntil Jan Herman endelig ble bestemt.

Linge-kompaniet

Faren ja. Martin Linge, som falt under krigen. Senere gikk sønnen inn i kompaniet som bar farens navn og ble opplært som sabotør.

Han ble tatt til fange, men greide å rømme over til England. Seks ganger hadde han fløyet. Men aldri vært med på en landing. Ikke før i april 1945; da lot han fallskjerm være fallskjerm.

NWK KLUBBAVIS 2002

Det har gått en tid siden forrige klubbavis. Det er kjekt å registrere at det har kommet inn en del materiale fra leserne:

- Svein Hansen har skrevet en artikkel om forsterkning av hovedskottet.
- Knut Andresen har noen innredningstips.
- Jeg har også fått en del bilder fra Dag Solberg for å illustrere en tidligere artikkel om slingreoppheng av kokeapparatet. Dessuten kommer han med noen betraktninger om ny rigg. Han viser også til en kjekk patent for utskifting av krympeplast på rekkewiren.
- Bart Kaller har skrevet en artikkel på engelsk om innbygging av kjøleaggregat for isboksen. Jeg har også etterisolert isboksen og montert kjøleaggregat, men med kompressoren på et annet sted enn det Bart Kaller valgte i sin artikkel.

Min egen båt har gjennomgått en større ombygging av byssa til langskips slingreopphengt komfyr og montering av ankerluke/-brønn i baugen. Dette blir også omtalt.

Nye medlemmer:

Geir Løvslett har nedlagt mye arbeid med web-siden vår. Det har gitt ganske gode resultater, noe som medlemstilveksten bærer preg av. Vi ønsker disse velkommen i klubben:

Bart Kaller, Nederland
Erik/Cher van Leeuwen, Nederland
Henrik Ljungberg, Sverige
Magne Aalen, Laksevåg
Bjørn Petter Skjeltorp, Hølen
Jarle Hommedal, Skien
Johnny Fornes, Porsgrunn

Heder til Jan Herman Linge

Jan Herman Linge fylte 28.februar 80 år. For en tid siden ble han også utnevnt til ridder av St.Olavs orden av 1.klasse. Han fikk også i november 2000 ISAF's høyeste utmerkelse. Vi gratulerer!

Årsmøte i Stavanger onsdag 17.april

Alle årsmøter i klubben har til nå funnet sted i Kristiansand. Denne gangen prøver vi oss med en vri og kaller inn til årsmøte i Stavanger:

Tid: onsdag 17.april kl 19.00

Sted: Sparebank 1, SR-bank's administrasjonsbygg i Bjergsted terrasse 1, Stavanger

Arrangør: Bjørnar Jacobsen

Vær vennlig å melde fra til formannen om du kommer. Saker til årsmøtet bes være klubben i hende innen 10.april.

Min kone og jeg tenker på å ta oss et år fri for å seile med Lovinda med utreise sommeren 2002, og da er det kanskje tid til å skifte ut formannen, evt skaffe en vikar? Forslag til kandidater?

Klubbgenser/Halvmodell/bestilling?

Vi har hatt en runde med produksjon av nye klubbgensere i god kvalitet. Det er fortsatt noen igjen på lager. Kontakt kasserer Thor Steinar Thorsen.

Modell av båten er noe vi har jobbet med en tid. Vi vil forsøke å produsere en halvmodell i tre eller plast. Prisen vil være ca 300 kr/stk i tre halvfabrikat, men da må klubben dekke utviklingskostnadene (3 000-10 000) av egen kasse. Siden dette vil gjøre et svært stort innhogg i klubbkassen, vil vi ha tilbakemelding fra medlemmene for å kunne forsvare en slik pengebruk. De som ønsker å kjøpe en halvmodell av Willing, bes melde fra til klubben snarest, enten skriftlig eller muntlig eller via e-post.

Det eksisterer allerede en halvmodell i skala 1:10. Dersom noen av dere har kontakter som kan

nedskalere en slik modell ved kopieringsfres/datastyrt freseverktøy, er vi meget interessert i dette.

Willing til salgs

Det ryktes at det har vært solgt en del båter det siste året til gode priser, dvs i området 230.000 -270.000. Det generelle prisnivået på bruktbåter har tatt seg opp, men fortsatt bør Willing kunne omsettes for 300.000 eller mer for et pent og velholdt eksemplar.

I skrivende stund er Finn Bentsens gamle og meritterte "Feeling" i oppdatert utgave for salg.

WILLING -79

Willing i meget god stand til salgs.

Høy rigg. 14 kh Volvo MD7 m/seildrev og foldepropell (ny gummibelg i 2001).

Nytt Harken rulleforstag (2001). Helseplet storseil, full spinnakerutrustning og god seilgarderobe.

Sprayhood og bomtrekk, samt UV-trekk til rullegenoen. GPS, autopilot, logg, ekkolodd, VHF, radio/kassett. Mye utstyr for øvrig. Pent og velholdt interiør.

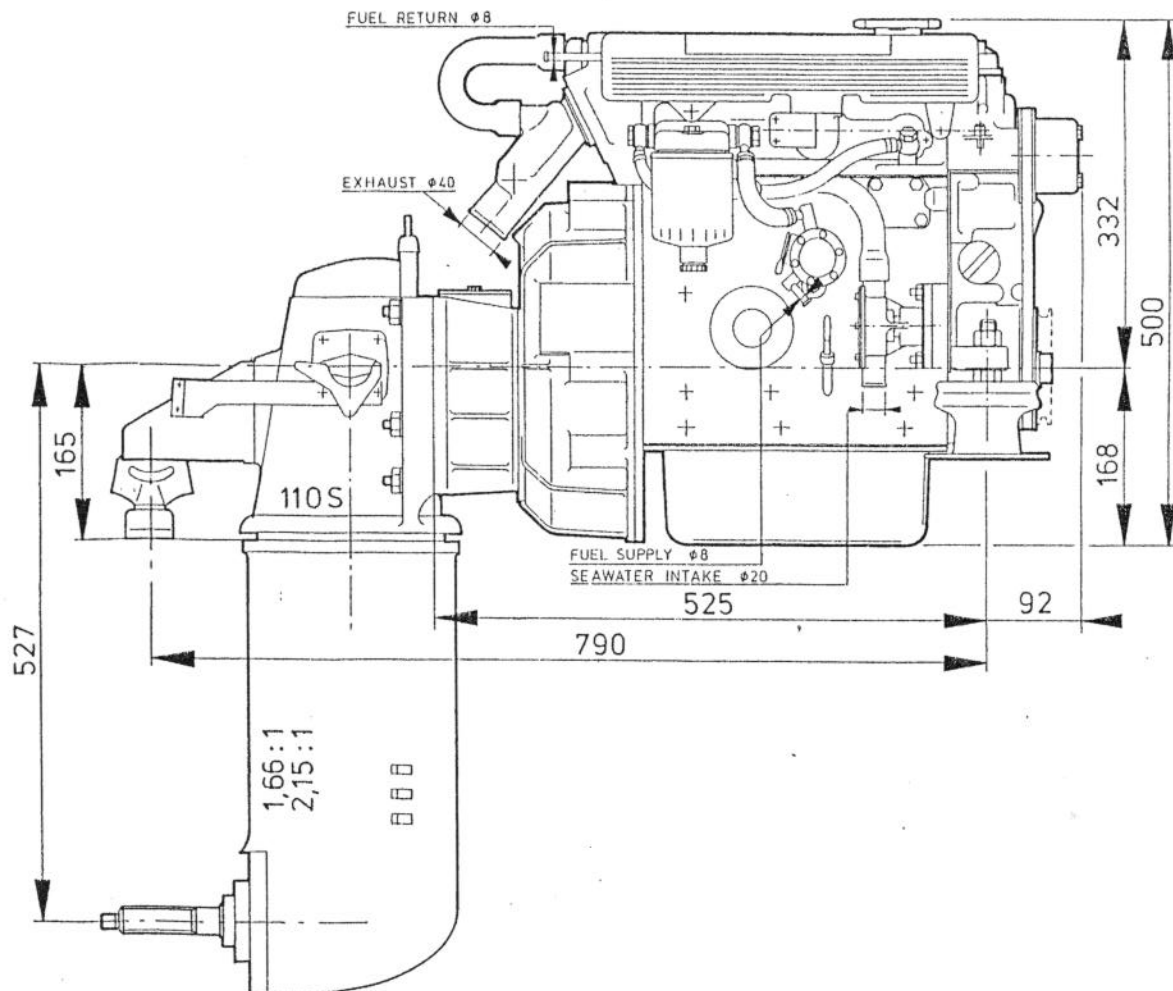
Kontakt Per Krogsrud, Kragerø for nærmere informasjon: 35 98 01 63

Ny motor?

Vi tøffer ennå rundt med vår 25 år gamle 13 hester MD7. Motoren er ferskvannskjølt og fikk en sylinder/topplukksoverhaling for 4 år siden. Motoren starter lett og går fint, men soter litt for mye.

Jeg fattet interesse for en annonse for Vetus som tilbyr kjekke motorer som kan bruke det gamle Volvo-drevet. Vetus leverer et adapter som tilpasning mellom ny motor og gammelt drev. Det skulle bety en betydelig besparelse i penger og arbeid ved skifte av motor. Jeg fikk et tilbud (2001) på 52.000 for en 25 hester 3-sylindret Mitsubishi, tilsvarende Volvo kommer på ca 90.000 (med nytt drev).....

Foreløpig synes jeg det er for galt å kassere en grei motor, selv om det blir noe sot rundt eksosutløpet/hekken, så den gamle står fortsatt ombord.



Welcome to the Norwegian Willing Club!

Thank you for your inquiry concerning our club. We are international more due to almost identical languages in Scandinavia. Unfortunately we have not been able to serve our public in English on our website. This will take considerable time, so for the moment it is easier for us to answer direct questions rather than translating almost 10 years work as writer and editor of our club magazine.

The idea of the club is to help the owners of this high quality sailboat to take care of their boats, to serve as a network for mutual information and problem solving, and to enrich the joy of being owners of a Willing. Besides, to keep a high second hand value of this magnificent and very elegant boat. After the start, the price of a second hand Willing in Norway has increased with 75-100%.....

We are trying to make a new magazine each year, depending on the number of articles sent by the members. The more that comes in, the more gets out....

Maintenance

You were asking for tips of maintenance. The boat was made from the best materials available in those days, and you may find the boat being in a remarkable good condition after all these years.

Interior woodwork

The interior was made from the thickest teak veneer and full teak. In case it needs refurbishing, you may use very thin layers of an oilbased varnish in a 50-50% solution with white spirit. Try a small area first.

Carpets and floors

My boat was bought with carpets on the floor and in the toilet. The carpet on the toilet was removed, the hull cleaned and sanded, then painted with polyurethane paint of the same colour as the interior (808/8008 or "spray-white".) The plywood lids were adjusted and clad with teak, and the floor was painted. Some boats are seen with all-over teak, some with brown paint in the floor. The combination of white painted plastic and teak lids is very satisfactory to us, light and very easy to clean.

The sprayhood/upholstery

The firm Jens Sagen in Kristiansand has still got the original designs for the textiles and can make new ones with a perfectly similar design and very well adapted.

Extra hatch

Some owners has put a new hatch between the end of the mast foot beam and the main hatch garage. This improves the ventilation and the light conditions under deck.

Improved interior

Since your boat has a relatively high building number, you probably have some small interior changes to the old standard:

there will be a shelf over the galley and chart table longside,
shelves in the forepeak,
and a stove in the galley.

Our boat is updated to this standard, and besides a propane stove has been built in longship in the galley. On some boats there are an anchor-box in the bow. We did this last summer to have a safe place for the propane....

Holding tank

A holding tank for the toilet can be built in behind the shelves in the toilet. Drawings can be ordered from the club. On my boat there is a pressure operated tank in the port bunk of the forepeak.

The hull

If there are scratches and scars on the GRP-hull it could be best to repair with gelcoat plaster or topcoat which is taken down with water-sanding paper gradually from 400 to 1000, then rubbing and repolishing up to high gloss. The colour of the hull is code 808 or 8008 of Jotun. The manufacturer recommends this process rather than repainting the hull. As you may see, the hull is very well curved with no bumps or inaccuracies, smooth and glossy.

The main problem is the blue pigments of the gelcoat. In Norway many owners has repainted the blue lines, with variable luck. The best results is seen when being spray-painted by a professional car expert. You may also do it yourself with loadable spray cans or special brush. If already painted, never use a 2-component paint on top of a 1-component! The makers of paints recommends to be very patient with the pre-work, the base for a successful result.

On some boats there may be osmosis problems, especially in the water line around the cockpit-zone. If the boat is in good condition, it could be a good idea to remove all antifouling and then give the hull a full epoxy paint treatment.

The keel

The keel is made from cast iron. It could be sand-blasted or grinded, then immediately given a zinc-rich primer and then epoxy plaster to correct and give the keel the best shape and finish. Then you treat the keel with high molecular epoxy paint up to the desired corrosion protection.

The saildrive

The diaphragm of the Volvo saildrive is recommended to be changed every 7 years, but we know owners still sailing around with the original one! If decided, the engine must be split from the drive and pushed backwards to make room for removing the saildrive. The diaphragm is in the middle of the drive, which has to be split. This is a quite simple job if you are used to mechanical work, but needs muscular power to remount the engine on its bedding.

The engine

After all these years some boats has got several new engines. If converted to freshwater cooling, the original engine could still be working. These days the Vetus is offering new engines to be mounted on the old saildrive at reasonable prices.

Because the exhaust outlet is under waterline when sailing, there could be considerable vibrations and noise coming from this area. In my boat there is an extra silencer mounted, and the outlet is moved to port side of the hull, approximately 50cm over the waterline and 10 cm from the transom.

The rudder

The rudder bearings should be inspected for wear. If you have to do something, the upper bearing could be taken out by removing the complete tiller and then unscrew the flange under the tiller with a plumbers wrench from underneath (treads on the rudder casing tube). The nylon bearing lies within this flange. Be aware that nylon sucks water which makes the bearing very easily too tight. If you can provide delrin or other more suitable materials, it could be an advantage.

The bottom bearing is made from two halves of bronze. If too roomy, it can be taken out by removing 3 screws through the skeg-fin.

Then you may insert a nylon/delrin bearing between the bronze and the steel of the rudder-axle. If the wear is relatively small you may carefully taper the two halves into acceptable play.

The rudder is very solid and made from two halves. On some boats a crack may occur in the seem hidden between the rudder-axle and the blade. If you push the rudder hard at the end you may examine if a crack is opening or not. If so, don't worry. But if you are planning to work with the bearings, the rudder can be removed. If so, you remove some GRP around the

seem and then bond it together again with fibreglass and epoxy. Never use Polyester-plaster under the waterline!

The teak of the cockpit

The teak on the benches in the cockpit will normally have to be replaced after some years. The standard way was to make a new set from thick water resistant plywood, clad with thick teak veneer liners and whole teak on the rim. In Norway many owners has changed into whole teak planking, made from 1X4inches teak. A slot may be taken on the touching surfaces between the planks and a small aluminium or hard plastic liner put into the recession to support/link the teak planks together.

The windows

The windows can be replaced if damaged, but the old dark blue acrylic is not available anymore. Now there is smoke grey. If there are scratches on the outer surface, it is better to do some water-sanding, rubbing and repolishing, as described for the hull. Normally the scratches are just below surface level.

New windows can be ordered from the old manufacturer in Norway, Gyli Plast at Søgne outside Kristiansand.

The rigging

Some boats has lost their masts, to my knowledge due to failure in the understays. My boat is now 25 years old and will have new standing rigging.

The Willing was after some time made with 2 rigging options: a standard rigging and a Bodensee-rig for sailing in weak winds. This rig was 1m higher, but very solid and too heavy. This causes better performance in weak winds, but worse in heavier winds (from 5m/s) This rig is probably on your boat since it was exported.

If you by accident should loose the mast, the constructor is recommending at thinner mast profile, double spreaders and a higher mast, or even a fractional rig, because a bigger main will improve the balance in low winds. But then it is not a standard boat anymore....

The baby stay is to prevent pumping in big seas, which could make the mast bend backwards and break. In light weather conditions you may remove the babystay which will make jybing the spinnaker a bit easier...

Chandlery

For the moment we can offer:

Sweatshirts. Marine blue with a club logo printed on. NOK 150.-

Embroidered club mark for attaching caps or jacket NOK 20,-

We are hoping to present a half model of the boat during year 2002.

With regards

Svein Mathisen

Norwegian Willing Club/NWK

svein mathisen

Fra: Bart <bartkaeller@hotmail.com>
Til: <lovinda@sensewave.com>
Kopi: <van.leeuwen@robinson-net.nl>
Sendt: 10. februar 2002 15:58
Emne: refrigerator

Hello Svein,

Many thanks for your e-mail concerning maintenance of my Willing, very comprehensive. Very useful tips.

You also sent your e-mail (as CC) to Erik/Cher van Leeuwen here in Holland. They did not receive it because you sent it to their old e-mail address, which is closed. Their actual and correct e-mail address is: van.leeuwen@robinson-net.nl Please change it, I already put through your message to them.

My contribution to the club magazine is the following:

"How to install a refrigerator in your Willing"

As you will know the Willing has a terrific ice-box close to the navigation-table only it is meant for ice cubes. To install an electrical 12V refrigerator for a nice cold beer or to preserve food you have to buy a cooling system with a separate compressor and cooling unit meant for the ice-box. The compressor can be installed in the space below the navigation table near to the inner hull of the ship. It should not be bigger than about 20x20cm. First of all cut out the bottom of the small cupboard situated just under the navigation table, with a jigsaw. Leave an edge of about 3 cm round in the bottom, so that you can lower the compressor through the hole. After this you make a foundation of wood in the "compressor room", so that the compressor can be installed more or less levelled. Glue the small wooden plank on the inner hull with Sikaflex. Make sure that the compressor fits on the plank correctly. Then drill a wide hole from the inner side of the compressor room right through the flank of the ice -box. This is the most difficult part of the operation, because you have very little working space. The hole has to be as big as the cooling pipes and electrical wires together, so that you can put through those to the ice box. The ice-box flank is double and insulated with polystyrene and about 3 cm thick. If you succeeded to make the hole, put through the cooling connectors etc. from the ice-box side, which are not connected to the compressor yet. Mount the cooling unit on the straight side of the ice-box, with the delivered parker-screws. Also mount the thermostat. Now install the compressor on the wooden fundament and fasten it with four screws, through the hole in the small cupboard. Be sure that the Sikaflex is hardened well enough, which takes about 24 hours. Connect the cooling pipes with the compressor by taking off the protecting caps. Please read the instructions of the manufacturer very carefully. Now you are ready to connect the electrical wires (please note the right Ohm rate of the wire) from the compressor directly to the batterie(s) in your ship. The plus wire should be secured with a suitable fuse. Be sure that the system stops automatically when the voltage of the battery becomes too low. Read the manual.

To make everything insulated as much as possible attach insulation plates (3 cm thick) made of foam, which are used in the building industry (inner side of roofs), to the wooden parts within the ice-box. Make moulds of carton first. Cover the measured insulation plates, which you can cut with a sharp kitchen knife, with a glass non-woven fleece and coat it with a two component compound, so that you can clean the surfaces better. The surfaces are stronger too, because without the coating the plates can be damaged on the edges quite easily.

Finally fill up the hole to the ice box with Sikaflex on both sides and fit in a piece of plywood

(0,8 cm) in the bottom of the small cupboard to cover up the hole made with the jigsaw. You can use your cupboard as usual.

Now you have a very good working refrigerator. Enjoy your cold beer or have a nice dinner on your boat. Another tip is to bring frozen meat, from your deep freezer at home and put directly in contact with the cooling unit in the ice-box. Your meat stays frozen for hours.

Greetings from,

Bart G.J. Käller, Owner of the Willing 31, nr. 116, in the Netherlands.

Oppjustering av kjøleboksen.

Kommentar til Bart Kaller's artikkel

Den erfarne seileren Holvig anbefaler i boka "Langturseiling" meget tykk isolering. Siden vi har tenkt oss et lengre opphold i varmt klima, har vi innsett at isboksen er for lite isolert. For å få en brukbar batteriøkonomi, må isolasjonen økes til ca 10 cm, samt at kompressoren må sikres tilstrekkelig avluftning for å kvitte seg med varme. Et kjøleaggregat av typen Isotherm Classic ble innkjøpt. Dette systemet leveres med ferdig fylte forlengelsesrør som gjør det mulig å montere kompressoren flere meter unna isboksen.

Plassering av kompressoren ble derfor i styrbord benk i cockpit, under dekk på skottet til stikk-køyen. Fra før av er det et hull fra varmluftslangen til den gamle Wallas'en. Jeg kommer også til å ta ut en ventil på akterspeilet, styrbord side.

Jeg valgte å demontere isboksen for å undersøke isolasjonen. Det er et arbeid jeg ikke vil anbefale noen å prøve seg på! Fordelen er at du kan ta med deg boksen hjem og jobbe der. Verftet har tilpasset 3cm isoporplater rundt boksen, og mer er det heller ikke plass til! Derfor bør heller isboksen isoleres fra innsiden. Bart Kaller har beskrevet dette. Du må ta ut el-tavlen, el-skapet og hyllen ved siden av kartbordet.

Obs: Skruene til el-skapet er delvis skrudd inn fra baksiden av aktre skott og delvis fra innsiden av skapet, nedover og oppover. Hyllen er skrudd fast i begge ender mot støttelister under isboksen.

Slik gjorde jeg det: Jeg brukte vanlig isopor 3cm+5cm som ble limt med polyurethan-lim. Tilpasning skjer med pappmaler/smygvinkel. Toppen bør ha 5cm isolasjon. Isopor lager mye avfall som er ugreit å hankses med (=isoporkuler over alt!). Isopor tåler slitasje svært dårlig og blir derfor også uhygienisk i det lange løp. Det anbefales derfor at den kles med en vaskbar overflate. Du kan også hos en entreprenør være heldig å få kjøpt blå polyurethanplater. Dette materialet er noe sterkere enn isopor.

I stedet kan du kjøpe ferdigkledde polyurethan-plater 5cm. De koster litt, men er nok et arbeidsbesparende alternativ. 5 cm isolasjonstykkelse er sikkert bra nok for skandinaviske forhold.

Jeg fikk tak i acryl-plater fra et verksted som lager reklameskilt. Jeg fikk disse bukket og bøyd på forhånd. Disse ble deretter limt til isoporen med polyurethan-lim og fuget med silikonfugemasse. Topp-platen til boksen pålimes isopor der åpningene til lokkene er skåret pent ut med elektrisk rotterumpe. Lokkene pålimes isopor senere. Fordamperen(O-form) skrur fast i boksen før topp-platen settes på plass og kjøleledningen føres gjennom boksen ved skut-sidede og ledes gjennom skottet og akterover mot aktre endeskott. Hulldiameter 30mm. Alternativt kan fordamperen brettes ut og formes til rommet den skal stå i. Når alt er tilpasset kan alt monteres og eventuelle hulrom skummes med et tynt, kontrollert, lag fugeskum. Vær forsiktig! Skru topplaten på umiddelbart!

For å forhindre kaldras, der kulden renner ned til kjølsvinet gjennom dreneringsslangen, valgte jeg å droppe dreneringshullet. I stedet må jeg innstille meg på å bruke tørkeklut når vann skal fjernes.

Tips: Dersom du ikke vil isolere boksen din, sier folk at is/isblokker holder seg ekstremt lenge når man har et kjøleaggregat i tillegg....

FORSTERKNING AV SKILLEVEGGEN MELLOM SALONG OG TOALETET.

Jeg har en 1977 modell Willing,Byggenr.60. En utmerket båt,som tilfredsstillter alle mine maritime behov.

For en tid siden oppdaget jeg at døra mellom salongen og toalettet ble temmelig treg i dørkarmen. Ved nærmere ettersyn viste det seg at treverket i veggen (skottet) mellom dørkarmhjørnet lengst opp til høyre (styrbord) og taket (dekket) var slitt fra hverandre,og dørkarmen ble derfor for trang.

Det er ikke mere gods (treverk)akkurat enn ca.3 sentimeter ved dette hjørnet (se bilde 1),så der burde verftet i sin tid satt inn en forsterkning under byggingen.

Veggen (Skottet) på høyre (Styrbord) side av døra var kommet 4-5 mm innover. Dette var årsaken til at døra var så trang.

Jeg laget en "jekk" av en strekkfisk og noen passende plankebiter,og satte denne i døråpningen. (bilde 1.) Jeg presset dørkarmene fra hverandre med denne redskapen,men dette gikk heller dårlig helt til jeg fikk en fiks ide om å slakke ned riggen først!! Da kom veggen (skottet) på plass uten protester.

Så vet man det.... Når man spenner opp riggen,belastet dette også tverrskottene i båten!

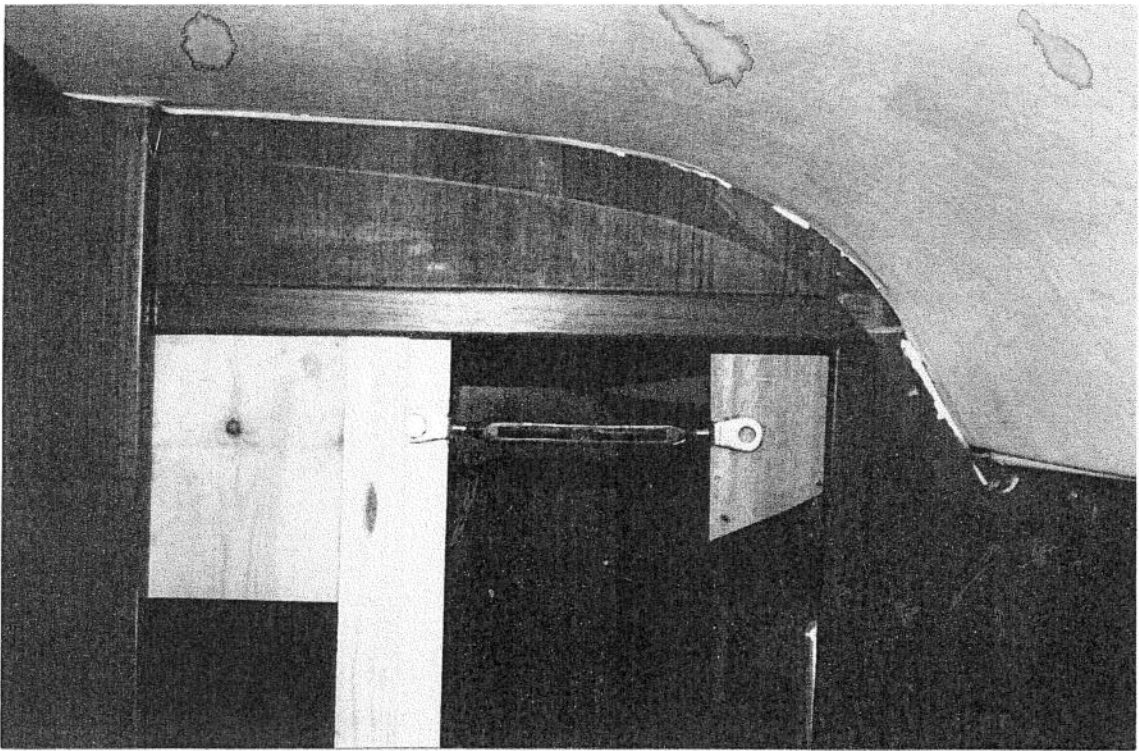
Jeg demonterte listene over døra,og tok også vekk en del av listeverket i dørkarmen i øvre hjørnet. Så tilpasset jeg to skinner av 3 mm syrefast stål over hjørnet,og skrudde disse godt fast med 6 gjennomgangsbolter med forsenkede hoder mot salongen,og muttere mot toalettet.(bilde 2 og 3)

Til slutt tilpasset jeg de gamle listene i salongen,og laget nye lister på toalettensiden

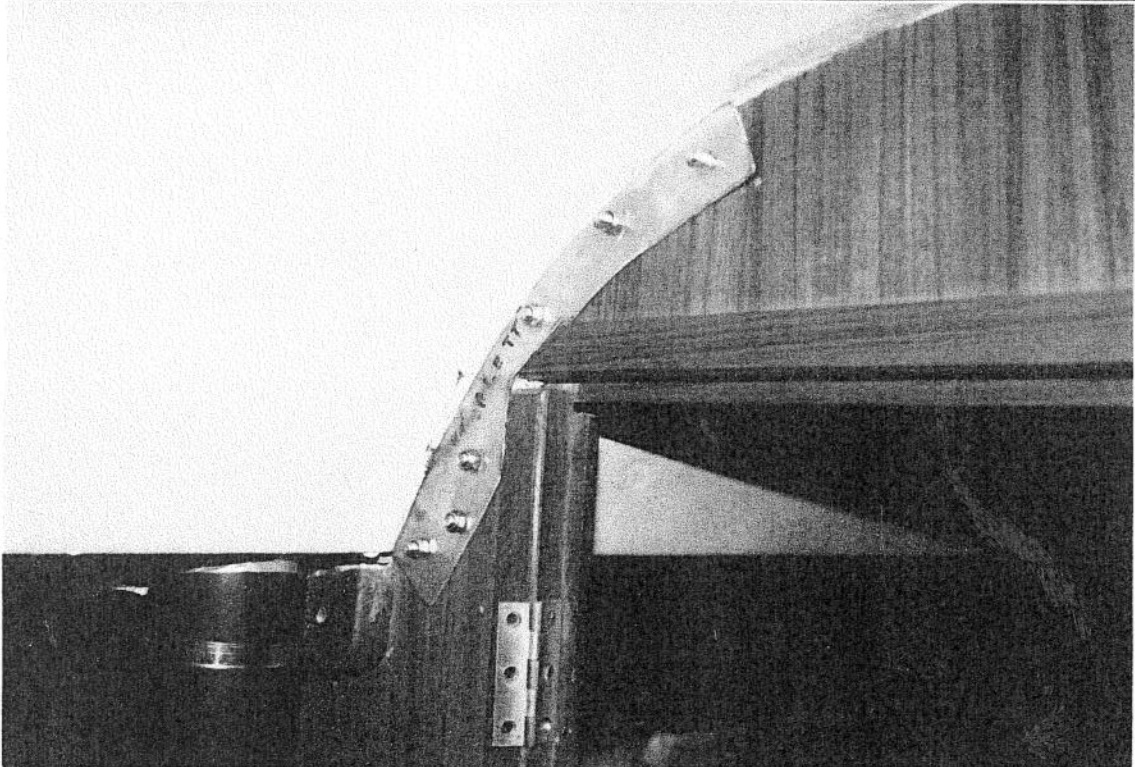
Hvis du merker at do-døra går tregt,så er kanskje årsaken her??.

Jeg har ikke merket at jeg fikk nevneverdig bedre plass i båten,(og det har jeg ikke behov for heller) men jeg har ihvertfall vissheten om at et svakt og "vinglete" punkt er forsterket og solid. Skottet er festet mot dekket i forkant av loskøyene,men ikke oppe mot "busstaket"

Beste helsen
Stein A. Hansen
af
"Siamia"



1.



2.



3.

NWK

c/o Svein Mathisen
Bronsestubben 1
4070 Randaberg

Asker, 22. mar 01

Hei Svein,

Beklager det har tatt tid å få tatt (negativene) bildene som følger vedlagt. Håper de kan være til nytte.

Fotoet av masten er "fill-up", overvantene er løse i vinteropplag og riggen ser derfor sjuuskete ut, men det er kanskje ikke så farlig. Riggen, en John Mast, er 2.5m høyere enn en vanlig standard lav. Dessverre kjøpte jeg riggen gjennom Brodersen (Lyngør Seilmakerverksted), jeg vil sterkt anbefale å kjøpe riggen direkte via John Christensen som var både forekommende og hjelpsom (i motsetning til Brodersen som var både ubehagelig og svært vanskelig):

JOHN MAST A S
Lunikvej 12
2670 Greve
Danmark

Tlf. 42905600

Hvis han kan levere gjennom Brodersen ville jeg kjøpe f. eks. Selden istedenfor. Jeg måtte skifte øverste salingspar 2 ganger, de bør være 88 til 90 centimeter hver.

Jeg er meget fornøyd med den høyere masten. Jeg synes jeg har fått en mye livligere båt, men man må være villig til å reve før.

De følgende kommentarer er kun fordi jeg synes å huske du ba meg om det, hvis noe av det går i trykken ber jeg deg være snill å si det; jeg har ingen grunn til å lære hanene å gale.

Jeg bruker den gamle spinnakeren. Setter den så høyt over dekk at jeg fint rekker å slå ut brasen (har tusjmerke på fallet), det gir betydelig bedre oversikt under spinnakeren og jeg har ikke kunnet registrere noen ulemper ved at fallet ikke går til topps.

Hvis vinden er mer aktenfra bruker jeg to spribommer samtidig, jeg har doble opphalere og nedhalere også ført tilbake til cocpit. Husk at både skjote og bras alltid må kunne løpe fritt gjennom øyet på spribommen(es) karabinkrok. Det er en fordel å ha opphalere og nedhalere festet i tuppen på spribommene.

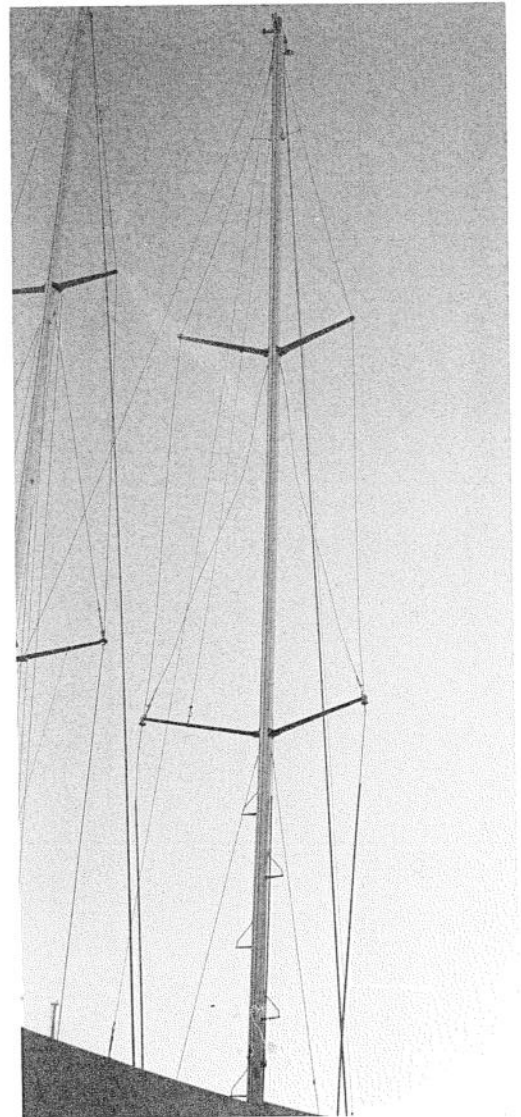
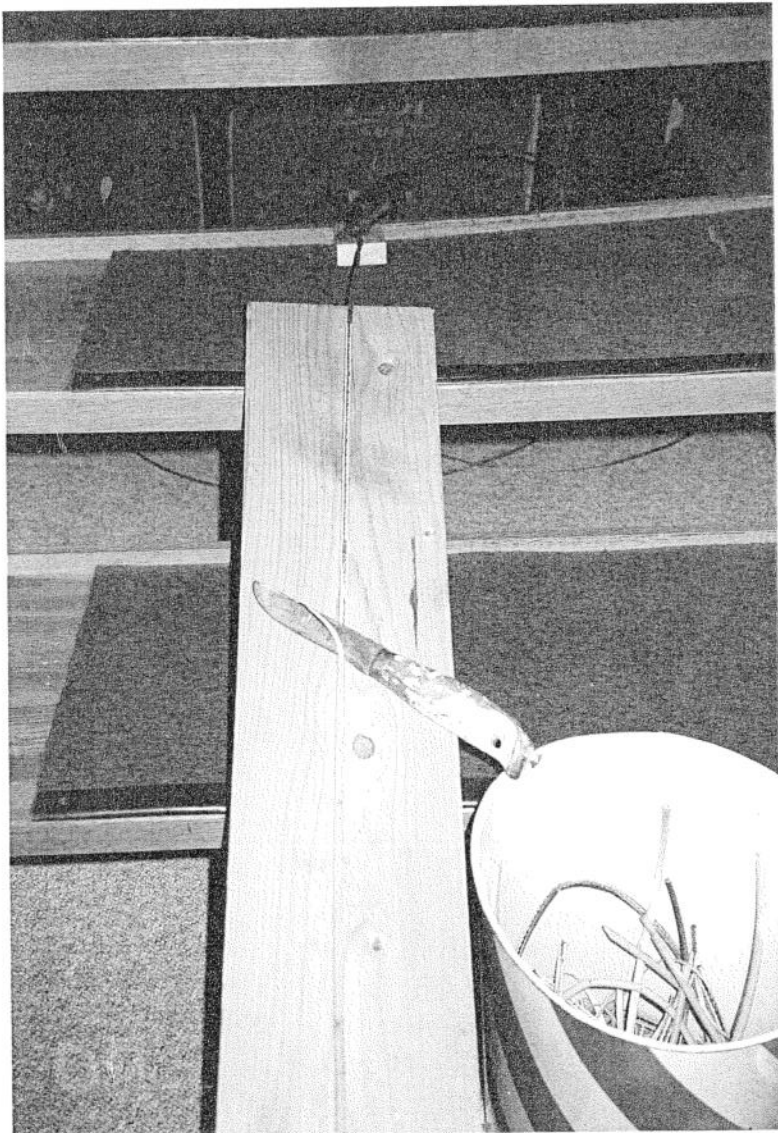
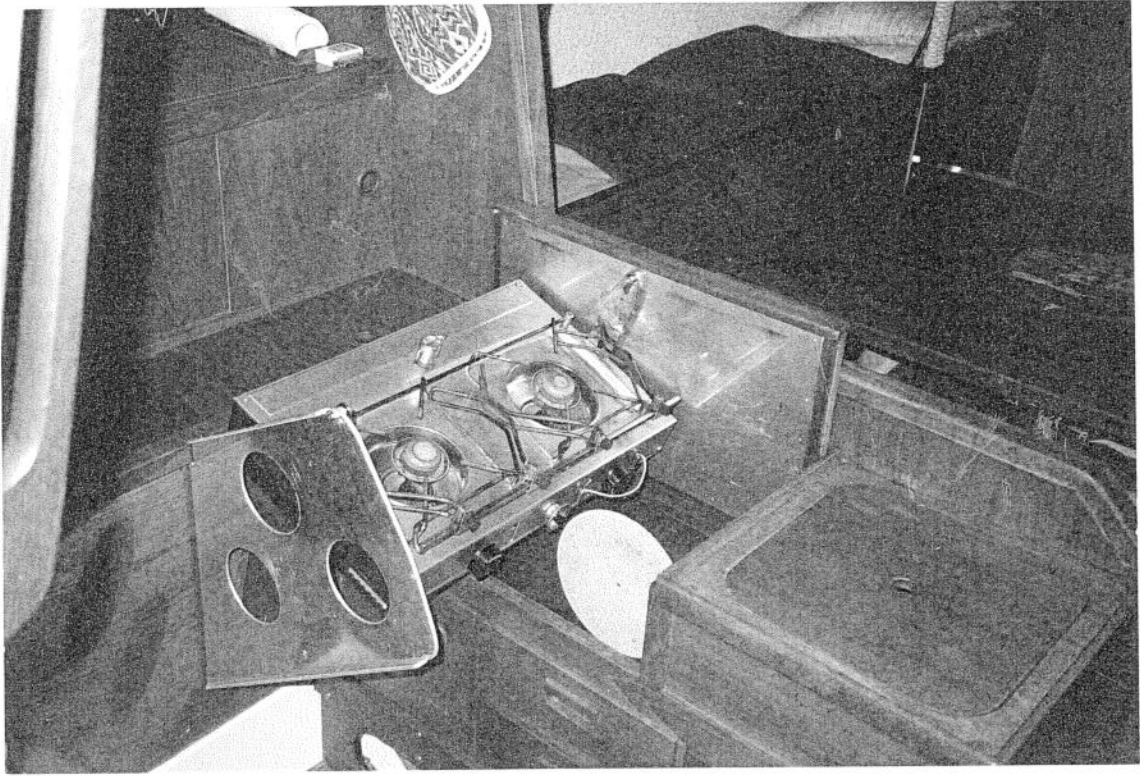
Ved skjæringer er det meget enkelt å jibbe fra cocpit. Når jeg seiler spinnaker alene (kun opp til 6m/sek) er selvstyringen en god gast, i grovere sjø fungerer den for dårlig synes jeg. Jeg vet ikke hva andres erfaring er, men mitt råd er; sett aldri spinnakeren uten å ha full genua først, har du hatt spinnakeren rundt forstaket en gang vet du sikkert hvorfor. Skulle man få 8-tall ved heising, kan man i ro og mak ordne dette mens spinnakeren gjemmes bak genuaen. Seil med nedslått spray-hood og ta alltid spinnakeren ned i salongen (kanskje unntatt klissvåt spinnaker i konkurranseseilas).

Har skiftet krympeplast på mantauwirene, det ble flott. 100 grader i stekovnen og vær tålmodig, du ser når de er ferdige. Bruk en sløv kniv hvis min måte benyttes.

Vennlig hilsen



Dag Solberg
Myrabakken 14
1386 Asker



Slingreopphengt gasskomfyr

Willing er på mange måter en utmerket båt. Men helt fra starten som Willingeier har jeg stusset på at byssa mangler slingreopphengt kokeapparat. Kona liker å diske opp ombord, og savnet av stekeovn har vært uttalt lenge. Vi besluttet derfor sist vinter at dette er noe vi skulle gjøre noe med. Valget falt derfor på den mest kompakte gasskomfyren på markedet, av typen ENO, etter nøye studering av brosjyre og målinger ombord. Da hadde jeg prøvd meg fram med en papp-mal og kommet fram til den beste løsningen for oss.

Pentryet er jo veldig bra fra før og derfor ville jeg gjøre et inngrep som i minst mulig grad krevde større ombygging av skuffer og skap. Jeg var også i kontakt med Jan H.Linge for å få hans vurdering av styrkemessige forhold ved inngrep i innerlinerer (det indre plastskroget all treinnredning er skrudd fast i).

Den beste plasseringen jeg kunne finne var å sette komfyren langs skips i de tre rommene på babord side.

For å få til en så lav og frittvingende løsning som mulig, ble komfyren ble strippet ved å fjerne føttene og slingrelåsen. Dessuten ble tilkoplingen for gass på selve komfyren modifisert noe for å få komfyren til å svinge fritt uten at gass-slangen skulle komme i berøring med innerlinerer. Det rommet komfyren skulle monteres i ble altså delvis tilpasset komfyren, og komfyren delvis tilpasset rommet...

Det som ble gjort var først å få fjernet den langsgående tredrageren som går fra skottet foran pentryet og til enden av babord stikk-køy. På tross av at alle skruer var fjernet, satt den fast. Derfor valgte jeg å dele denne på plassen slik at den kunne tas ut i to deler. Når det er vanskelig å komme til med sag, eller man ønsker et kutt som river minst mulig i teakfineren, går det an å bruke vinkelsliper (hvis man tåler litt blåøyk) Etter nøye oppmerking og beregninger, ble kutting foretatt. Se egen målsatt skisse. Den aktre delen av tredrageren lot seg da lett fjerne, mens den forreste delen satt fast i en liten treskrue som var borret på skrån bak kantlisten under forreste treløkk (av de 3), og dermed umulig å oppdage. Likevel lot denne seg greit løsne med litt fysisk makt. Dermed ble det mye enklere å jobbe med trearbeidet på verksted. Tredrageren er også i veien for det plastarbeidet som følger.

For å få nok plass til komfyren, kunne forre delskott stå, mens aktre delskott måtte flyttes akterover. Det betinget at det måtte kuttes i innerlinerer: aktre tversskips avstivning mot skutebunnen fjernes, samt langs skips avstivning senkes og forre tversskips avstivning senkes. Ved å ta vare på aktre tversskips avstivning mot skutebunnen kunne denne flyttes akterover og støpes fast igjen. Selve kuttingen ble foretatt med en bajonetsag med kutteblad for metall. Dette arbeidet gikk svært greit med litt forsiktighet. De åpne kutteflatene ble justert og fintrimmet. Åpningene ble tettet med en støpeforskaling av eskepapp limt inntil på innsiden med smeltelim. (passe styrke og herder raskt). Denne formen lar seg ikke fjerne etter støping. Aktre tversskips avstivning mot skutebunnen ble også plassert og fiksert med smeltelim.

Overstøping ble deretter utført. Limflater ble primet med en 50-50 blanding av styren og polyester for å få god vedheft, deretter ved at først smale, så stadig bredere remser av glassfiberduk ble lagt over limflatene. Denne prosessen må gjøres vått i vått. Til slutt ble støpen pusset og overmalt med topcoat, farge 8008, etter noen dagers herdetid.

Resten er snekkerarbeid:

Det ble laget en profilert hjørnelist i teak til å føye sammen de nye delskottene til komfyrrommet og den eksisterende, nå delte langsgående tredrageren. Husk å lage denne til i god overlengde. Hjørnelisten skal ha en slisse til sammenføring av langsgående og tverrgående teakfinerte plater, 11mm bred. Slissens bredde og dybde tilpasses eksisterende materialer og tas ut med sirkelsag i benk eller med fres. Hvis hjørnelistens profil er laget til før demonteringen/kutting i båten starter, kan man tilpasse kuttingen slik at minst mulig materiale går til spille og man får en pen tilpasning. Bruk gjerne en liten bit som prøvekluss. Se egen skisse. Hjørnelisten må tilpasses innerlinerer i nedre kant før en kuttes til endelig lengde. Vent med dette til plastarbeidet er ferdig!

Bredden på åpningen tilpasses den aktuelle komfyren, i dette tilfellet en ENO, innbyggingsmålet for komfyren +2cm, for å ha litt slingringsrom sidelengs.

Man bruker de gamle delskottene som profilmaler for å tilpasse de nye delskottene i teakfinert kryssfiner. På toppen legger man en profilert U-list med kant for anlegg for lokkene. Se egen skisse. Bruk helst vannfast lim, - i dette prosjektet har jeg brukt polyurethan-lim, bl. annet fordi det har gode fyllende egenskaper

Når alle deler er laget til og tilpasset hverandre, kan man begynne monteringen. Den langsgående bjelkekonstruksjonen skrues på plass, hjørnelist og tverskott settes sammen og limes, tverrskottene skrues fast til innerlinerens. Når limet har herdet, tilpasses og monteres de profilerte U-listene på toppen av tverrskottene. De gamle hyllene inne i stuerommene tilpasses de nye delskottene. Aktre lokk kappes i begge ender slik at hullet står midt på, og kantlistes med teaklist og limes. Den synlige kanten av hyllebunnen bak komfyren kan listes med teaklist i passende lengde/bredde.

Komfyren kan nå innmonteres i åpningen. Avstandsklosser tilpasses i riktig bredde for at opphengsbøylene skal få en riktig avstand i forhold til hverandre og opphengsboltene på selve komfyren. Når dette er riktig gjort kan komfyren henges på plass og svinge fritt utover og innover. Opphengsbøylene må plasseres så langt inn mot båtens midtlinje at det blir tilstrekkelig svingerom innover.

Nye muligheter:

Hva gjør man med plassen der det gamle kokeapparatet sto?

I mitt tilfelle passet bredden på det stykket som var tatt ut av den langsgående bjelken perfekt til å dekke åpningen der det originale kokeapparatet hadde stått. Ved helt presis måltagning og nøyaktig utskjæring, f.eks med sirkelsag, er det mulig å felle dette stykket presist inn i åpningen og med festemuligheter på baksiden. Dermed kan noe av den plassen som er tapt i 2 av de 3 stuerommene gjenvinnes ved å utnytte frigjort plass der det gamle kokeapparatet sto. Stålforingene på sidene fjernes før man går i gang.

I tillegg er det mulig å lage avdelinger i dette rommet. I Lovinda har suppeposer av diverse krydder, salt etc funnet veien hit.

Lokket over kokeapparatet ligger der som før. Hvis man skal steke og brase og trenger et sted å sette fra seg en het stekepanne, er det bare å vende lokket slik at den rustfrie stålplaten vender opp.

Skapet innerst kan brukes nesten som før, fordi komfyren er trukket noe bakover for å gi akseptabel tilgang til skapet. Et alternativ kan være å trekke komfyren nærmere skapet, men da kan skapdøren blendes. I dette tilfelle kan man sage ut en passende åpning ovenfra gjennom bunnen av rommet til det gamle kokeapparatet.

Hvor skal vi plassere gassflasken?

Jeg brukte mye tid på å finne en fornuftig plassering. På noen båter er gassen plassert i en gasstett beholder i ett av stuerommene på hekken. Det stjeler mye plass. Jeg valgte selv å plassere gassflasken i ankerbrønnen forut. Dette gir sikker drenering ut av båten i tilfelle lekkasjer, men flaskene er mer utsatt for korrosjon i et slikt salt og fuktig miljø. Siden Lovinda ikke hadde ankerbrønn forut, ga det muligheter for å tilpasse åpning og rom til Statoils 6 kilos komposittflaske.

Dermed måtte det en hel del fintenkning og studering av andre lokale Willinger til...

Ny ankerbrønn

Det som voldt størst hodebry var å finne en fornuftig måte å lage skott-gjennomføring for den allerede eksisterende påfyllingsslangen til vanntanken. Ett alternativ er å lage en vinkelgjennomføring høyt oppe i det nye skottet som må settes inn hvis man åpner dekket. Ett annet alternativ er å spesiallage en gjennomføring i bunnen av ankerbrønnen. Vannet vil da løpe lettere ned i tanken, men det er samtidig en større fare for lekkasje av sjøvann inn i båten hvis man under hard seilas fyller ankerboksen med sjøvann. Et annet forhold er også å tenke på å få til en innside i forpiggen som ikke er for mye preget av synlig rørleggerarbeid...

Jeg valgte en gjennomføring i bunnen. Dette er en mer komplisert metode som er ganske arbeidskrevende, men det gir større frihet til å plassere det nye skottet og bedret plassutnyttelse i ankerbrønnen. Siden en 6 kilos flaske er relativt stor, syntes dette mer arbeidskrevende alternativet det beste.

Ut fra målinger på andre båter og prøving med lånt komposittflaske ble det laget en mal i papp til å merke opp utsaging i dekket. På Lovinda ble det laget en liten sving for å slippe å fjerne det gamle vannpåfyllingslokket. Alternativet er jo å stå igjen med et stort hull i dekket som kan fungere som åpningspunkt for ankerluka, eller må støpes igjen og alternativt hull bores annet sted. Utsaging ble gjort med elektrisk rotterumpe og maskinen lagt i 45 graders vinkel. Det gir en bedre støtte for luka mot dekket, når den monteres senere.

Skottet i forpiggen må tas ut for å kunne jobbe videre med innsetting av nytt skott. Du kan velge å skifte ut det gamle skottet med et nytt uten hull. Jeg valgte å beholde det gamle og sette et nytt opp bak. Lag en mal i papp som du tilpasser ny plassering. Får å lette arbeidet fjerner du også trebjelken under dekk som har holdt det gamle skottet på plass. Det kan være at du trenger å fjerne garneringen under dekk. Merk: Det nye skottet må lages med ca 3-5 mm klaring til skutesidene. Det er ellers fare for skade i skutesiden ved harde belastninger under seil..... Det nye skottet ble laget i kraftig marin plywood, 13 mm vannfast av samme type som brukes til bunnplate i biltilhengere/ forskalingskassetter.

Det er ikke enkelt å få tak i en skottgjennomføring med tilkopling av slangestuss på begge sider. Jeg fant en i nylon 1 1/2". Så fikk jeg en vennlig sjel til å gjenge opp hullet på "hun"-siden slik at en passende slangestuss kunne skrues ned. Et annet alternativ er å kjøpe et gjenget messingrør og kjøpe løse flensmuttere til.

Så må det lages en bunn i ankerbrønnen. For i siste omgang å få skrudd til flensen på blindsidene og koplet slangen til, må det lages et lite mannhull i den lille glassfibertrekanten som stikker opp fra køybunnen. Denne kan med fordel sages ut med hullsag diameter 10cm. Bunnen i ankerbrønnen skrues fast til skottet. Skottet må støpes fast med glassfiber og polyester. På forhånd må limflatene renses, mattes ned og primes med en 50-50 blanding av polyester tilsatt herder og styren. Det sikrer god vedheft. Skottet kan med fordel slipes noe ned i limflaten/ en del huller 8-10 mm langs sidene øker festevnen.

Skottet settes så på plass med 3-5 mm klaring i alle retninger. Som avstandsstykke kan man bruke en passende list av PVC eller en flatklemt laboratorieslange.

Så er det bare å støpe. Jobb vått-i-vått. Legg smale remser først og bredere etter hvert. Vær så nøye du kan med å støpe skikkelig oppunder dekk/ mot skjøtt dekk-skrog. Det er her den største faren for senere vannlekkasjer ligger. Når støpen på innsiden er herdet, støper man på utsiden (fra dekk). Til slutt males ankerbrønnen inni med topcoat farge 808 eller tilsvarende.

Deretter er det bare å montere skroggjennomføringen, tette med silikon eller lignende. Husk å la fugemassen herde før du trekker til flensmutterne. Vær også nøye med å sikre at gjennomføringen ikke tillater at sjøvann kan trenge inn i ferskvannet. Bruk derfor rikelig gjengetape eller hampefiber innsatt med linolje. Vær av samme grunn omhyggelig med å sikre slangene med doble slangeklemmer.

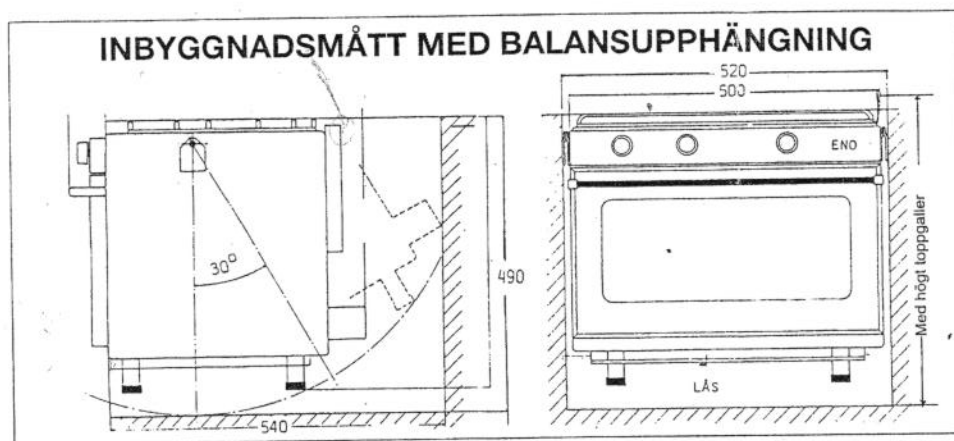
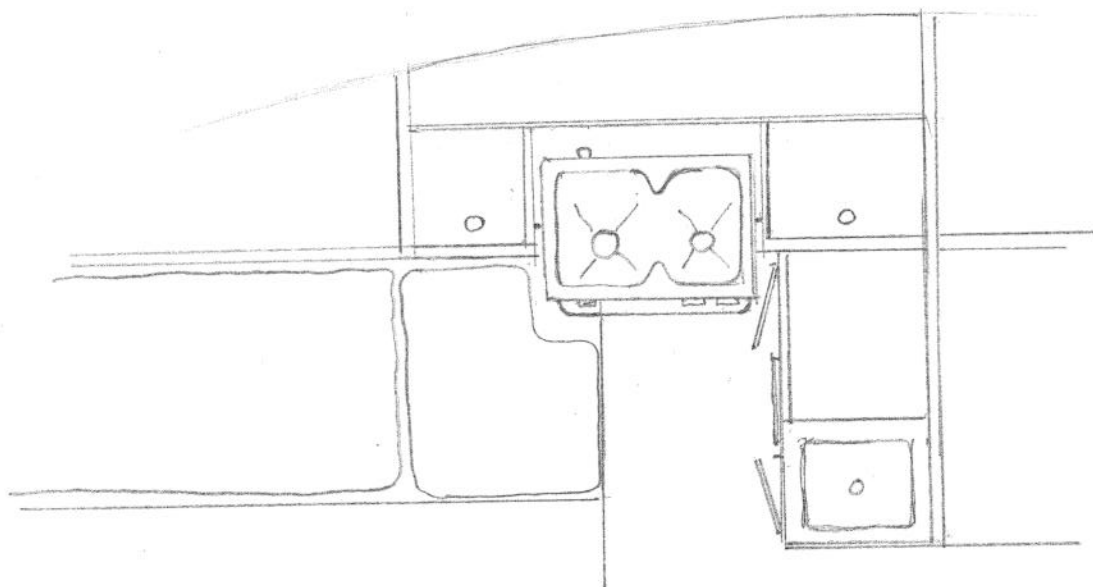
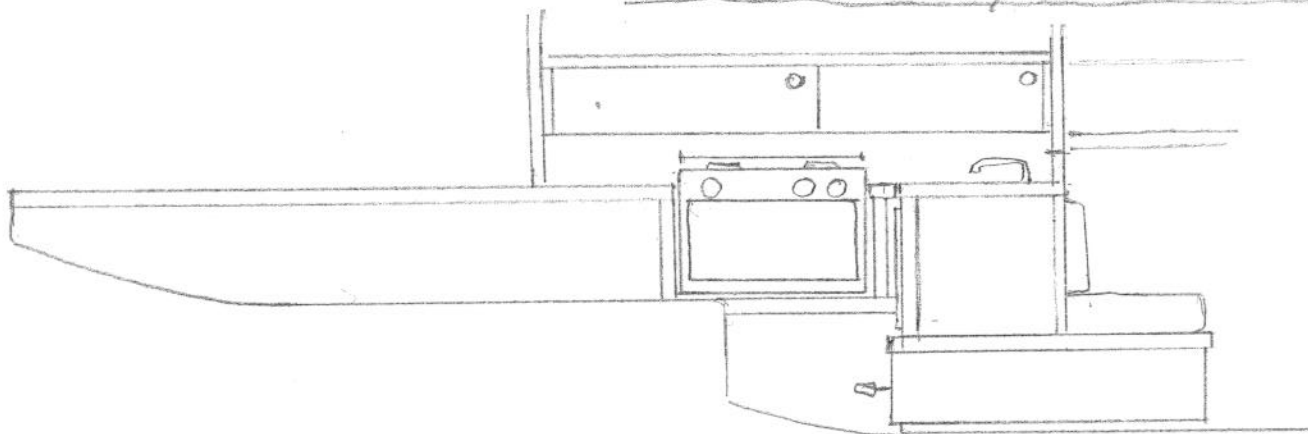
Ikke glem å montere lufting til vanntanken. Jeg brukte et standardbeslag som ble ført igjennom skottet høyt opp under dekk i ankerbrønnen.

Gassanlegget må forskriftsmessig ha en lekkasjetester så nær flasken som mulig. I mitt tilfelle ble den plassert opp under dekk inne i brønnen, slik at den er lett å se. Til å lede gassen videre inn i båten skal det benyttes et 8 mm glødet kobberrør (mykt). Røret ble ført gjennom skottet opp under dekk, ledet ned langs skottet til babord sengebunn i forpiggen, langs skutesiden gjennom skottene i toalettet under hyllen bak vasken, langs skutesiden/køybunnen i babord loskøye, gjennom skottet i bysseseksjonen, under hyllen og fram til forre delskott ved siden av komfyren. Her ble stengekranen montert. Gass-slangen går herfra i en romslig kveil gjennom delskottet og til komfyren. Gassslangen har påmontert egne skottgjennomføringer, kobberrøret har en foring av passende dimensjon laboratorieslange i alle gjennomføringer for å hindre gniss. Kobberrøret kan så skrues fast med passende klammer med gummiforinger (Biltema?) eller limes fast med en passende fugemasse. Hensikten er å forhindre at kobberrøret blir sprøtt ved vibrasjoner. Da kan røret ryke av materialtretthet.....

Deretter settes det gamle skottet i forpiggen på plass igjen.

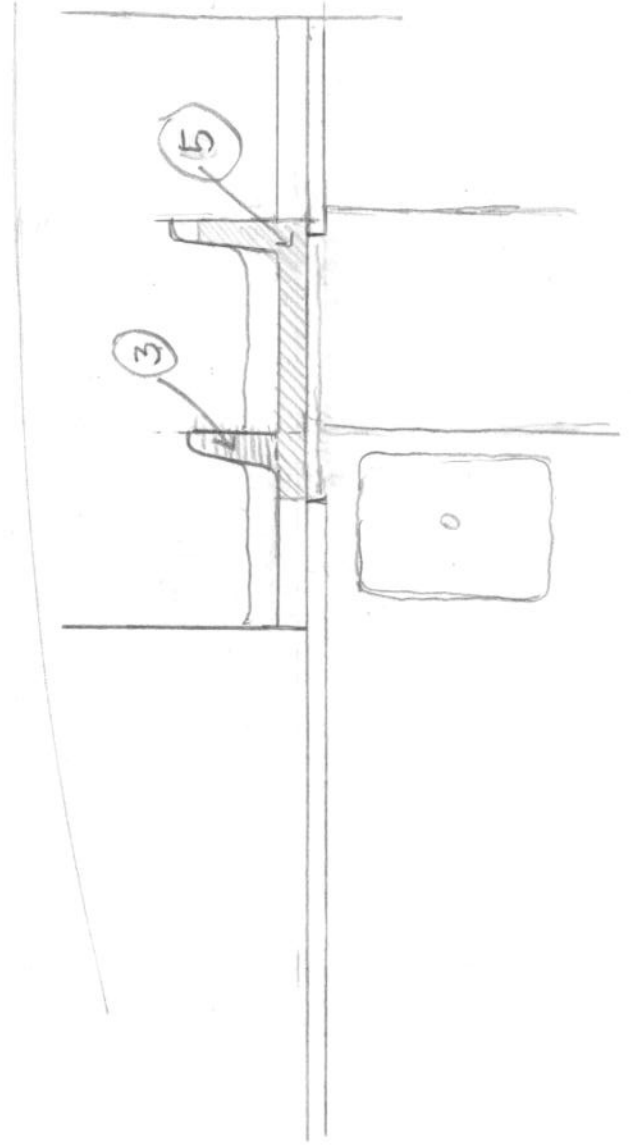
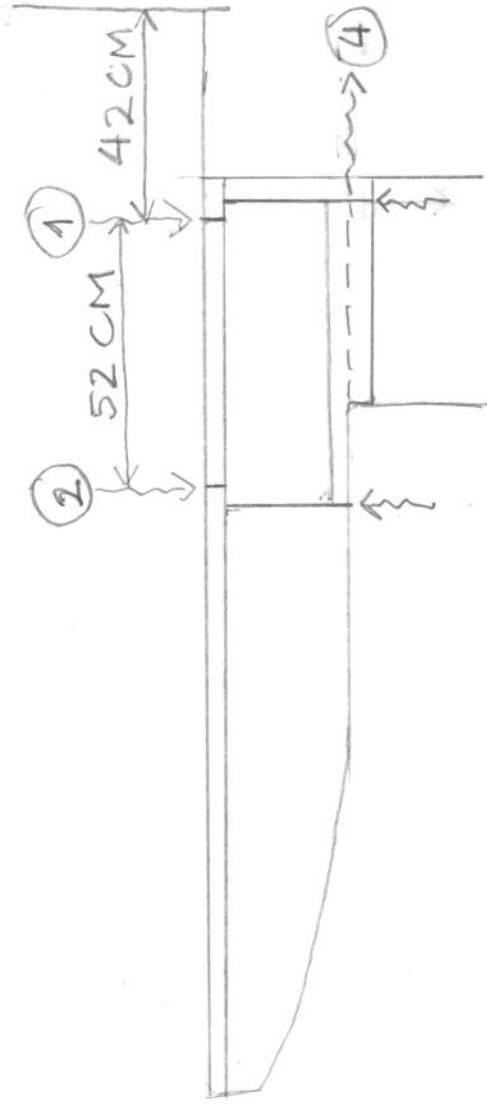
Komfyren kan låses med en vanlig, lang sleidelås som monteres på endeveggen av babord stikkøy, pekende oppover. Der sleidebolten peker på undersiden av komfyren når den står i ønsket stilling, bores et passende hull. Deretter er bare å ønske lykke til med braseriene.....

NY BYSSE, LOVINDA

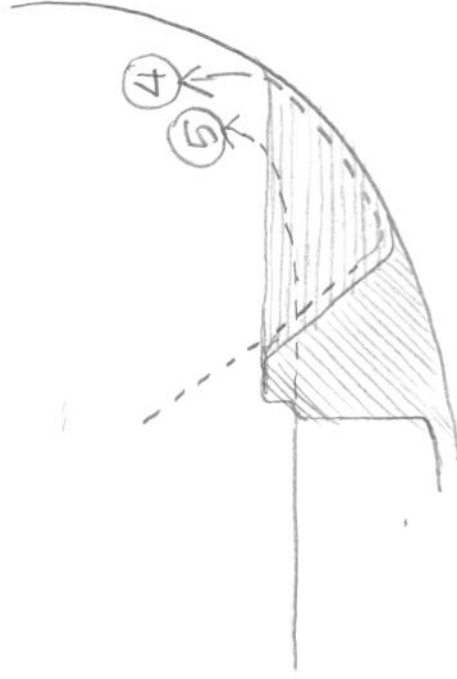


NY BYSSE, LOVINDA

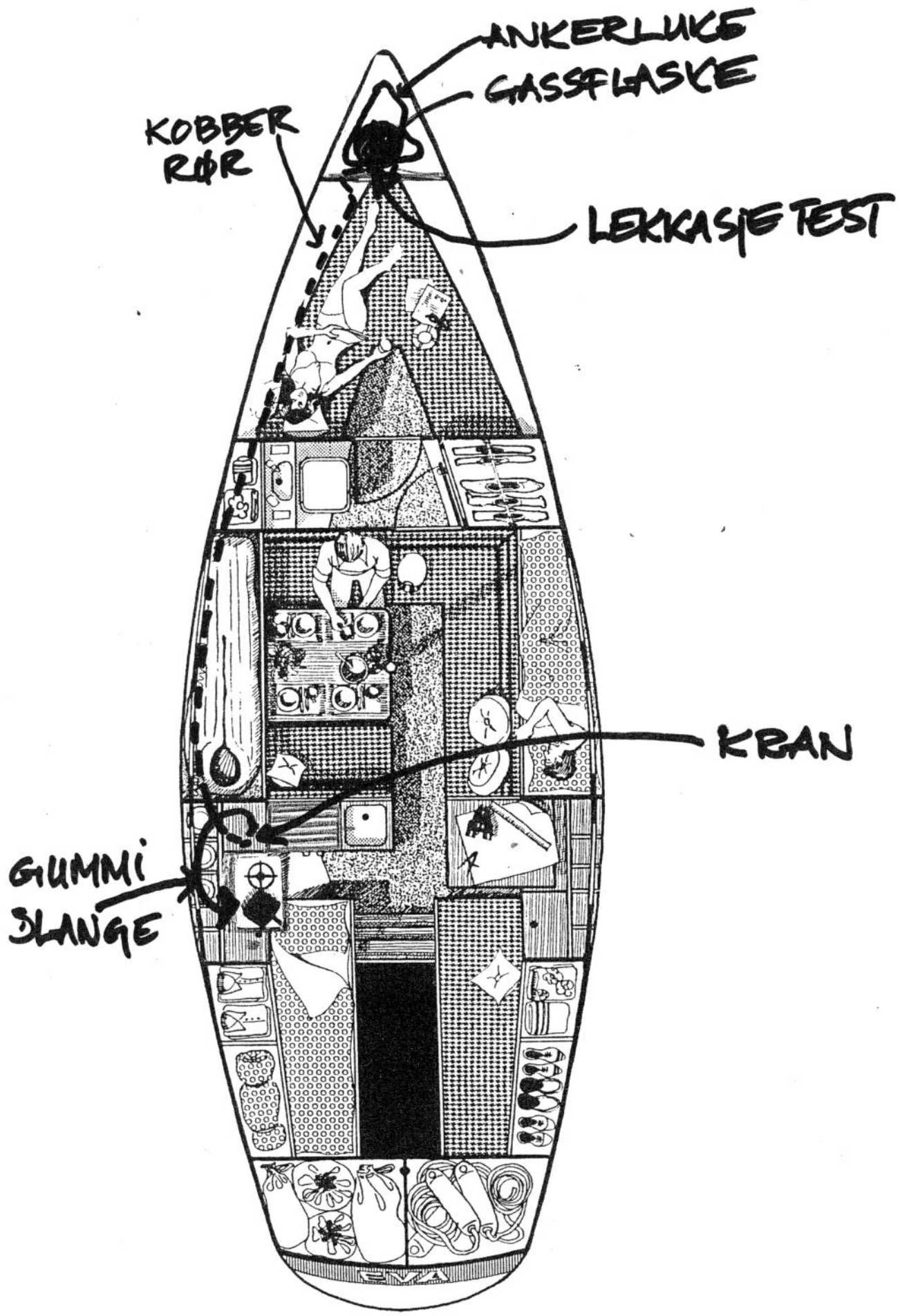
UTSKJÆRING



- ① KAPP DRAGER
- ② — " —
- ③ KAPP AKTRE AVSTIVER
- ④ KAPP LANGS INNERLINER
- ⑤ RADIAL BESKJÆRING AV FORRE AVSTIVER.



E HJØRNELIST/PROFIL
35 X 35 MM



GASSINSTALLASJON

Svein Mathisen

Sender tegn. av hylle kombinert med
håndtak ved trapp, som vi har hatt
stor glede av i vår villing.
Kanskje det kunne være noe for Klubbavisen?
Sender samtidig med oppgraderte opplysninger
vedr. båt & privat.

Hilson Knut Andreisen

Navn: TONAMARIS

Nr: N-5290

Byggeår: 1983/84

Kallsignal: L.N. 5282 S.L. 28657

Adr:

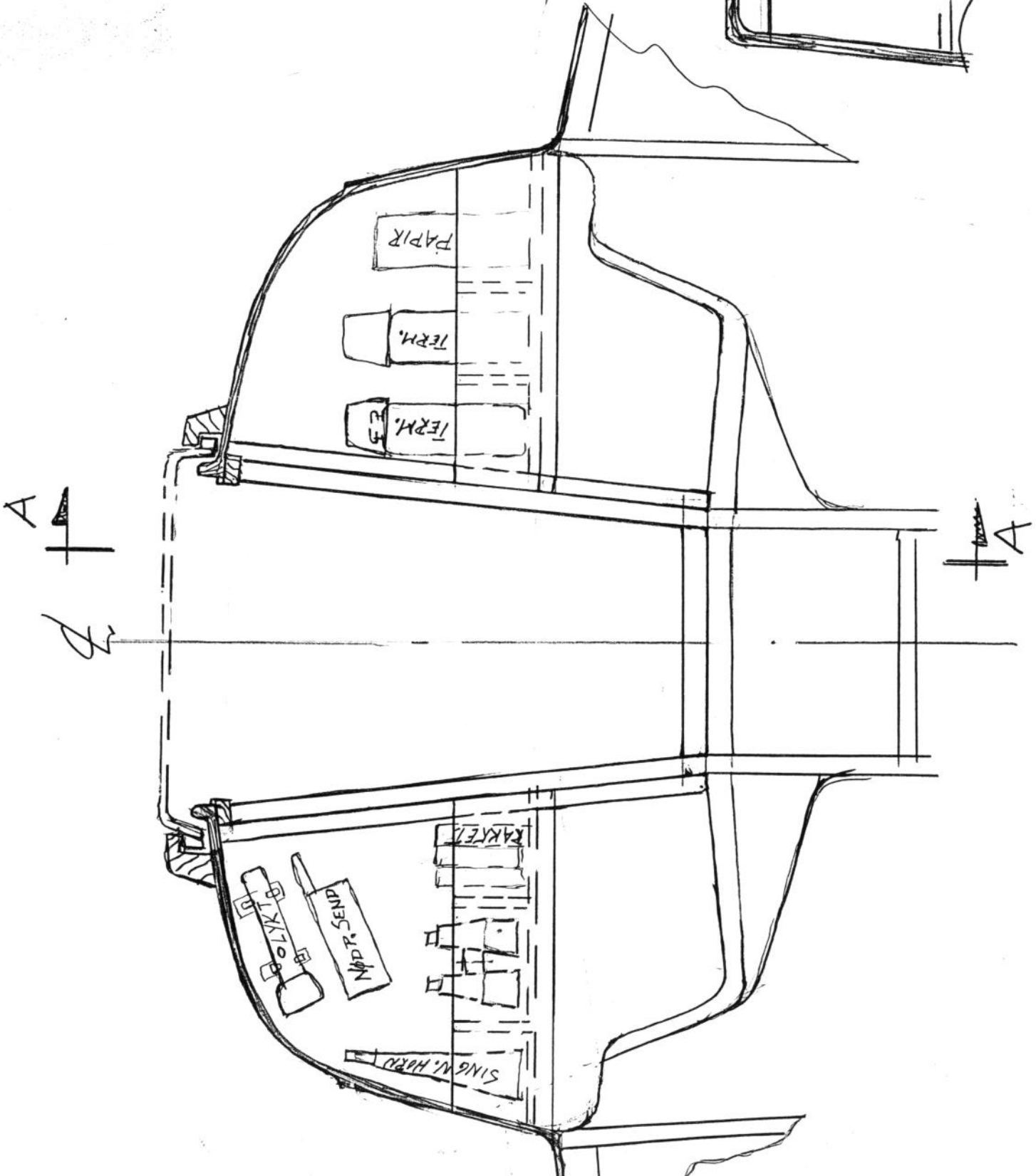
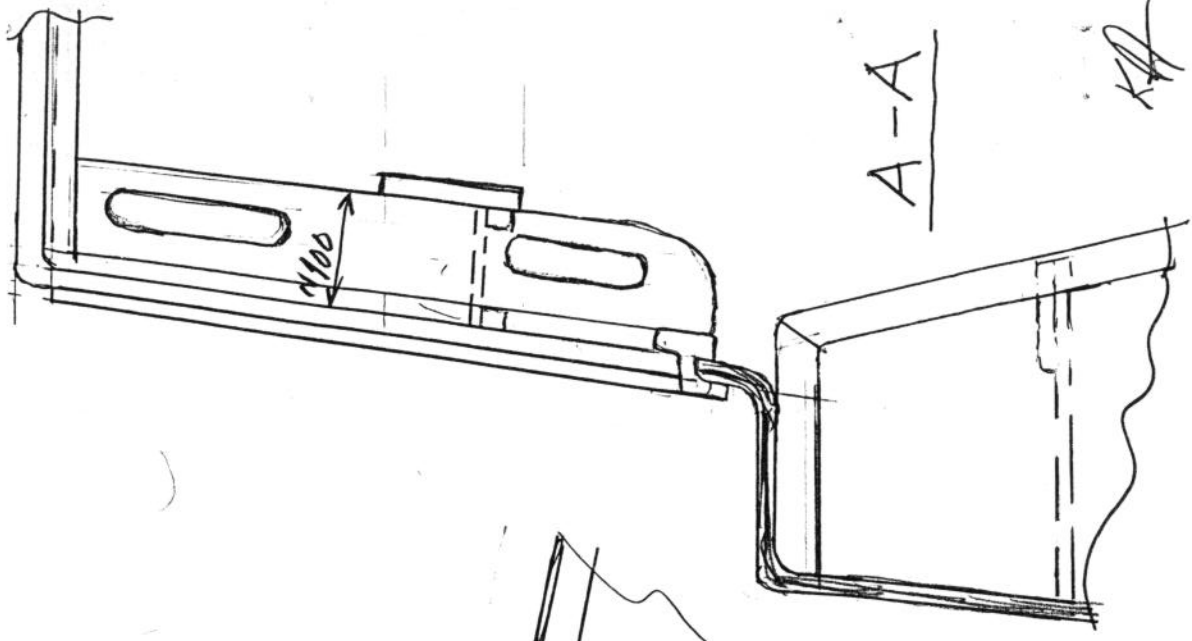
Knut Andreisen

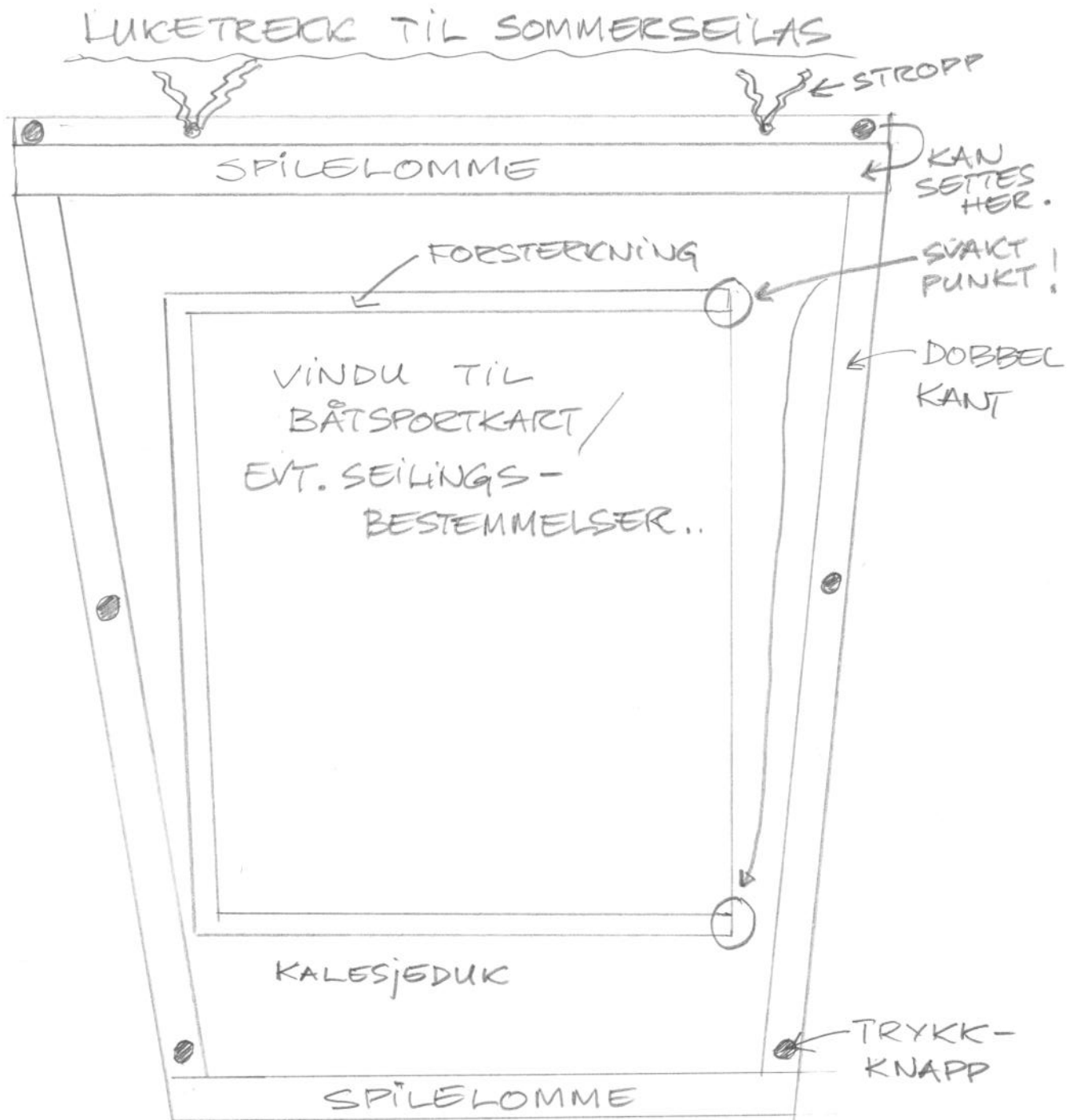
Nordre Grasmyrv. 23

3960 STATHELLE

Telefon: 35961312 kontor: 35961814

Mob: 97565890

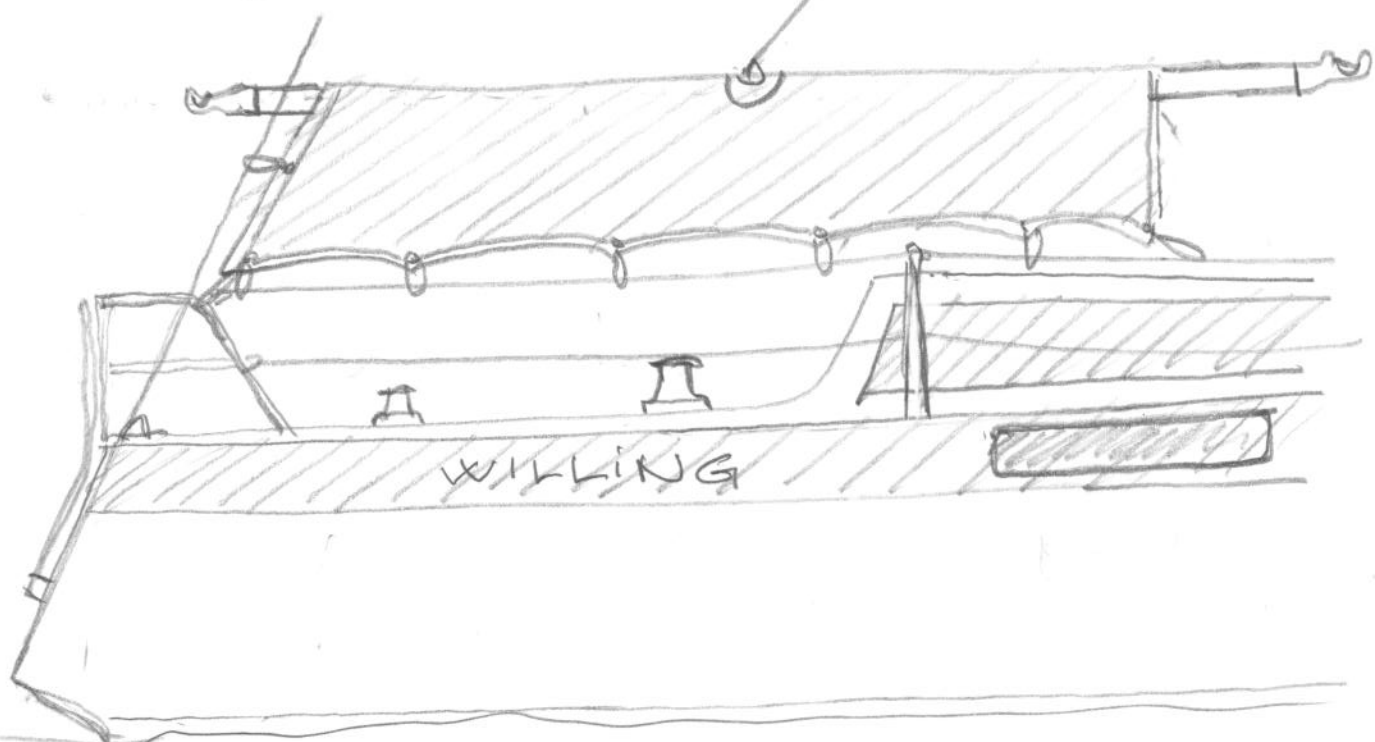
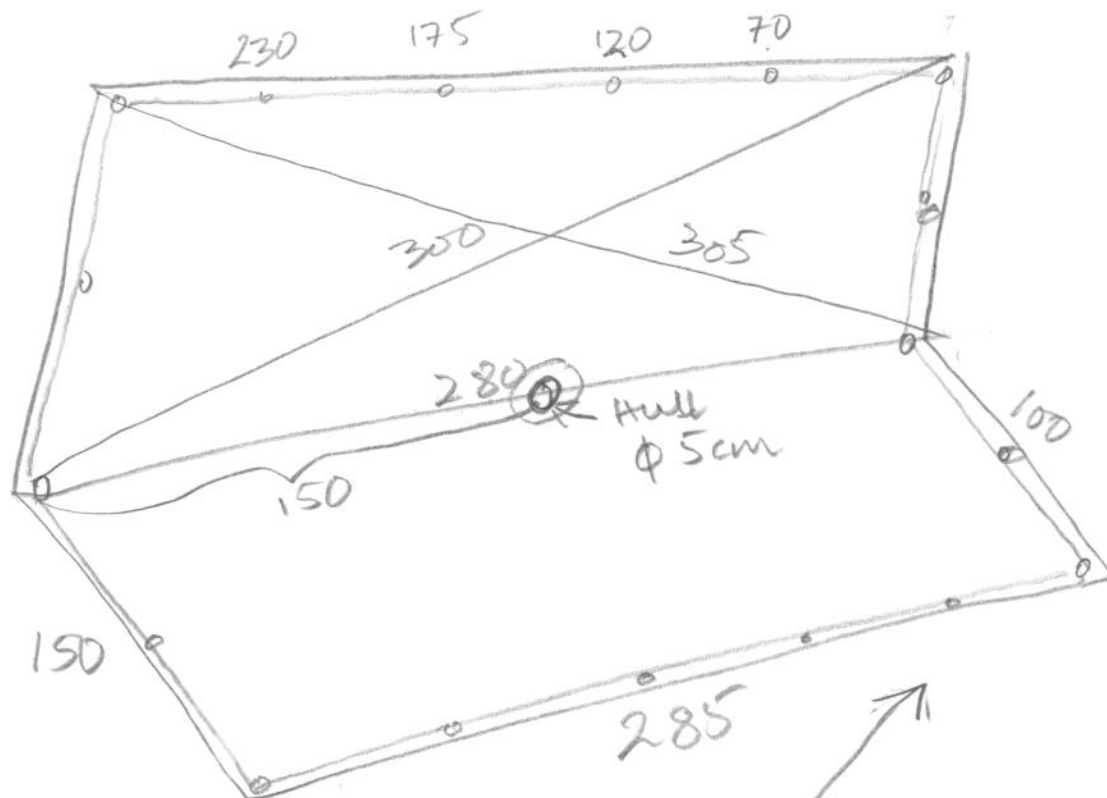




- TRYKK-KNAPP "HAN" SETTES PÅ SKYVELUKA OG I LUKEKARMENE.
- ØVRE KANT KAN PÅSETTES STROPPER, TREKKET KAN DA RULLES OPP....
- TAKK TIL LYDER WENNAS!

BOMTELT WILLING

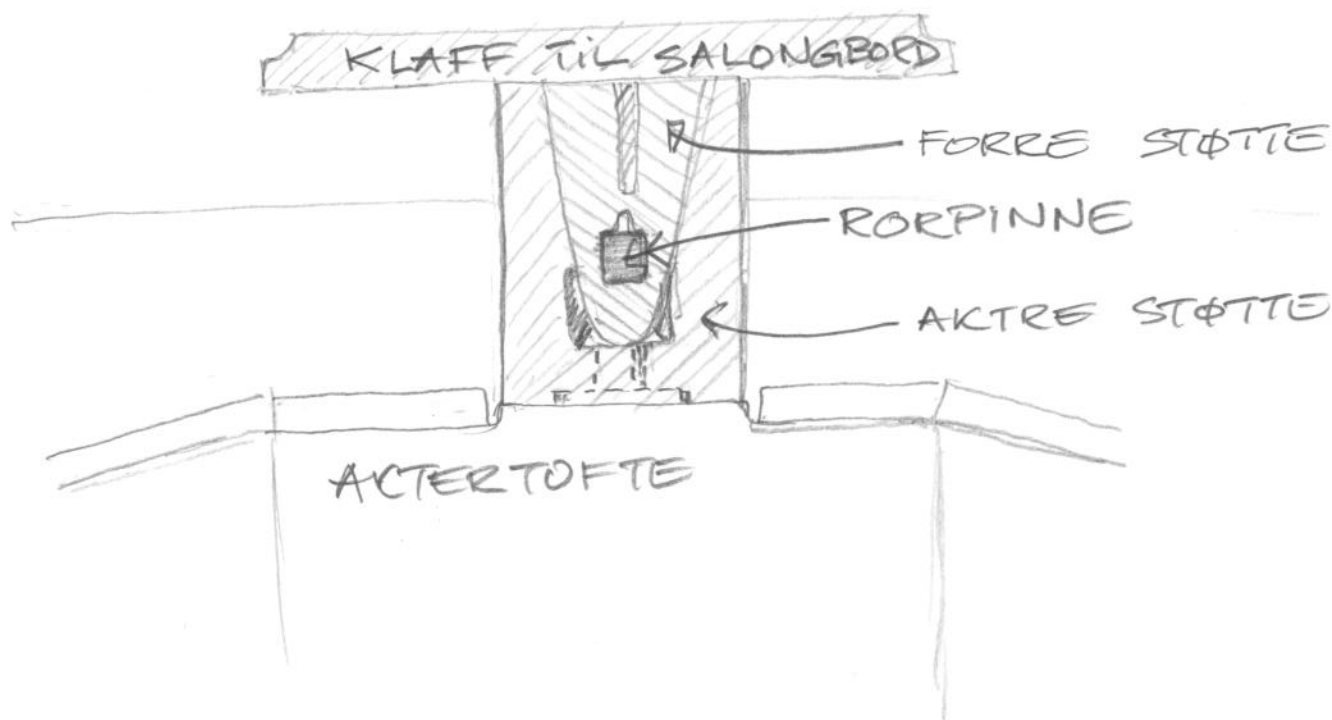
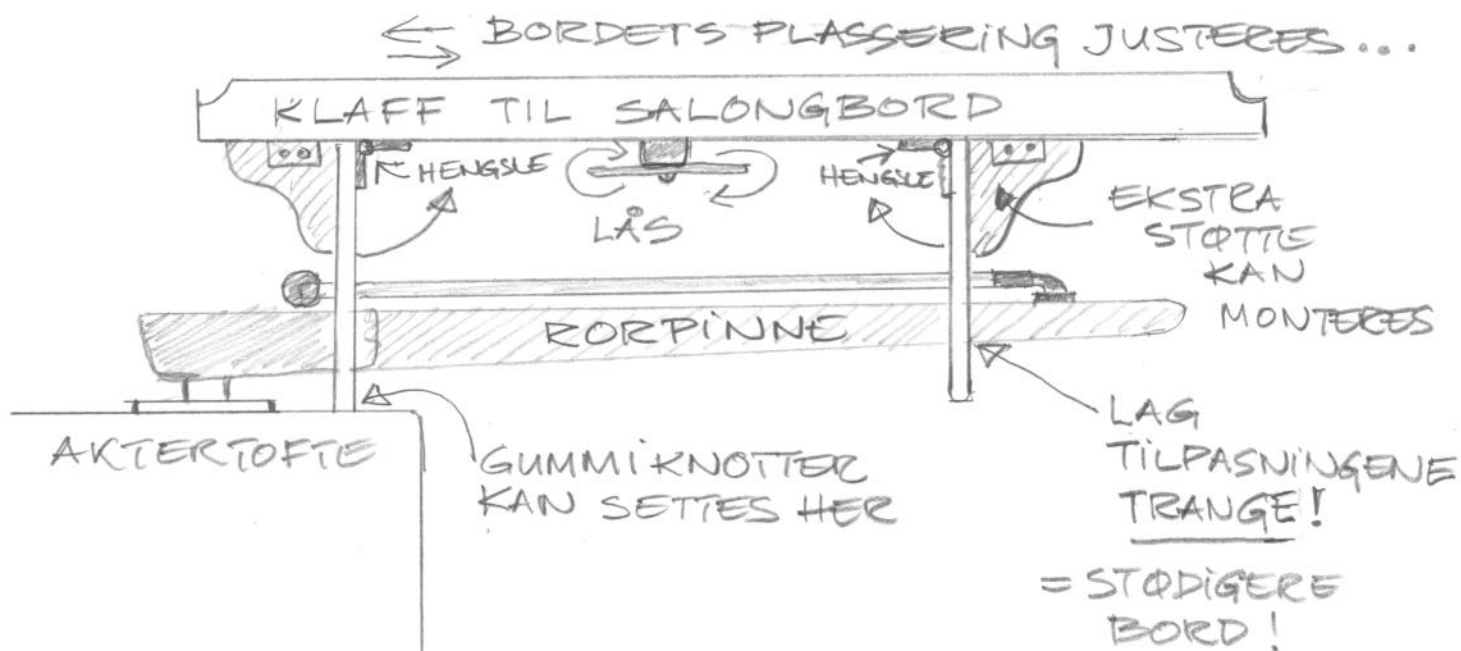
- FESTES TIL RECKEWIRE
- HENGES OVER SPRIBOM, LØFTES MED ET FALL



• TAKK TIL GEIR DØRHEIM !

SMART COCKPITBORD

- EKSTRA KLAFF TIL SALONGBORD
+ RØR PINNE
= COCKPITBORD!



- TAKK TIL HANS OLAV RØRHEIM

1:1 PROFILMALER COCKPITBORDSTØTTER

HENGSELE

AKTRE STØTTE

HENGSELE

MATERIALE:

TYKK

PLYWOOD

13-20MM

UTSPARING
FRAMRE
STØTTE

PLASS TIL
ROSKULT-
FORLENGER

UTSPARING
AKTRE
STØTTE

FRAMRE STØTTE

182 mm

BREDDE TILPASSER AKTERTOFT-TEAK
HVIS TEAK MANGLER, BRUK GUMMIKNOTTER

ÅRSMELDING FOR NORSK WILLINGKLUBB 2000-2001

Vi kan se tilbake på 2 år med NWK på Internett. Vår adresse er :

<http://home.no.net/willing/>

Det er Geir Løvslett som har jobbet med dette. I løpet av denne tiden har vi fått kontakt med flere nye medlemmer både i Norge og utlandet.

Klubben teller nå 63 medlemmer.

Internett og e-post er en effektiv måte å kommunisere på. Dersom du ønsker å kjøpe eller selge båt eller utstyr, legger vi det ut på hjemmesiden for deg. Vi ønsker gjerne at medlemmene oppdaterer medlemslista, navn og seilnummer. Det ligger også digitale bilder av noen av båtene ute på hjemmesiden. Slike bilder blir jo av langt bedre kvalitet enn de vi har kopiert i klubbavisen.

Vi utga en klubbavis "light" våren 2000. Siden den gang har vi mottatt noe stoff fra medlemmene. Dette blir formidlet i en mer omfangsrik 2002-utgave. Det er viktig for klubbens eksistens at medlemmene bidrar med ideer og spørsmål.

Det har i denne perioden ikke vært arrangert offisielle Willingtreff. Sist gang vi prøvde møtte 3! Båter. Mitt forslag er å lage regionale treff, ett på sørlandet, ett på sør-østlandet ett på vestlandet og eventuelt ett i det nordenfjelske. Dette må være rene lokale initiativ. Hva med pinsetreff? De som føler seg kallet, tar initiativ.

Vi har i perioden fått produsert et opplag av Willing-gensere (collegegenser) Det er fortsatt noen igjen, som kan bestilles ved henvendelse til Tor Steinar Thorsen (kasserer). Byggehåndbok kan bestilles hos Jan Otto Jansen.

Vi har gjort noen forespørsler angående produksjon av Willing som halvmodell. Foreløpig ser dette meget kostbart ut. Det er framstilling av dataprogram til freseverktøyet som koster penger(ca 10 000), selve kopiene er rimelige (300 i halvfabrikat-1500 ferdig montert). Vi har allerede halvmodell i skala 1:10 som kan nedskaleres, men vi kjenner ikke til hvem som kan gjøre en slik jobb.

Klubben har rimelig god økonomi, som både kan dekke driftskostnadene og eventuelle utviklingskostnader til framstilling av halvmodell. Det er tilbakemeldinger fra medlemmene som må fortelle oss om vi skal gå videre med et slikt prosjekt. Dere som ønsker at vi skal få gjort denne jobben, kontakter klubben snarest.

Norge er et stort land, med ett av verdens vakreste farvann å seile i. Jeg har luftet tanken før, og gjør det gjerne igjen: Hvorfor ikke byttelåne hverandres båter og bruke dyrebar ferietid til å bli kjent i nye områder uten å stresse med å flytte båten?

Siden formannen blir på reise det neste året, vil det være en fordel for klubbens drift om noen kan overta mitt verv. Det har vært en stor glede å jobbe med klubben. Gjennom dette arbeidet har jeg kommet i kontakt med mange kjekke mennesker, og fått mange ideer til hvordan min egen båt kan bli enda bedre.

