



juni 1984

Juni 1984

Kære Spækhuggersejlere

Den måske lidt mærkelige streg på forsiden betyder, at vi har besluttet at nummerere disse udsendelser. Det letter arkiveringen, og giver også halve løfter om nogle efterfølgende numre. Dette er altså nummer et.

Næste udsendelse vil efter de foreliggende planer ske i løbet af efteråret med resulater fra pokalserier og klasseesterskabet samt andre aktuelle emner.

I den forbindelse har vi et hjertesuk; bortset fra Lillebælt sejlernes referat fra en Spækhuggeraften er det forbløffende lidt vi får ind fra jer. Selv om der kan gå nogle måneder inden eventuelle indlæg bliver udsendt, så send dem alligevel, de skal nok blive læst.

Debatter omkring regler, sejl, forfinne m.v. foregår i øjeblikket kun på den årlige generalforsamling, der repræsenterer ca. 30 - 40 både, så et bredere forum kan absolut være tiltrængt.

God sommer.

Invitation til årets klasseesterskab.

Vedlagt finder I invitation til Klasseesterskabet, der som bekendt afholdes i Helsingør.

Vi har haft et fint forberedende samarbejde med HAS, så vi ser frem til et godt stævne og skal derfor opfordre alle til at deltage. Der arrangeres jo ikke for mange trekantbanesejladser, og man behøver absolut ikke at være verdensmester for at få sin del af festlighederne. Om ikke andet, så er der altid håbet om, at det går bedre næste år.

Venligst bemærk, at tilmeldingsfristen er udsat til den 27. juli.

Lokale aktiviteter.

Vi har modtaget et referat fra en Spækhuggeraften i Lillebæltsskredsen, hvor der var 20 både repræsenteret.

Der udtrykkes her en del kritik og ønsker til klubben (bestyrelsen).

Heldigvis kan vi allerede på nuværende tidspunkt berette, at det er lykkedes at imødekomme et af de nævnte punkter, idet det for første gang er lykkedes at overtale Odense

Sejlkлуб til at starte Spækhuggerne samlet, dog minus en enkelt som af uransagelige årsager hellere ville sejle i et handicapløb.

Kritikken af årets Huggertop-video er vi enige i. Sagen er, at i modsætning til forrige år skulle vi leje udstyret til almindelige priser, og for at spare leje af 2 båndmaskiner til redigering har vi kun råversionen, som naturligt nok indeholder en del mindre interessante sekvenser. I den forbindelse skal der herved rettes en opfordring til medlemmerne om at hjælpe med gode råd og udstyr, så vi næste gang (oktober 84) kan opnå et bedre resultat.

Med hensyn til diskussionen om den geografiske placering af Generalforsamlingen, så er den een gang blevet afholdt i Nyborg, uden succes. Deltagerantallet faldt katastrofalt, idet der hverken kom medlemmer fra Øresundsområdet eller fra Fyn/Jylland. Problemet's løsning ligger her formentlig i en ændret opbygning af klasseorganisationen; gode ideer efterlyses.

Forfinnen.

Forst de gode nyheder og derefter en historie om et lidt uheldigt forløb.

Den største gode nyhed er, at der er udelt tilfredshed med den nye forfinne hos de sejlere, der har fået den monteret. Yderligere har der også været positive reaktioner med hensyn til monteringen, som i praksis har vist sig at være ret problemløs.

Den anden gode nyhed er, at der på nuværende tidspunkt er bestilt og til dels leveret ca. 100 forfinner. Det må vel forventes, at rygtet om de forbedrede sejlegenskaber herved spredt sig hurtigt, så der også fremover vil være en kraftig tilvækst i antallet af nye forfinner. Vi regner med, at stort set alle 100 er leveret til medlemmer af klubben, og hvis denne tendens fortsætter, så er vi i bestyrelsen af den optimistiske formening, at praktisk taget alle organiserede Spækhuggersejlere har fået skiftet i løbet 1985.

Med hensyn til levering er vi ovre i de lidt mere problematiske omstændigheder ved sagen. På grund af de indledende kalkulationer foretaget i 1983 har en del sejlere fået den opfattelse, at den pris der i sin tid blev angivet ville være bindende i en længere periode; dette har vist sig ikke at være tilfældet.

Efter en prøveproduktion hos Peter Bruun blev det erkendt, at LM ville være i stand til at producere finnen noget billigere. Dette havde til gengæld den ulempe, at der ikke

var mulighed for at producere mere end ca. 5 finner per uge. Yderligere havde LM problemer med den ene form. Det ene med det andet medførte forsinkelser i leveringen.

Kort fortalt kan det siges, at vi i bestyrelsen på et tidspunkt havde valget mellem pest og kolera; enten blev finnen for dyr, men kunne leveres relativt hurtigt ved produktion hos Peter Bruun, eller også blev prisen lavere, men leveringstiden længere ved produktion hos LM. Vi valgte at gå ind for det sidste.

Også bestillingsproceduren fortjener at få et par ord med på vejen. De første bestillinger blev afgivet umiddelbart efter at afstemningsresultatet blev kendt i efteråret 1983. Nogle bestillinger indløb skriftligt, andre per telefon, der var også personlige henvendelser på værftet og sikkert også andre varianter. Yderligere har det vist sig, at en del sejlere ikke har vist forståelse for køkulturen, men har gjort alt for at skaffe finnen med alle midler, nogle grænsende til rent tyveri. Alt i alt medførte dette desværre, at der i nogle tilfælde er gået kuk i leveringsrækkefølgen i forhold til bestillingerne. Formanden har i en periode personligt overvåret antallet og arten af telefonsamtaler til værftet, og de var ikke alle i en positiv ånd for at sige det mildt.

På nuværende tidspunkt oplyser værftet, at roen har bredt sig. Der ligger stadig en del bestillinger, også nogle til levering i foråret 1985. Ved bestilling indenfor et par uger gælder den nuværende pris på kr 1600 plus moms også til senere levering, medens sejlere som først bestiller senere på året eller til næste forår må regne med en prisstigning.

Til slut har vi i bestyrelsen et par bemærkninger til de sejlere, som brygger på at ændre bestemmelserne om den nye forfinne hvis der stadig skulle være nogen med sådanne hensigter. De foretagne afstemninger på Generalforsamlingen og ved urafstemning peger klart på en opbakning af hele finneforslaget, og herunder også, at forfinnen i 1986 skal være udskiftet til den smalle type. Med det antal finner som til dato er leveret og bestilt sammenholdt med de ret positive tilbagemeldinger, som er kommet også fra tidligere skeptikere, mener vi, at det er vor opgave at føre forslaget igennem som vedtaget. Der synes således ikke at være rimelig grund til fravige den kurs, som blev afsat med de ovenfor nævnte afstemninger.

Dugvægte og begrænsninger i sejlantal.

Som lovet på generalforsamlingen har bestyrelsen arbejdet med at indsamle data vedrørende sejl fra de øvrige klasseorganisationer.

I begyndelsen af marts rundsendte vi vore klasseregler og bad samtidig om en tilbagemelding med hensyn til de andre klassers dugvægte og eventuelle begrænsninger i det antal sejl, der må medføres under kapsejlad.

De indkomne oplysninger plus en del andet materiale er omstående samlet i et skema. Vor konklusion er, at generelt er der grund til at være tilfreds med de regler vi har; de er både med hensyn til klarhed, omfang og almindelig sund fornuft blandt de absolut bedste (når vi selv skal sige det).

Indsamlingen af data skulle give grundlag for at foretage en rimelighedsvurdering af bestemmelserne vedrørende:

1. minimum dugvægt 250 g/m² for genua.
2. minimum dugvægt 40 g/m² for spiler.
3. sejlantal under kapsejlad.

ad 1. Tæt ved vor grænse på 250 g/m² ligger Express med 245 g/m², i klassereglerne angivet som svarende til 5,75 oz. dugkvalitet. De fleste sejlmagere anvender netop denne dug til vore genuaer, og det kunne derfor være fristende at foreslå en tilsvarende værdi hos os. Imidlertid er oz. betegnelsen ikke en præcis vægtangivelse; den er inividuel for hver rulle og angives på en tilhørende vejesedel. Spillerummet for 5,75 oz. går ned til 240 g/m², så det vil være den værdi, der vil blive foreslået på næste generalforsamling.

ad 2. Spilernes minimumsvægt ligger uden nogen fast tendens i intervallet 30 - 40 g/m² med den svenske Folkebåd på 50 som en undtagelse. Også her indgår Express med en direkte omregning af det amerikanske mål 0,75 oz svarende til 32 g/m². Denne dug benyttes i praksis til fremstilling af spillere til stort set samtlige klasser, og ved at tage den mindste faktiske vægt for denne kvalitet lander vi på en grænse på 30 g/m², som vil blive foreslået på næste generalforsamling.

ad 3. Her bliver det sværere. Som fremgår er der hverken særlig tydelige tendenser med hensyn til antal eller formulering af bestemmelserne. Der tales om "ombord højest", "under kapsejlad", "under klasseløb" osv. Efter dette studium af dels de andre klassers regler, dels IOR og DH 84 begrænsningerne mener vi, at vi har den bedste eller mest forståelige formulering. F. eks. er det formelt ikke klart, hvad BB 10'er gør i et blandet løb, når deres klasseregler siger, at der ombord kun må befinde sig det beskrevne antal sejl (hvad med feriesejlads).

Vi har som foreløbig konklusion på undersøgelsen besluttet, at der ikke fra bestyrelsens side vil blive

fremsat ændringsforslag til det antal sejl, der i øjeblikket må medføres under klasseløb. På den anden side har alle bestyrelsesmedlemmer sympati for den hensigt, som lå i Hans Storm's forslag, nemlig at skåne det kostbare materiel. Vi mener blot ikke, at reglerne som de er formuleret i øjeblikket har givet anledning til administrative eller praktiske problemer; en ændring gående på et større antal sejl, selv om disse beskrives som tidligere anvendte og stemplede (gamle), vil med fordel kunne udnyttes af sejlere med et tilstrækkeligt antal kroner på budgettet, og det er jo netop i strid med hensigten i at have en begrænsning.

Hvad angår dugtypen, så anser de fleste klasser Mylar, Kevlar m. v. som udelukket, hvis der i klassereglerne står, at dugen skal være vævet. Dette er dog måske et åbent spørgsmål; den ægte pindehugger vil således kunne påstå, at sejldugen til en Spækhugger kan være fremstillet af en hvilkensomhelst plast, blot den er hvid og vævet og vejer de krævede antal gram per kvadratmeter. Enkelte klasser forbyder specifikt Mylar, men det er heller ikke nogen god ide, da det jo kun er et varenavn fra en enkelt fabrikant.

Som reference gennemgås nedenfor reglerne fra DH 84 og IOR.

DH 84

Der er ingen ændringer i forhold til Scandicap, dvs. nedenstående antal antalsbegrænsninger er gældende:

Storsejl, et eller flere,
 1 stormfok, ikke defineret i reglen,
 2 spillere,
 desuden i forhold til måltallet,
 - til 6,95 max 3 forsejl,
 7,00 til 8,80 max. 4 forsejl,
 8,85 til -- max 5 forsejl.

IOR mark III 1980.

Måletal over 45 ft, ingen begrænsninger. Ellers,

1 storsejl.

1 reservestorsejl. Dette må ikke medføres i håb om bedre fart under forskellige vejrforhold eller sejlede kurser, men som et bona fide (med redelige hensigter) reservesejl,

der anvendes i nødstilfælde.

1 stormstorsejl. Skal have en væsentlig mindre størrelse end et nedrebet storsejl og skal have en styrke svarende til de vejrforhold det skal anvendes under.

1 stormfok. Arealet må ikke overstige $0,05 \cdot IG^2$, og forlignet må ikke overstige $0,65 \cdot IG$ (IG er afstanden fra lønningen, hvor masten er placeret, til forstagets skæring med masten, på en Spækhugger 10,045 m). Herved fås et areal på max 5 m^2 , og et forlig på max 6,5 m. Så er der virkelig luft, hvis man har brug for sådan en.

1 hårdtvejrfsok. Dugvægten skal være større end storsejlets, og arealet skal være mindre end $0,135 \cdot IG^2$. Den må ikke kunne rebes.

Herudover gælder i forhold til måletal:

16,0 til 16,5	4 forsejl	2 spillere,
16,6	22,9	5
23,0	28,9	6
29,0	32,9	7
33,0	39,9	8
40,0	44,9	9

Kommentarer. IOR tager med reservestorsejlet klart sigte på nødstilfælde. Da reglen er lavet til HAVkapsejlsads er dette ikke så mærkeligt, men det løser ikke problemet for den sejler, som synes at det synd for det nye storsejl, at det blæser lidt rigeligt.

Med hensyn til hårdtvejrfsforsejl er tendensen tilsvarende.

Spækhuggerens forsejl 3 på max 10 m^2 er således en mellemtung mellem IOR's hårdtvejrfsok og stormfok på henholdsvis $13,5$ og 5 m^2 .

Annoncer.

Spækhugger købes,

Erik Hårlev,
Søndergade 89,
5620 Glamsbjerg,
tlf. 09 723335.

Sejl sælges, Elvström
storsejl, 75, 300 kr
storsejl, 79, 1200 kr
spiler, 75, 1600 kr

Anker Schrøder,
tlf 02 242052,
Eggert Schrøder,
tlf. 01 635605,

Storsejl sælges, 3000 kr,
Sejlmagerne, 83,

Jens Henriksen
Viekær 15 d,
2950 Vedbæk,
tlf 02 893602.

DUGVÆGTE, min. - max. samt antal.

Bådtype	stor sejl	genua	fok	storm fok	spiler	tekst
Drage	270 304 1	185 304 2	270 304 2	-	38 2	Under kapsejlsads højest. Sejl skal fremstilles af vævet fibermateriale.
Soiling	200 2	-	200 2		38 76 2-3	Under kapsejlsads højest. Sejl skal fremstilles af vævede fibre.
H-båd	200 1		200 1		35 1	Begrænsninger i antal kun ved nesterskaber. Syntetisk vævet materiale
Folkebåd	250 1	-	250 1		50 (1)	Vævet dug. Mylar ej tilladt
IF	250 1	190 1	250 1	- 1	35 2	Under bane-kapsejlsads højest. To spillere forskellige. Kun anvende een pr sejlads. Vævet materiale.
Cumulus	-	130	-	-	39	Max 3 forsejl. Stormfok 7 m ² , stormstor 10 m ² . Sejldug fri.
Spækhugger	250 1	250 1	250 1	250 1	40 2	Under klasseløb nå højest nedføres. Hvidt vævet materiale.
Vega	250	-	-	-	-	Kun DH 84 begrænsninger. Dog er Mylar forbudt.
Accent 26	250	50	250	250 1	40 2	Max 3 forsejl. Ingen krav til dugtype.
BB 10	310 1	205 1	310 1	- -	38 2	Om bord højest. Ingen dugtypebegrænsning.
Drabant 24	250	210	210	210	40	Kun DH 84 begrænsninger. Mylar er tilladt.
Express	245 1	-	245/1 277/2 2		32 1	Om bord højest. Sejl skal fremstilles af vævet dug. To-løgs dug ej tilladt.
L 23	250 1	200 1	250 1	250 1	30 1	Under kapsejlsads højest. Mylar er forbudt.
Maxd 77	-	160	-	-	40	Kun DH 84 begrænsninger. Mylar er forbudt.
Polaris Drabant	270	205	205	205	40	Kun DH 84 begrænsninger. Vævet materiale.
Ylva	- 1	-	-	- 1	- 2	Normalt DH 84. Begrænsninger i skene gælder kun ved klassenesterskaber.