

SPÆKHUGGERNYT



SI



februar 1989

Spækhuggerklubben

Bestyrelse

Formand
D 17 Hans Erik Ortving
I A Schwartz Gade 23
2100 København Ø
01 26 11 49

Sekretær
D 96 Jens Henriksen
Viekær 15 d
2950 Vedbæk
02 89 36 02

Kasserer
D 21 Klaus Næraa
Bernstorffsvej 29
2900 Hellerup
01 62 48 41

Kopsejllads
D 142 Ib Schneider
Gl Vartov Vej 23
2900 Hellerup
01 62 38 36

D 249 Dorte Toft
Gl Kongevej 96
1870 Frederiksberg C
01 22 90 77

D 505 Hans Kr Mors
Stadilvej 8
2720 Vanløse
01 74 34 38

Isefjord

D 418 Hans Friis
Violvej 6
3600 Frederikssund
02 31 60 06



SPÆKHUGGERNYT

udgives af Dansk Spækhuggerklub
udsendes 4 gange årligt
Redaktionens adresse:
I A Schwartz Gade 23
2100 København Ø

Lillebæll

D 231 Carl-Otto Hedegaard
Ireppergårdsvej 3
6000 Kolding
05 52 80 40

D 476 Benny I Thomsen
Ulveryggen 9
6640 underskov
05 59 41 15

Sydbyn

D 147 Kim Isager
Blåbærvænget 30
Thure
5700 Svendborg

D 85 Svend Gerner Hansen
Esthersvej 15
5700 Svendborg
09 21 86 68

Arhus

D 298 Richard Møller
Bülowsgade 43, st
8000 Arhus C
06 19 64 72

D 307 Olav Hansen
Ønsbækvej 16
8541 Studstrup
06 99 15 10

Øresund Nord

D 225 Hans Jørn Stuhr
Gl Strandvej 231 B
3050 Humlebæk
02 23 54 58

D 232 Anker Schrøder
Atoften 136
2990 Nivå
02 24 20 52

GENERALFORSAMLING

ORDINER GENERALFORSAMLING 1989

Afholdt 4 februar 1989 kl 14.00
til 17.00 i KvS's lokaler i
Skudehavnen.

Dagsorden ifølge lovene:

01 Registrering af tilstedeværen-
de stemmeberettigede medlem-
mer og evt fuldmægter

Der var ialt 20 stemmeberettigede
medlemmer tilstede. Ingen fuld-
mægter,

02 Valg af dirigent

Bestyrelsen foreslog Anker Schrø-
der, der blev valgt med bifald.

03 Formandens beretning

Sidste år erklærede jeg, at Spæk-
huggerklassen var blevet voksen.
1988 har bekræftet dette. Året
har været befriet for banale pro-
blemer.

Spækhuggernyt er blevet sendt på
gaden i det af Avisposten kræve-
de antal, som er fire. Indholdet
kan diskuteres. Som redaktør sy-
nes jeg, at I som medlemmer benyt-
ter bladet for lidt.

Medlemsstatus

Klaus Næraa vil senere forelægge
de detaljerede tal for 88. Her
skal blot konstateres, at klub-
ben i 1988 havde 253 kontingent-
betalere, svarende til ca det
samme antal medlemmer.

Status for DH-målebrevene var
i november således:

- 273 Spækhuggere havde et DH-
nummer
- 255 af disse var gyldige, dvs
fornyet
- 22 Spækhuggere var registre-
ret med indenbords motor, af
disse 11 medlemmer af klubben
- 17 målebrev havde stadig den
uheldige SPC-tilføjelse på
trods af bestyrelsens ihærdi-
ge arbejde for at få denne
kategori udryddet fra havets
overflade.

Entypestatus

Godkendelsen som national éntype-
klasse synes nu tæt på. Konsekven-
serne heraf er beskrevet i Spækhug-
gernyt 20. Vi håber, at tingene er
faldet helt på plads sidst i febru-
ar. Hvilket betyder, at sæsonen
bliver indledt med udstedelse af
éntypebeviser.

En kort repetition:

- Girokort udsendes til Spækhuggere
med gyldigt DH-bevis uden SPC-
tilføjelse.
- Efter betaling af kr. 75 sendes
klassebevis til jer via jeres
sejlkлуб.
- Klassebeviset gælder sæson 89 og
90 og fornyes herefter med to-
årigt intervaller.
- Læbelordningen fålder væk, men
kapsejlads i Spækhuggerløb kræ-
ver stadig medlemskab af klubben.

DM-status

Vi søgte i 1987 om DIF-status til
vores mesterskab. Også kaldet of-
ficielt danmarksmesterskab.
DS's kapsejladsudvalg svarede ved
at ville holde klassen under obser-
vation i 1988. På trods af stor del-
tagelse i klassemesterskabet syntes
kapsejladsudvalget alligevel, at
klassens sportslige aktivitet var
for ringe, idet sportslig aktivitet
sættes lig med trekantbaneaktivitet.

I den anledning arbejder vi stadig
på at påvirke DS til at indtage an-
dre og mere åbne holdninger over-
for aktiviteter, der ikke lige netop
foregår på olympiske trekantbaner.

Om kapsejlads

Fyn Rundt blev vundet suverent af
af D 85 med skipper Sven Gerner
Hansen. Sejren var så suveræn, at
den udløste den nyindstiftede Køl-
bådspokale, der gives til den klas-
sebåd, der vinder med største margin
til sit løbs nummer to. Sven vandt
med næsten seks timer.

Sjælland Rundt forløb mere normalt.
Her kunne D 65, skipper Skogstød,
trække det længste strå efter en
lang hyggelig kamp med D 142 og

GENERALFORSAMLING

trække det længste strå efter en lang hyggelig kamp med D 142 og D 75. Ca 100 sømils nærkamp.

Det lykkedes at gennemføre pokalserier i Sydbyn, Lillebelt, Øresund Nord og Øresund.

- D 316, Jens Nielsen, vandt efter fire sejlsadser i det sydfynske.
- D 92, Leif Bødtscher, vandt efter en meget tynd serie, kun én sejlads, i Lillebelt. Da det er tredje sejr får han pokalen til ejendom.
- Øresund Nord fik D 565 som vinder. Skipper Jan Eggars.
- Endelig vandt D 65, Peder Skogstad efter sejre i 86 og 87 Øresundspokalen til ejendom.

Klassens fornemste titel blev i 1988 vundet af:

- Bjarne Lindquist (tredie år i træk)
- Carsten Hørlyck Jensen

- Klaus Lange

De tre dominerede mesterskabet overbevisende med serien: 1,1,3, 2,1,1.

I år-89-afholdes klassemesterskabet af Sundby Sejlforening. På samme tidspunkt, uge 33, og på samme vand.

Huggertoppen måtte desværre aflyses. Årsagen var sjusk med tilmeldingerne, der kom for sent. Arrangementet ser pt ud til at blive et åbent duelsejladstævne i slutningen af sæsonen. Som afleser af det 'inviterede' stævne for tidligere klassemestere.

Mylar

Ekperimentet med alternative materialer til forsejl er ikke kommet meget videre. Sejlet blev søgt afhændet sidst i 88, men der dukkede ikke købere op.

Tak for sæson 88.

Beretningen gav anledning til debat og spørgsmål om følgende:

- Argumenter for at søge DIF-DM. Det blev repeteret, at det sikrer tilskud i højere grad end DS-klasserestørskabet, at det er mere attraktivt for mulige sponsorer, at DS selv vurderer det som 'finere'.

Mylarforsøgets resultater blev fremlagt. Pt synes der ikke at være overbevisende argumenter for at tillade Mylar eller lignende. Bestyrelsen blev dog pålagt med den forhåndsvenrende genua, at fortsætte med testsejlsadser. Usikkerheden i projektet ligger i nogen grad i, at det er svært at adskille fartproblemet fra det økonomiske problem. Såfremt Mylar viser sig at være overbevisende billigere i drift er en godkendelse svært at komme uden om.

DS's holdning til kapsejladseaktiviteter. Det er svært at få sejlkubber til at arrangere trekantbanesejlsadser. Det er dyrt og besværligt og ofte med få deltagere. Lægges mange klasser sammen fås ofte uheldige resultater, lang ventetid i starten eller mellem sejlsadser. DS må anerkende den sportslige værdi, der ligger i mange klassers løb i distancesejlsadser. Beretningen godkendt.

04 Fremlægelse af årsregnskab

Klaus Næraa fremlagde regnskabet for 1988. Behørigt underskrevet af revisoren, der ikke havde anmærkninger.

Vi slap ud året med et beskedent overskud. Formuen har stadig en sådan størrelse, at der ikke synes at være behov for forøgede indtægter i form af en kontingentforhøjelse.

Regnskabet godkendt.

05 Fastsættelse af kontingent for året 1990

Kr 100 blev som foreslået af bestyrelsen vedtaget uden kommentarer.



DANSK SPÆKHUGGERKLUB

REGNSKAB FOR 1988

Indtægter

Kontingenter	kr. 25.500,00
Renter	649,56
Standere	500,00
Trim-bøger	900,00
Annoncer for Peter Bruun	2.000,00

Udgifter

Trykkeomkostninger	kr. 14.229,71
Porto + Avispostkontoret	5.404,68
Kontorartikler	1.978,80
Generalforsamling	816,00
Provinsaktiviteter	418,95
Dansk Sejlunion	220,00
Sejlmager	486,80
Klassemesterskab + præmier	3.461,60
Diverse	269,07
Driftsmæssigt overskud	2.263,95

kr. 29.549,56 ----- kr. 29.549,56

Kassebeholdning pr./ult. 88	kr. 726,93	kr. 112,53
Bankbeholdning - - --	7.125,79	3.707,31
Girobeholdning - - --	5.645,15	11.941,98
Driftsmæssigt overskud	2.263,95	

kr. 15.761,82 ----- kr. 15.761,82

Revisor : Dot Loehr, D 24.
Kasserer: Klaus Næraa, D 21.

GENERALFORSAMLING

06 Valg af tre bestyrelsesmedlemmer og én suppleant

Dorte Toft, Klaus Næraa og Hans Erik Ortvig var på valg. Alle genvalgt.
Hanne Skovbjerg genvalgt som suppleant.

08 Indkomne forslag

Der var ikke kommet forslag fra medlemmer udenfor bestyrelsen.

Bestyrelsen fremlagde et forslag til ændring af klassereglerne.

Da forslaget er sammenhængende med ansøgningen om éntypestatus blev det efter en del debat konkluderet, at generalforsamlingen ved tidligere lejligheder har vedtaget at søge DS om tilde-ling af éntypestatus. Det må derfor være logisk at ændre reglerne således at de opfylder de krav DS måtte stille. DS fungerer under alle omstændigheder som klassens øverste myndighed.

Når de af DS godkendte nye regler er klar udsendes de til alle medlemmer. Evt forslag til ændringer vil da kunne fremsættes på næste ordinære generalfor-samling.

09 Eventuelt

Det blev drøftet hvorvidt en invitation til at lade Fåborg Sejlklub afholde klasseesterskabet i 1990 skulle modtages.

Det blev vedtaget at svare høfligt med en redegørelse for den situation, der pt er flydende omkring DS's forhold til mesterskaber. Såfremt DS vil lægge vægt på store deltagertal til mesterskaber er det 'sikrest' at afholde mesterskaber i Øresundsområdet. Vi håber at kunne få lov til at vente med et endeligt svar til senere på året.

SIDSTE NYT

De sidste forhandlinger med DS er der nu enighed om klassereglerne. De sendes nu i trykken og udkommer som Spækhuggernyt 22 omkring 1. april.

Det betyder, at éntypegodkendelsen er så tæt på, at den ligner en realitet. Vi håber at kunne bringe den endelige afgørelse i næste nummer.

heo



MARSELISBORG HAVNEFORENING

Marselisborg Havn · 8000 Århus C · Tlf. 06 19 86 44

Vi har fra Marselisborg fået en invitation til at deltage i to olympiske trekantbanesejladser søndag 21.maj.

Stævnet hedder Marselis Cup. Der udskrives løb for alle klasser, der kan stille med mindst tre både.

Vi har sat Richard (D 298) på sagen og regner med at få et ordentligt felt samlet. Kontakt Richard eller meld jer direkte.

Iøvrigt indgår Marselis Cup i en serie på fire sejladser for klassen på følgende bådtyper:

- Marselis Cup er den første
- AY-cup lo. og 11.juni
- Egå Hovedkapsejlad 30.september og 1.oktober
- Internationale Kaløvigmesterskaber 14. og 15.oktober.

Her har I fået foræret en fin serie til Århus Bugt-pokalen. På den ned fra hylden og støvet af.

heo

KAPSEJLADS

HAVFRUESTEVNE 1989

om
GYNERA CUP

Kvindelig Sejlklub indbyder i samarbejde med Dansk Drageklub og Dansk Spækhuggerklub til Havfruestævne lørdag 10. og søndag 11. juni 1989.

Bane:

Udlagt trekantbane i Øresund i området mellem Flakfort og Saltholm. Der sejles efter IYRU's kapsejlsregler og Dansk Sejlunions bestemmelser. Program tilsendes efter modtagelsen af tilmelding.

Sejladser:

Det tilstræbes at gennemføre to sejladser både lørdag og søndag. Starten til første sejlsads begynder kl. 10.00. Anden sejlsads umiddelbart efter afslutningen af første sejlsads.

Præmier:

Gynera Cup uddeles til den vindende båd i begge klasser. I øvrigt udsættes præmier for hver tre tilmeldte både i begge klasser.

Præmieuddeling:

Finder sted i KVS's klubhus søndag 11. juni så hurtigt som muligt efter sidste sejlsads.

Grillaften:

Efter lørdagens sejladser samles arrangører og sejlere i klubhuset til en uformel sammenkomst. KVS byder på et glas øl og der vises videoptagelser fra dagens sejladser. Kl. ca. 18 er der mulighed for at indtage selvgrillede bøffer med salat. Tilmelding til grillarrangementet skal ske inden første sejlsads ved betaling af kr. 50 pr. person.

Tilmelding:

Tilmelding til Kvindelig Sejlklub, Skudehavnsvej 2100 København senest 2. juni.
Startgebyr kr. 130 vedlægges i check.

Både for Drager og Spækhuggere tæller sejlsadsen med i serien om klassernes Øresundspokal 1989.

ØRESUNDSPOKALEN 1989

Som ovenfor beskrevet indgår Havfruestævnet/Gynera Cup i år i Øresundspokalserien. Anton Berg udgår, uvist af hvilken grund, som stævne. De øvrige sejladser i serien er som tidligere år:

- Ladies Cup, Møn Rundt, ØSF's hovedkapsejlsads og Gordons Gin Cup.

Om Havfruestævnet kan tilføjes, at vi er glade for at KVS har inviteret os med i år til dette stævne, der hidtil har været et rent Drage-stævne. Dels var vi ellers kommet i bekneb for et trekantbanearrangement i foråret, dels har vi åbenbart opført os 'godt nok' under vores mesterskab i august.

Fra den 'Sønderborgske trimskole' har vi modtaget en længere beretning om de overvejelser Sv Aa Sibbesen (D267) og Leif Bødtcher Jensen (D 92) har været igennem for at udvikle et rigtrim.

Beretningen bringes her, næsten uforkortet, idet den er både underholdende og lærerig.

LIDT TRIMFIDUSER FRA D 92 OG D 267

Trimning af Spøkhuggeren har for mig altid været en kilde til udfordring og forundring. Det viser sig, at der altid kan hentes lidt mere fart og/eller højde ud af den buttede kasse. Men..men som en amerikaner vil udtrykke det 'there is no free lunch'.

Efter DM 86 i Horsens begyndte jeg at lægge hovedet iblød. Der var lidt for mange der sejlede fra mig...ser du, det er galt, men der var noget, der var langt værre... dvs totalt uudholdeligt. Leif (D 92) var også begyndt at blive alt for nærgående. Noget måtte gøres, hvis ikke verden skulle falde sammen. Gode råd var dyre og ørens lange i de tider.

Jeg har ført en trimbog, siden jeg købte båden i 81. Den blev gennemgået på kryds og tværs, og langsomt ...uudelig langsomt begyndte jeg at drage nogle konklusioner, der førte mig ud i en mængde eksperimenter. De blev nøje planlagt og gennemført på en måde så resultatet af en justering kunne bestemmes som god eller det modsatte. Det kræver disciplin, kan jeg love for. Som regel går man altid med et par dusin idéer og vil gerne prøve det hele på en gang. Det har bare den ulempe, at man ikke kan fastslå hvad der er godt, og hvad der er skidt i det sammensurium af justeringer, der skal foretages såfremt alle idéer skal føres ud i livet på en gang.

Målet med det nye trim skulle være:

1. Båden skulle bringes til at gå højere og hurtigere under alle forhold.
2. Egenskaberne til at sejle i krap/høj sø skulle forbedres.
3. Mulighederne for at trimme sejl og mast fra cockpit skulle forbedres, så trimningerne også blev foretaget.

Det første, der blev ændret, var at masten blev lagt ned og gen-nemgøet. Alle beslag blev kritisk gennemset ved samme lejlighed. Salingerne sad lidt løst. Den sidste rest af slør mellem mast og salling i beslagene blev fjernet. Samtidig blev hornene vinklet så meget bagover som salingsfesterne tillod det.

Da jeg forudså, at mastens top ville komme til at bevæge sig mere med det nye trim, blev forstaget afkortet og der blev monteret en forstagstogle efter de anvisninger, der er givet i Spøkhuggerbladet....et brækket forstag under en kapsejlsads re-sulterer som regel i et f...s rod, en del lommestærter samt ikke mindst en tabt sejlsads.

Den tredje større operation var at fære faldene tilbage til cockpit. Det tog en hel dag at få spilkopperne løsnat fra masten og kostede en brækket hammer og en ødelagt skruetrækker... så hermed er i advaret ... det kan være en bekvemmelig affære.

De grundlæggende idéer var:

- En stivere afstøttet mast under alle forhold, der især kunne

give en roligere gang under forhold med buler på vandet.

- Mit storsejle er efterhånden af den slags, der kan betegnes som uegnet til kapsejlsads. Det er et MP-sejle fra 81 af en dug, der ikke er særlig stabil. Faconen i sejlet er rimelig pæn, når vinden er under 8 m/s, og understøttet rigtigt ville dets egen-skaber måske ikke være helt håbløse. Det kunne jeg opnå ved at forbykke masten under bådevind, mere end jeg havde gjort før. Er vinden over 8-10 m/s er jeg nødt til at rebe på grund af sejlets beskaffenhed. I fuld størrelse ligner det et par udbombede underlylere, der har gjort den seneste krig med to gange. De søreste faconer kan jeg love jer... det kan være det er det der er hemmeligheden????

- Vindkanalen mellem storsejle og genua/fok ville jeg have forøget, især for genuaen, samtidig med at slippet i genua og storsejle skulle gøres mere ensartet for at udnytte hele sejlaarealet bedre...hurtigere og mere laminar luftstrøm over læsiden af sejlet uden at få bagluft i storsejlet.

- Større mulighed for at holde forstaget strakt under alle forhold, hvor det er ønskeligt, således at 'posen' i genuaen kunne reguleres mere bevidst uden at overstrække sejlet i hverken skending eller forstag. Reguleringen af genuaen er utrolig væsentlig, idet en facon, der ikke spiller sammen med storsejlet betyder, at storsejlet ikke arbejder så effektivt, som det kan.

For at kunne sejle for sejl skal masten stilles på højkant, så det blev gjort (genialt, ikke?).

Masten blev rykket en tak tilbage på mastesporret (hul nr 2), overvænterne blev løseligt sat fast og derefter begyndte et større målearbejde for at fastslå om masten stod lodret eller ej. Under sådanne målinger konstaterer man hver gang, at Spækhuggeren er alt andet end symmetrisk, men den er jo herlig alligevel. Nå ... pr definition bestemmes det nu, at masten står lodret op og ned, i hvertfald i tværskibs retning.

I dækket blev masten presset helt fremad i alu-mastekraven af nøje tilpassede trælodser, der passer perfekt hele vejen rundt om masten og i mastekraven - ingen slinger i valsen her.

Slørstag og forstag sættes fast. Forstaget hænger og slasker og slørstaget er hele tiden strammet op.... noget af en forandring fra mit tidligere trim, men der ændres ikke på vantskruerne, hverken for eller bag. (denne beskrivelse hensatte Jeres redaktør i nogen undren et kort stykke tid: effekten opstår ved at masten rykkes tilbage og derved 'falder' forover foroven. heø)

For at kunne gå højde må toppen af masten under ingen omstændigheder falde ud til læ. Jeg sætter derfor mine topvanter så hårdt an, som jeg nu synes det er forsvarligt og uden at masten begynder at slange sig under sejletrykket, der opstår ved at spænde vantskruerne. Samtidig sørger jeg for at mastetoppen hverken hales til styr- eller bagbord ud fra den opmåling, der tidligere er foretaget. Masten skal stå lodret.

Under vant sættes således, at de er rimelig totte, når hækstaget er trukket i bund. Det ser ud som om masten vil bryde sammen hvad øjeblik det skal være. Første gang man ser op i luften er man hurtigt til at slippe hækstaget. Min første tanke var at 'det holder den s'gu ikke til'.

På den anden side var buen i masten fuldkommen jævn og sådan pr øjekast ligner den forkurven i storsejlet. Med andre ord, mulighederne for at støtte storsejlet var meget større med dette master-

trim. Så...hva' pokker... vi prøver var konklusionen.

Resultatet var i første omgang ikke så dårligt. Undervanterne skulle sættes en smule hårdere, men ellers så det ud som om en god del af målet var nået. Jeg havde fået en noget større, mere åben kanal mellem storsejl og genua. Bagluften i storsejlet var fuldstændig væk og et lille forsøg med et par tikles viste at luftstrømmen var fin og ubrudt.

Som sagt i starten 'there is no free lunch'. Det viste sig nu med al tydelighed. Jeg skulle til at lære at styre. Mine sejle var blevet en hel del mere flade og den mindste afvigelse fra den optimale kurs betyder et tab i hastighed på 15 til 20%, grove løjer. Det mærkes som om man har en lo liters pøs på slæb, hvis man ikke er på mærkerne.

Det 'lille' problem med at styre kom jeg over og hvordan så det så ud med de mål jeg ville opnå. Helt fint kan jeg sige... på almindelig fladt vand kan båden nu gå ret højt uden at gå i stå (hvis man da ellers passer rospinden). Storsejlet kan trimmes meget fladt, men derved støtter jeg masten vha. sejlet i hele mastens udstrækning. I grov sø kommer fordelene ret tydeligt frem, idet min mast nu står meget roligt. Der er ikke nogen særlig bevægelse på nogen dele af masten, når snuden stikkes ind i en sø.

På sløren har det ændrede trim ikke haft nogen særlig indvirkning, så det frentidige arbejde går ud på at få det til at gå lidt bedre, når der er slæk på. Uden at det går ud over 'bidevind'-trimmet.

Det umiddelbare resultat af sejlersæsonen 87 og det nye trim var en 3-plads ved klassemesterskabet 87 (under højst usædvanlige vejrforhold) med mine nærmeste konkurrenter bag mig, en diskusprolaps på 4' de ryghvirvel og en velsejlende Spækhugger.

Det var så min historie om at trimme en Spækhugger, D 267. Men arbejdet er ikke færdiggjort, der er stadig en del at hente, så fremt man har tålmodighed til at finde de rigtige idéer frem fra sit eget lille hoved. Allerede nu har jeg en del idéer om at flytte beslag og spil. Der skal bla laves et nyt hal til hækstaget og der skal spares sammen til et nyt stel sejl. Det sidste forekommer ret umuligt med de skattemyndigheder, vi har her på egnen... er det bedre at være sjællænder? (nej, heo)

Summerisk beskrivelse af trimmet:

Med stramt forstag (slækket er taget væk, men ikke mere):

- Mastehældning, fald-mast er ca. 40-45 cm.
- Masten er sat i hul nr 2 i mastesporet (forfra)
- Masten er klodset helt frem i alu-mastekriven
- Overvanterne strammes til søjletrykket næsten kan ses på masten
- Undervant tottes efter storsejlets beskaffenhed og så meget at masten i mellemluft står lige i tværskibs retning. Dvs hverken buer til luv eller læ. Undervant får i dette trim stor betydning for storsejlet og vindkanalen mellem genua og storsejl.

Fordele:

1. Masten falder mindre ud i toppen under kryds
2. Mastekurven er meget jævn, støtter storsejlet fint
3. Forstaget er mere stramt med samme agterstagsspænding
4. Masten er mere rolig i sø fordi den står i spænd
5. Bedre mulighed for at trimme storsejlets pose og regulere ka-naalen mellem storsejl og genua.

Generelt giver disse fordele bedre højde med samme fart.

Ulemper:

1. Båden er vanskeligere at trimme og styre på kryds.
2. Salingshornene kan komme til at berøre kappen på en standard high-aspect fok.
3. Man skal kunne tåle at se sin mast stå i spænd med et meget slept forstag i havn og under sejladis vil masten bue meget
4. Forstaget har en tendens til at blive slidt i toppen (brække) hvis det ikke forsynes med en toggle foroven.

267 og 92 anvender to principielt forskellige måder ved opmåling af trimmet.

267 anvender absolutte mål på afstande og spænding af vant og stag. Tommestok og skydelære anvendes.

92 anvender en relativ spændingsmåler (STRIT-måler), som viser spænding på vant og stag, når det pågældende trim landcheckes.

Vi vil meget gerne høre fra folk, der er enten enige eller uenige i vore betragtninger. Om ikke andet kan vi få en herlig diskussion ud af det.

Sv Aa Sibbessen og Leif Bødtcher Jensen

En kommentar

Som forfatter til TRIM har jeg studeret beretningen grundigt. Bla. for at konstatere på hvilke punkter 'Sønderborgskolen' trimmer anderledes end det standardtrim, der er beskrevet i TRIM.

Et par punkter springer i øjnene:

- Masten er placeret et hul længere tilbage på mastesporet. Det giver måske en bedre forkrumning helt fra bunden af masten og tillader masten at 'falde' længere forover på læns.
 - Andet punkt hænger muligvis sammen med det første. Når Sibbessen flere gange omtaler det strammere hækstag som resultat kan det påstås, at oplysningen ikke er meget værd før vi ved hvor langt hækstaget er. I forbindelse med udviklingen af et trim til hurtigere ned ad bakke-sejlads er det her et spørgsmål om hvor langt man tør lade hækstaget være. Og dermed lade mastetoppen komme fremefter.
- De udviklede systemer til regulering af hækstaget er stort set alle karakteriseret ved at tillade langt større vanding end de standard-monterede muskelbokse. Omkring 15 cm vanding er et minimum.

Iøvrigt synes jeg beretningen giver et glimrende indtryk af det arbejde, der ligger forud for den gode bådart og den systematik, der er absolut nødvendig for ikke bare at ændre, men at ændre for at opnå et beskrevet mål.

heo

3528

2 00

*
ANDERS STORM

SØNDERSØVEJ 32
2820 GENTOFTE

KØBES

Lille, flad og sejlivet spiller

Jan Eggers D 565
02 22 36 22

Det originale påhængsmotorbeslag

Niels Mouritsen
05 89 15 65

SÆLGES

Carlsen varntemper gennu

Stadig god efter 2 sæsoner.
kr 3.000.

Jens Henriksen
02 89 36 02

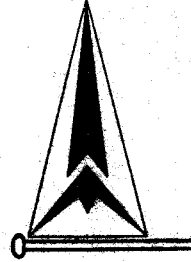
Genua, velegnet til tursejls
Prædikestol, komplet med søge-
lænder. Sprayhood

Hanne Skovbjerg D 256
01 65 63 74

SPÆKHUGGER F, D499

Som ny. Indeholder 5 køjer, to-
let.
Redningsflåde, 4HK Mariner
Komplet stel sejl
Udstyret med 2-speed spil, Easy-
locks. Fald ført til cockpit.
Kr. 180.000

Arne Vilsmark
Toftegårdsvej 43
7000 Fredericia



TAARBÆK SEJLKLUB

TÅRBÆK WEEK-END

1989 gør vi tingene i god tid,
sagde vi til Tårbæk Sejlklub sid-
ste år, da vi kiksede en tilmel-
ding til et Tårbækstævne.

Vi gør derfor allerede nu en re-
klameindsats for:

- Trekantbanestævne 23. og 24.
september.

Om lørdagen sejles der med
kvindelig rorganger.

Om søndagen sejles holdkap-
sejlsads.

Hold behøver ikke at være klub-
hold, skal blot bestå af 3 både
(Spækhuggere).

Endvidere har Tårbæk her i 1989

50-års jubilæum.

Det fejres bla. med afholdelse af
et stævne 2. og 3. september.

Om lørdagen trekantbanesø og
om søndagen distancesejlsads.

heo