



EXPRESS

utdelning!

SVERIGES EXPRESS-SEGLARES OFFICIELLA
ORGAN OCH KLASSFÖRBUNDS TIDNING Nr 2/79





ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Vi har nu bakom oss ett fullkomligt succéår. För ett år sedan hissades för första gången seglen på prototypen. I somras var vi 100 som seglade. Sommaren 1980 blir vi 800! Båten har visat vad den går för—aldrig tidigare har intresset varit större från fackpressen. Vi vet nu att Express är mycket snabb och lättseglad. Även den mindre vane seglaren seglar ifrån betydligt större båtar. Som ni märker i detta nummer så har kappseglandet kommit igång ordentligt. I all hast arrangerades ett riksmästerskap för klassen. Trots vissa eftergifter för det rent sportsliga var det angeläget att få träffas och känna på varandra från olika delar av landet. På båten som vann fanns ett välrenommerat gäng — Bengt Schaurek, Anders Larsson, Odd Lindqvist och Peter Sundelin. Kappseglandet och det som sammanhänger med det blir förbundets huvuduppgift. Express samlar alla seglare från ny-

börjare till elit. Förbundet har att tillse att genom kuser och information alla kan förkovra sig seglingsmässigt och att kappseglingar finns på programmet som kan intressera alla. Hur vi skall genomföra detta skall diskuteras under vintern. Här är allas synpunkter viktiga. Det är angeläget att så många som möjligt ställer upp och medverkar i regionernas verksamhet.

Lyckligtvis har båten visat sig ha få barnsjukdomar. De små fel vi funnit på, rättas till av Albin och några förbättringar blir det till nästa år. Reglerna för klassen har visat sig hålla till 100 %. Några små justeringar kan bli aktuella inför nästa säsong. Huvudprincipen gäller utan förbehåll — strikt och billigt.

PER LUNDBERG

PRYLAR

Till nästa nummer kommer vi att presentera tröjor, dekaler o.s.v. med Express-tryck. Har ni några galanta idéer — HÖR AV ER.

REGION OST

Vi kallar till regionsmöte!

Plats: Gärdesskolan, Banérgatan 56, Stockholm
Tid: Torsdagen den 6 december 1979, kl 19.00
Program: Information, diskussion om kappseglings- och kursprogram 1980.
Val till regionsstyrelse.
Prisutdelning RM, Höstserie.

ONE DESIGN OFFSHORE

Frågan om Express som svensk One Design Offshore avgörs de närmaste månaderna. Seglarförbundets test ägde rum i Kullavik 5-8 oktober. Albin Marin hade tillsammans med Express-förbundet tagit fram alla behövliga uppgifter. En prydlig och välutrustad båt hade tagits fram med hjälp av Olof Björland, som också var till förfogande vid testseglingarna. Allt gick Express väl i händerna i konkurransen med bl.a. Maxi 80 och J 24. Nu är det bara att avvakta seglarförbundets behandling av ärendet. Slutgiltigt beslut tages på seglardagen i mars 1980.

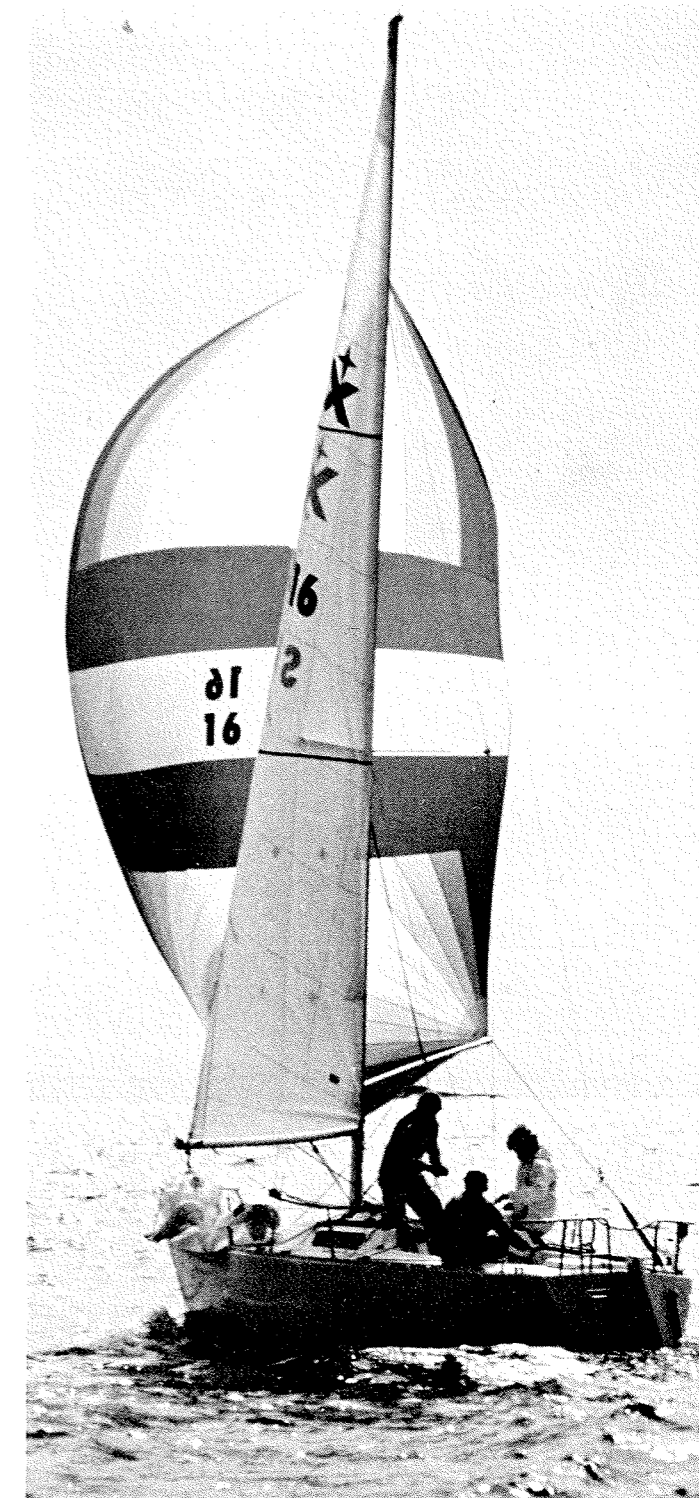
HUR BLIR MAN MEDLEM?

Fr.o.m. 1980 skall följande rutiner gälla. Vid kontraktsskrivningen får den nye Express-ägaren, tillsammans med information från förbundet, en anmälningsblankett som skall skickas till förbundet. Samtidigt inbetalas också medlemsavgift. Familjemedlemmar och gästar kan också bli medlemmar.

När båten är helt färdigställd av ägaren och certifikatet är inskickat till förbundet, löses mätbeviset ut mot en särskild avgift. Så kallad visering skall därefter årligen ske av mätbevisen mot en viseringsavgift. Avgifter kommer att tas upp i vinter för 1980. Erforderliga papper kommer att översändas till er när avgifterna bestämts vid årsmöte i vinter. Tills vidare går all information ut till de som hittills fått båt eller tecknat kontrakt.

TIPS

Under denna rubrik kommer vi fortsättningsvis ta upp olika tips från seglarna. Det kan gälla trimtips, däck- eller sittbrunnsutrustning, praktiska detaljer inombords o.s.v. HÖR AV DIG!! Skicka med ev. skisser eller foton.





STOCKHOLMSREGIONENS HÖSTSERIE 1979

Den första riktiga rankingtävlingen för Stockholms Express-seglare samlade 26 deltagare. I serien har följande seglingar ingått.

Segelbåtens dag	2— 3 sept.	3 delseglingar
Mälare Race	8— 9 sept.	1 delsegling
SSS höstrace	15— 16 sept.	3 delseglingar
Vikingarnas höstsegling	22— 23 sept.	2 delseglingar
Baggen Express Cup	6— 7 okt.	4 delseglingar

Överlägsen vinnare av serien blev Staffan Larsvall i Express nr 7. På andra plats kom Larry Ahlfert i nr 16 och på tredje plats kom Larsson/Schaurek/Lindqvist i båt nr 9.

Slutresultatet är beräknat på 10 delseglingar av de totalt 13, som har genomförts. Platssiffremetoden har tillämpats.

Detta har medfört att den som ej deltagit i någon delsegling har erhållit 27 p och den som blivit diskvalificerad fått 28 p.

Nästa års serie

Hur ska vi nu utforma nästa års serie?

- Hur många seglingar skall ingå?
- Hur många seglingar skall räknas?
- Vilka seglingar skall ingå?
- Ska det vara två serier, en för havskappseglare, och en för bankappseglare?
- Hur ska poängberäkningen ske?

Ja, som ni ser finns det några frågor som man kan diskutera. Min personliga åsikt är att seriens främsta uppgift är att den ska sporra till flitigt deltagande i kappseglingar runt om i Stockholm. Den ska också samla oss Express-seglare

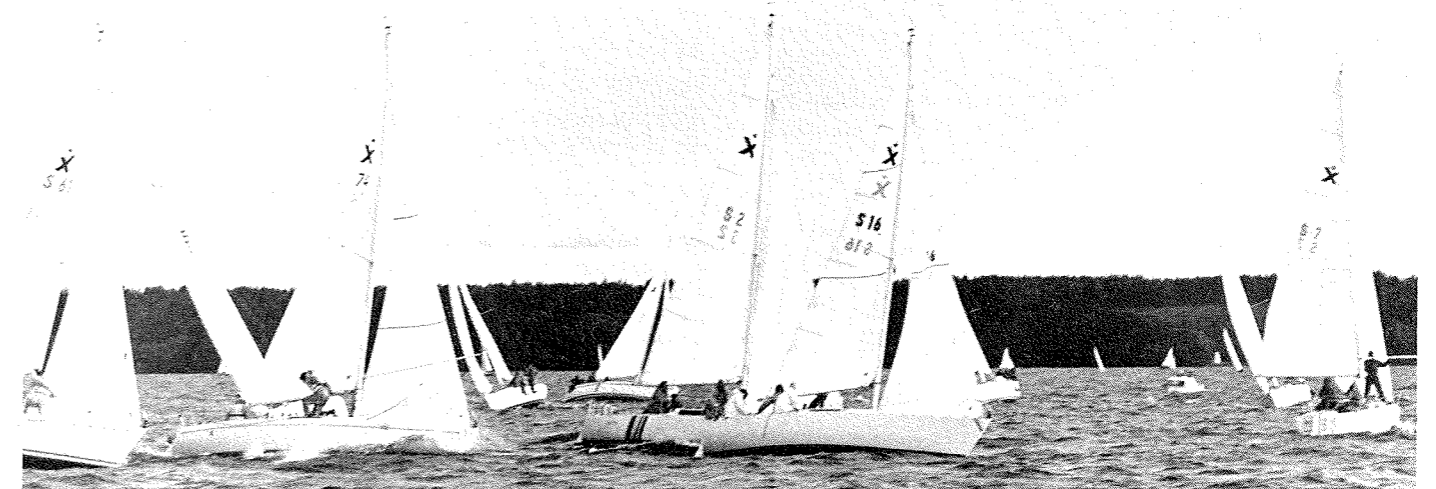
så att vi blir så många deltagare som möjligt i de seglingar som vi satsar på. Detta medför bl.a. att det inte ska vara för långt att transportera båtarna mellan de olika tävlingarna.

Som poängberäkningsmetod tycker jag att platssiffremetoden så som vi tillämpat den under höstserien är bra. Den rangordnar de olika tävlingarna så att en regatta/segling som innehåller flera delseglingar är värd mer än en med färre.

Hör gärna av Er med synpunkter om hur vi ska lägga upp nästa års serie. Vi kan också diskutera det på nästa möte.

Christer Wählander — Express nr 65

Placering	Båt nr.	Rorsman	Segelbåtens dag	Mälarrace söndag	SSS Höstsegling Rasta - RM	Vikingarnas höstsegling	Baggen Express Cup	Poäng
1	7	S Larsvall	1 1 1	1	3 2 2	5 4	3 1 1 27	16
2	16	L Ahlfert	27 6 2		28 3 7	3 1	5 8 2 3	40
3	9	Larsson/Schaurek/Lindqvist	5 5 7	6	1 1 1	8 8	7 28 7 4	44
4	2	H Kellner/P Lundberg	3 7 3	8	28 7 18	4 9	2 6 5 6	52
5	86	Winberg/Björkman/Möller	11 11	5	4 6 13	10 6	1 2 4 8	57
6	89	Team Blue Ribbon/C Lanefelt		10	2 5 12	7 7	8 7 6 5	69
7	18	S Winberg/C Gelin	9 11 6		12 18 16	2 2	27 27 9 7	92
8	3	M Holm	27		13 17 14	1 5	6 5 8 2	98
9	14	P & J Lundqvist	8 2 27	7	7 11 5	8 3 27		105
10	75	Br. Josefsson	2 3 4	4	10 15 8		9 27 27 27	109
11	65	C Wählander	27 27 27	2	28 12 10		4 3 3 1	116
12	83	B Ellström	10 8 27	8	6 13 9	6 10	27 27 27 27	124
13	74	M Göthlin	27 27 27	3	5 10 11	27 27 27		191
14	26	K Bjerneling	12 12 27	27	28 19 18	11 11 27	27	191
15	20	C Brunnhage/J Lingö	6 4 5	27	27 27 27	27 27 27		204
16	80	R Söderstam	7 9 8	27	27 27 27	27 27 27		213
17	27	C Karlsson	27 27 27	27	9 14 6	27 27 27		218
18	45	S Thorhuus	4 10 27	27	27 27 27	27 27 27		219
19	55	C Fredelius	27 27 27	27	28 4 4	27 27 27	27	224
20	57	T Bergman	14 15 9	27	27 27 27	27 27 27		227
21	17	O Björland	27 27 27	27	28 9 3	27 27 27	27	228
22	61	T Hybinette	27 27 27	27	11 8 20	27 27 27		228
23	15	B Ringborg	27 27 27	27	14 16 17	27 27 27		236
24	111	G Backlund	13 13 27	27	27 27 27	27 27 27		242
25	92	A Davidsson	27 27 27	27	15 20 19	27 27 27		243
26	71	A Lundberg	27 27 27	27	8 27 27	27 27 27		251



STOR DRAMATIK PÅ FÖRSTA RIKSMÄSTERSKAPEN



Riksmästerskapen 15–16 september samlade 21 båtar från Göteborg, Kalmar, Kristinehamn och Stockholm. Värdskapet för seglingarna stod Stockholms Segelsällskap för ute på Rastaholm.

Seglingarna gick på klassiska vatten, södra Björkfjärden. Tillresta seglare fick snabbt klart för sig att Mälaren ingalunda är ett grodhav. Sjön var rejält krabb och vinden byg och vridande utan synbart system.

Den hårda vinden på lördagen, ca 12–13 m/sek., och på söndagen, 9–10 m/sek., satte både seglingstekniken och båtunkskapen på goda prov. Särskilt på lördagen med spinakerbogar som bara varade i kanske sammanlagt tio minuter. För en del, i likhet med referaten, tog det halva banbenet innan nylonet satt på plats. Och sista fjärdedelen gick till att planera hur det skulle komma ner igen. Andra seglingen kom blåsan inte upp.

Det märkligaste med riksmästerskapen var nog alla omstarterna. En dam ur seglingsnämnden var mäkta förgrymmad när hon satte upp resultatens på anslagstavlan på söndagen.

— Såna dumheter. Fyra omstarter, tyckte hon.

Och nog kan man instämma. Ska vi ha en chans att bli en omtyckt klass, även hos arrangörerna får vi nog skärpa oss med starterna.

I och för sig innebär så här många starter fin starttränning. Man vet ju inte när starten går, att det ska bli omstart. Därför vässar man och försöker placera sig.

En viss förklaring till att det blev så många omstarter, kan vara att det allt som oftast var en väldig fördel vid läflaggen. Kunde man komma iväg först därnere, ja då hade man ett fint läge för första kryssen.

Det näst märkligaste var nog rundningarna. Det blev rejält trångt vid ett par tillfällen när båtarna kom från slören och skulle upp på kryss. Olof Björland hörde till dom som råkade illa ut här. Hans båt Expresso S 17, fick en präktig smäll rätt in i sidan så att det gick håll i bordläggningen. Påkörande var Per Lundberg, som låg innanför, och ansåg sig ha plats vid märket.



— Det hände vid rundningen upp till läns, berättar Per. Vi hade legat i lovart om honom ner till märket. Strax före märket och två båtlängder före anser vi oss ha överlapp och begär plats.

Här var flera båtar som skulle runt på samma gång bl.a. Moonshine S 14, som låg till lovart om oss. Min idé var att komma fram till märket och lova snabbt. Men vi kunde inte följa planen, eftersom vi då blev påkörda av Moonshine. Dessutom hade vi en Five o Five mitt i roran att tänka på.

I det här läget tar Olof Björland ut svängen för att göra en perfekt rundning och kommer på skärande kurs.

Själv tycker jag det är ett svårt problem med den här typen av rundningar. När etableras överlapp?

Olof Björland: Vi gick åt var sitt håll på länsen, som egentligen skulle vara en slör. Vi skar åt höger, Per åt vänster. Vi gippar en bit före märket och kommer för en babords hals mot detta. Per kommer mot märket för styrbord. Akter om mig ligger Christer Wähländer i S 65. I lä om oss och med lite överlapp ligger nu Per Lundberg. Christer har inget.

Jag vill ta ut svängen och lovar inte förrän märket är tvärs. Per tror antagligen att det finns en lucka vid märket och ser mig nog inte förrän det är för sent.

I sin protestanmälan angav Olof Björland att det var två båtlängder kvar till märket var han minst två båtlängder före Per Lundberg. Christer Wähländer i S 65 föll av akter om honom innan rundningen och var alltså före Per här.

— Inom två båtlängder före märket höll vi ut i svängen för att göra en perfekt rundning. S 2 (Per Lundberg) försökte då få plats innanför märket och oss. Men seglade in i vår sida så kraftigt att håll uppstår.

Protestförhandlingen resulterade i att protesten godkändes.

Som en kommentar kan man säga att Olofs rundningsmetod är supereffektiv, under förutsättning att ingen ligger ivägen. Kanske överskattar vi också våra Expressers manöverförmåga. Visst styr båten otroligt bra. Men manöverförmågan har ändå en gräns. Särskilt om farten är 5–6 knop. Det går åt en eller ett par båtlängder även om man vill göra en snabb gir.

Det intressantaste med RM:et var kanske att vinden vred så bestämt på söndagen.

På kryssarna gällde det, som vi förstod saken, att inte göra för långt styrbordslag efter slörmärket. Gjorde man så, fick man till sin förvåning rejäl överhöjd och fick falla till märket.

På nästa kryss visste man förstas om detta och gjorde ett lite kortare slag lite senare. Och kunde åter höja till tusen. Till en början.

Ju närmare kryssmärket vi kom desto mer drog det dock emot. Så det blev till att göra ett antal slag i alla fall mot slutet. Bara för att man släckade ett tag. Intressant med RM:et, var också att notera hur mycket vind Express klarar. Det fanns några som revade, bland andra under tecknad.

— Helt fel, menade Peter Sundelin efteråt.

Trots 12–13 m/sek., och en båt, som man hittills ansett vara vek, seglade man med en krängning om 20–25 grader, hade båten helt i balans och bra fart. Visserligen med tre personer på kanten. Parerade man byarna med vagnen gick det bra att segla i så här hård vind.

På slörarna hade några problem. Blir det för tvärt vill båten gärna skära. En båt i vårt sällskap, nere i kön, Winscher, hade några mycket prydliga uppskärningar på första slören under söndagen.

Största problemet med RM:et var egentligen den hårda vinden. Den talade om för alla hur svårt det är att sitta kvar på kanten. Däcket är halt liksom brunnen och det finns inget att sätta fötterna mot. Följden blir att man glider av vid lutning.

Allra roligast med detta vårt första RM var nog att så många var med, att det kom båtar från andra platser än Stockholm och att vädret var så fint.

Till nästa år hoppas man på lite bättre sammanhållning på kvällen och prisutdelning direkt efteråt, så att segrarna får njuta inför publik.

Curt Gelin





PETER SUNDELIN: BÄTTRE FART GAV OSS SEGERN

Att Peter Sundelin skulle vinna riksmästerskapen kom väl knappast som någon överraskning. Har man placerat sig som trea på Starbåts-VM, vore det väl skräp om han inte bärgade RM. Eller?

— Nja, det var inte så svårt att vinna. Det visade sig redan på första kryssen första seglingen att vi hade bra fart. Då är det inte så mycket att prata om.

Första dagens första segling blev sju båtar diskade. Hur klarade Peter sig från ett sådant missöde?

— Starten har inte så stor betydelse i sådana här seglingar. Det är ingen mening med att ställa upp en helg och ligga ute på banan och riskera bli diskad. Vi låg i tredje led i starterna av det skälet.

Själv förstår jag inte riktigt vad det ska vara bra för att ligga så långt framme att man kan bli diskad. Fyra omstarter är mycket.

Bra att seglingsnämnden diskade så många i sista omstarten. Det är inte alltid dom vågar göra det.

Hemligheten bakom fart och höjd ligger enligt min mening i djupa och öppna segel. Djup för fart och öppna för att inte kränga så mycket. Dessutom måste fockarna vara i mycket hård duk.

Vi syr fockarna i samma duk som vi har på Stare och på Soling, hårdaste tänkbare duken.

Det var andra gången jag satt i en Express. Första gången var på Yachtklubbens Regatta. Inför seglingarna på Rasta trimmade jag in riggen. Men det var också allt.

Seglingarna som sådana, finns inte mycket att säga om. Det är som det är på Björken. Visst var spinnakerbenen lite korta. Men det var bara att se till att få upp spinnakern snabbt.

Beträffande seglingsteknik brukar jag köra som så på 7/8 riggar att jag twistar ur toppen. På riksmästerskapen skötte jag själv ledvagnen medan Odd skötte storskotet.

När det gäller vägvalet skötte jag det själv här. Annars, När jag seglat med Håkan (Lindström) i starten, diskuterar vi alltid. Det beror alltså på hur pass samseglad man är, om man har nytta av att snacka om taktiken.

Sammantaget tyckte jag det var skoj att vinna riksmästerskapen för Express. Det är alltid roligt att vinna.

PRISLISTA RM 1979

1) S 9 Larsson, Schaurek, Lindqvist, Sundelin (1, 1, 1); 2) S 7 Larsson, Johnson, Österberg, Nilsson (3, 2, 2); 3) S 89 Lancfelt, Jörnstedt, Häggbom (2, 5, 12); 4) S 86 Winberg, Möller, Björkman, Boding (4, 6, 13); 5) S 14 P. och J. Lundqvist (7, 11, 5); 6) S 74 M. Göthlin (5, 10, 11); 7) S 83 B. Eliström (6, 13, 9); 8) S 27 C.H. Karlsson (9, 14, 6); 9) S 55 C. Fredelius (0, 4, 4); 10) S 16 L. Ahlfert (0, 3, 7).

WESTERN EXPRESS

Styrelsen för Western Express anordnade i augusti, september en höstcup bestående av 4 regattor där 2 av dem innehöll 2 delseglingar, alltså totalt 6 seglingar, där i snitt 11 deltagande Expresser deltog. Seglingarna var Tjörn Runt, Laesö race, Augustiregattan i Långedrag samt Knalte-Rundan.

Serien började med Tjörn Runt som redogörs för senare i artikeln.

Nästa plats var i Långedrag utanför Göteborg där 10 Expresser seglade Augustiregattan. En segling på lördagen och en på söndagen.

Vid lördagens segling hade vi måttlig vind omkring 5 m/s och mulet. Fältet var väl samlat från start till mål. Vann gjorde Bibbo Fredelius i S 55 tätt följd av Bondesson i S 97.

Söndagens segling kom att bli hård p.g.a. en vindstyrka på 10-14 m/s och regn. Här togs chansen att testa fock 1 mot fock 2 vilket visade ringa skillnad i krabbsjö och hårdvind. På sista kryssen smällde två Expresser ihop med bl.a. plastskador som följd, vems felet var förtäljer icke historien. Men det fanns fortfarande 8 hela Expresser kvar och först av dem var Krister Båth (som var 3:a på lördagen), följd av bröderna Bondesson och B. Fredelius.

Den 2/9 var det dags för cupens havsrace—Læsö-Race—som startades från Långedrag och med mål vid Læsö en sträcka på 35 nm. Vinden var SV ca 5 m/s vilket medförde sträckbog hela vägen till Læsö. Detta låter ju enkelt men det blev inte så p.g.a. att ingen tänkte på eventuella strömmar. Trots stark sydgående ström och lite extra seglad distans vann Jerkström/Rehberg i S 8 före R van Hova.

Efter en något livad kväll på Læsö var det dags att ta en Treo och ladda för söndagens segling hem till Götet. Vinden hade på söndagen vridit till VNV 6-7 m/s och tät dimma. Det såg ut att bli en lätt seglad spinnakergång hem och eftersom alla hade lagt ner arbete på kursen med tanke på gårdagens ström, skulle det här bli en enkel sak. Men så blev det inte, för den där dj-a strömmen behagade ha vänt under natten till stark nordgående, vilket medförde att vi fick segla 5 nm extra. Oj vilken cirkus. Trots allt lyckades Expresserna ta sig i mål med Jerkström/Rehberg på första och R. van Hova på andra plats. Det skall också sägas att Expresserna slog alla J 24 samt två Manzanitor.

Sista seglingen Knalte-Rundan gick av stapeln den 8/9 som är en skärgårdssegling på 20 nm utanför Göteborg. Här hade vi alla slags väder, från hård ostan med regn till svag västan med sol. Förhållandena var alltså toppen. Först bland Expresserna var bröderna Bondesson följd av Gunnar Sandring och Klas Darvik.

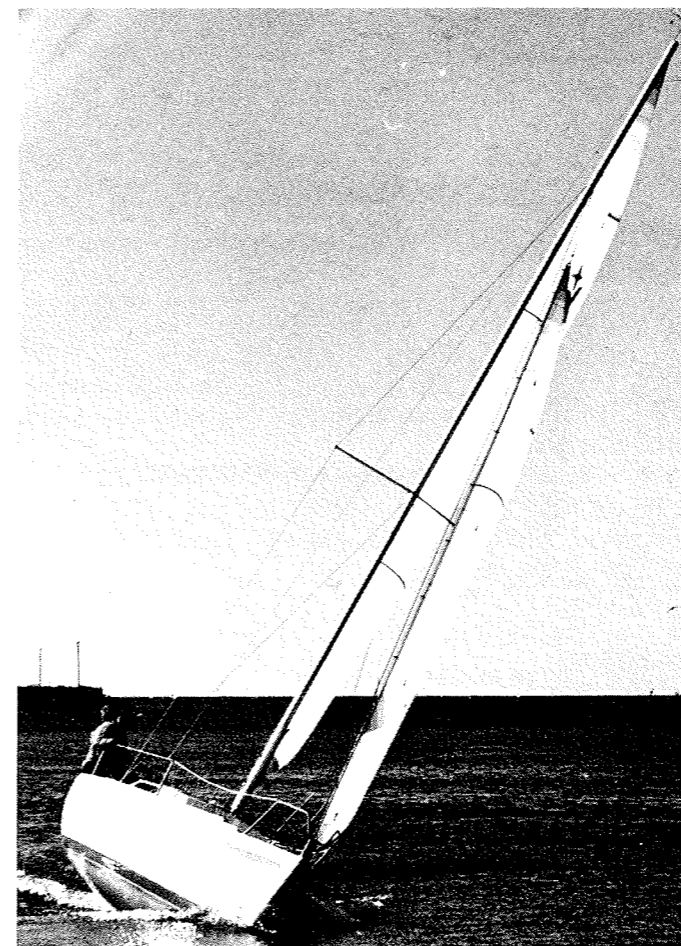
WESTERN EXPRESS MÄSTERSKAPET

Seglingen inföll olyckligtvis samtidigt som Riksmästerskapet i Rasta. Men trots detta var vi 7 startande. Vi seglade 4 olympiska seglingar i Björnlunda kile utanför Göteborg. Vädret var perfekt med vind omkring 6-9 m/s på lördagen. Det blev mycket spännande och jämna seglingar på lördagen där Bondesson segrade, Claes Darvik på andra och Jerkström/Rehberg på tredje plats. I andra seglingen segrade Jerkström/Rehberg, Bondesson 2:a och Gunnar Sandring 3:a. På söndag hade vinden tilltagit och låg omkring N 12-16 m/s. På sista kryssen under första köret var det mycket jämt. Det var slagdueller hela vägen till mål där Bondesson vann före Claes Darvik och Jerkström/Rehberg.

Andra seglingen med 15-16 m/s vind ställdes krav på segel och utrustning. Även denna segling blev jämn trots att Darvik sködade spinnakern. Vann gjorde Jerkström/Rehberg i sin S 8 tätt följd av Gunnar Sandring och Claes Darvik.

Vi kan alltså säga att kappseglingssäsongen 1979 har varit nyttig och lärorik då det gäller trimning av segel och rigg samt att vi har haft möjlighet att testa båten i alla väder. Vi i Western Express önskar Ost och Syd en trevlig vinter och ser med tillförsikt fram mot Expressens totala genombrott säsongen 1980.

Ordförande: Göran Rehberg, tel. 031-24 19 14 37 18 41
V.Ordförande: Lars Lidman, tel. 031-11 10 11
Sekreterare: Astri Lagergren, tel. 031-11 10 11
Kassör: Claes Darvik, tel. 031-82 81 48
1.Suppleant: Klas Alm, tel. 031-29 91 10 Albin Marin
2.Suppleant: Eva Hällert, tel. 031-24 19 14



EXPRESS SYD

Vad hände lördagen den 6 oktober 1979 i MSS klubbhus? Jo, då träffades större delen av Expressgänget i södra Sverige för att bilda en Expressklubb. Region Syd har därmed fått en egen klubb, något som har känts nödvändigt det senaste halvåret. Eftersom det nu finns ett 10-tal Expresser i sydsverige, så var alla väldigt entusiastiska och klubben bildades i expressfart. Att bilda styrelsen var inga problem eftersom alla ville ställa upp.

Till ordförande valdes Leif Rix, sekreterare Fredrik Fundin, kassör Eva Lindvali. Som övriga ledamöter invaldes Mats Eyton och Per Lindvall. Suppleanter blev Paul Mark och Håkan Stewén. Alla är från Malmö utom Håkan som kommer från Lund.

Det blev många förslag och heta diskussioner innan klubbnamnet hade bestämts. Sedan alla vansinniga förslag hade sållats bort återstod namnet Express Syd.



Framför Malmö Segelsälls klubblokal ser vi Express Syds styrelse. Stående från vänster: Mats Eyton, Paul Mark, Eva Lindvall. Sittande från vänster: Håkan Stewén, Per Lindvall, Leif Rix, Fredrik Fundin.

När klubben sedan var bildad gick vi in för att bestämma vår målsättning och profil. Vi vill att ALLA ska kunna vara med och segla Express. Såväl familjeseglare som duktiga kappseglare ska ha en given plats i vår klubb. Den gemensamma nämnaren för oss är ju båten Express och därför vill vi inte att vissa av båtarna förvandlas till kappseglingmaskiner. Alla som seglar Express ska göra det på lika villkor.

Vi här nere tänker skriva ett förslag till skärpta klassbestämmelser, som begränsar antalet tillbehör hårdare och klarare talar om vad som är tillåtet. Just nu får man till exempel sätta på hur många beslag som helst. Det finns några som har gjort det. Det här vill vi stoppa för att minska båt kostnaderna och få mer rättvisa kappseglingar.

I stället vill vi gå in för att hjälpa varandra med att få båtarna i ordning. På olika sätt ska vi låta de mer erfarna få dela med sig av vad de har lärt. Gemenskapen ska betyda mer än förstaplatsen.

Kappsegling kommer i vilket fall som helst att ta upp en stor del av Express Syds program. Helt enkelt därför att Express är en mycket bra kappseglingsskuta. Nyblivna

Expressägare kommer att få följa med som besättning hos redan erfarna seglare. På det här sättet tror vi att den nyblivne båtägaren får det lättare att komma igång med kappseglingen.

Aktiviteter:

KAPPSEGLING. Ban-, distans- och havskappseglingar.

UTBILDNING. Det finns mycket att lära, till exempel navigation, taktik, segeltrimning och båtvård. Klubbens förmågor ställer upp som ledare.

RÅDGIVNING AV FACKFOLK. Vi bjuder in olika specialister, t.ex. en segelmakare som förklarar det mesta inom sitt område.

KLUBBTRÄFFAR som förgyller speciellt vinterhalvåret. Vi pratar om sommaren som var och den som kommer. Det blir snack om båtar och mycket annat över en fika.

NÖJESSEGLINGAR. Eftersom sydsveriges skärgård ligger i Danmark så blir det säkert någon tur dit. Givetvis är hela familjen med!

TRADITIONELLA FESTER.

Programmet är inte slutgiltigt bestämt utan vi väntar på förslag från våra nytillkommande medlemmar.

EXPRESS SYDS KAPPSEGLINGSPROGRAM 1980

Vi börjar med en liten tillbakablick. Här är de bästa resultaten från 1979 års stora tävlingar.

Kullaseglingen: 1. Bankabanka, 2. (Elin Express).
Skånetvån: 1. Paper Moon, 2. Bankabanka.
Bornholm Runt: 1. Bankabanka, 2. Caramba.
Saltholm Runt: 1. Nittiettan, 2. Paper Moon.
Scandtour Race: 1. Paper Moon, 2. Nittiettan.
Light Vessel Race: 1. Paper Moon, 2. Bankabanka.
Becker Race: 1. Bankabanka, 2. Nittiettan.
Gotthard Race: 1. Bankabanka, 2. Nittiettan.
Gordons Gin Cup: 1. (Elin Express), 2. Bankabanka.

(Elin Express är en ombyggd Express med genua och kommer inte att få tävla i Express-klassen mer).

Under 1980 arrangerar vi Express Syds vårcup. Deltävlingarna kommer att läggas så tidigt på året som möjligt så att båtarna snabbt kommer i vattnet. Tävligen kommer att läggas upp så att vi seglar fyra redan etablerade tävlingar. De tre bästa resultaten räknas. Vi föreslår att så många som möjligt ställer upp på just dessa viktiga tävlingar. Det blir både ban- och distanskappseglingar på olika orter. Längre fram på året ordnar vi en motsvarande höstcup. Vi vill passa på att tacka Albin Marin, Malmö, för vandringspriserna till dessa tävlingar.

En uppmaning till alla Expresssegelare: Ställ upp i Limhamns Segelsälls onsdagsseglingar! Vi kan bli många Expresser som har roligt ihop samtidigt som vi får utmärkt träning. Naturligtvis kommer vi att ha ett klubbmästerskap. Det återkommer vi till senare.

Vi ser fram mot en mycket bra kappseglingssäsong. Det kommer nämligen att finnas över 40 båtar här nere till sommaren. Enligt Albin Marin har över hälften pratat om att kappsegla aktivt. Stämmer detta så kommer Express-klassen att ha de största startfälten på tävlingarna!



Håkan Stewéns båt "Non troppo".

BLI MED I EXPRESS SYD!

Vilka får vara med? Givetvis välkomnar vi alla Expressägare med familj och gäst. Men även den som drömmer om att bli sådan kan få vara med och ha kul tillsammans med oss.

Någon regiongräns finns inte, utan den som känner samhörighet med oss är alltid välkommen. Vi ska försöka att träffas så mycket som möjligt på olika platser där det finns medlemmar. Vi kan ändå inte komma ifrån att huvuddelen av oss bor i Malmö och det kommer att bli vår huvudort.

Om du tycker att det här verkar kul och riktigt, så skriv några enkla rader till:

Leif Rix
Sofielundsvägen 46
214 34 Malmö

Glöm inte att skriva ditt namn, personnummer, adress, telefon och — om du har — båtnummer!

På återsegling

Leif Rix

En ny Express-region är under uppseglande, på kartan markerad som en blå fläck och betecknas Väneren. Runt dess kuster ökar ständigt antalet Expresser, med entusiastiska besättningar som vill vara med och kriga.

Hittills har vi en fungerande interimstyrelse som börjat greppa olika aktiviteter. Under den kommande mörka delen av året, som de svaga kallar för vinter, ska vi anordna ett möte inom regionen för att välja en styrelse. I samband med denna träff ska vi bjuda in segelmakare, som kan snacka om segeltrimning och även personer som kan delge oss sina erfarenheter av Express-segling i allmänhet. Inbjudan kommer att skickas ut till berörda seglare senare.

Interimstyrelsen har följande utseende:

Ordförande: Jannic Ryrberg, Karlstad

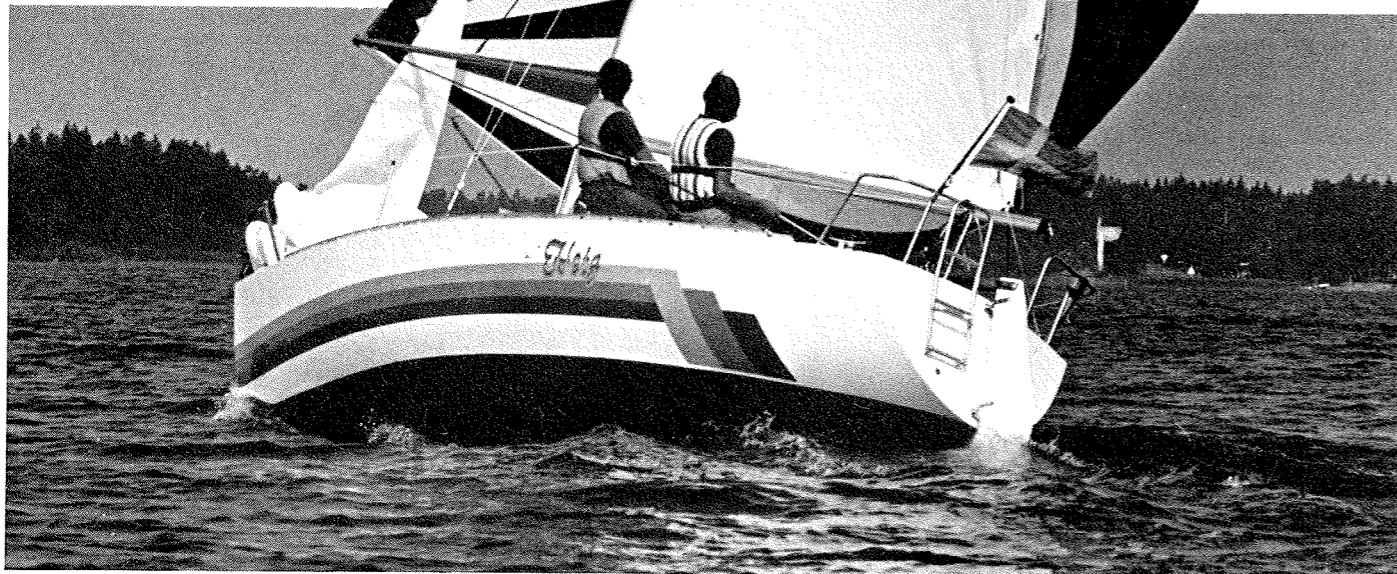
Tekniskt ansvarig: Rolf Karlsson, Kristinehamn

Administr. och kappsegling: Håkan Ernholm, Kristinehamn

Vårt kappseglingsprogram för 1980 är inte klart ännu, det är många klubbar runt Väneren, så det tar lite tid att sy ihop ett komplett program. Men när det är klart, kommer vi att skicka ut det till samtliga kontaktmän.

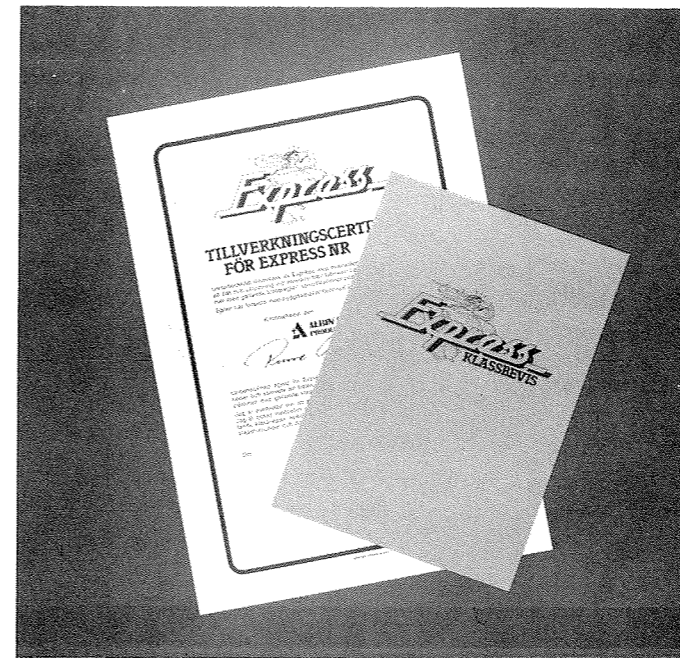
Har du några frågor eller ideér kring "Väner-Express" ska du hör av dig till Håkan Ernholm som träffas på telefon 0550-146 57 under kontorstid och 0550-801 51 i bostaden. Välj du att skriva så är adressen Box 86, 681 01 Kristinehamn.

VÄNER-EXPRESS



TEKNISK INFORMATION

Vi har i ett tidigare nummer av klassförbundets tidning redogjort för hur det går till att få klassbevis för Express. Eftersom många blivande Express-seglare tillkommit sedan dess, ska vi i korthet upprepa förfarandet. Mätproceduren är enkel. Tillverkaren utfärdar till varje Express ett av denne undertecknat *tillverkningscertifikat*. Detta medföljer varje båt vid leveransen och innebär att båten till alla delar uppfyller klassens regler i det skick den befinner sig då den lämnar fabriken. När ägaren, med hjälp av bygghandboken, färdigställt sin Express i överensstämmelse med klassens bestämmelser och tagit del av klassreglerna, undertecknar han tillverkningscertifikatet. Ägaren har därmed — på heder och samvete — försäkrat att båten, så långt ägaren är ansvarig, uppfyller klassens bestämmelser. Tillverkningscertifikatet kan nu insändas till klassförbundet, som utfärdar och överlämnar ett *klassbevis* mot en avgift på för närvarande 50 kronor. När *klassbeviset* erhållits kan båten kappsegla som en Express så snart som båtens segel är inmätta. Detta görs av segelmakaren eller av speciella mätmän.



Vi har nu seglat båten flitigt i en säsong — familjesegling, ban- och havskappsegling — och kan med glädje konstatera att både båt och klassregler fungerar bra. Förslag till mindre ändringar på viss utrustning och korrigeringar i klassreglerna har dock inkommit. Förslagen redovisas nedan i punktform. Slutgiltigt beslut om eventuella ändringar kommer att fattas i november/december.

Segel

1. 3:e latta tillåtes i fock 1
2. Ändrad mätmetod på fock 2 (påverkar ej seglets form).
3. Ökad fönsteryta till 0,3 m²

4. Ytterligare ett breddmått på storseglet — 1/4 från toppen
5. Wire-lik tillåts på fock
6. Väl synligt identifikationsnummer på varje inmätt segel vid större tävlingar

Mast, bom, spin.bom

Ändrad fockfallsingång i masten — under förstaget

2. Ändrad spin.fallsutgång i masten — bygel med lekande block ovanför förstaget
3. Mastens legering preciseras
4. Kraftigare spin.bom
5. Travare och skena tillåts på framkant mast för spinnakerbom

Övrigt

1. Endast 3 besättningsmedlemmar tillåts vid bankappsegling och kortare distanskappseglingar. Vid längre distans- och havskappseglingar tillåts 4 mans (kvinnors) besättning.

Som synes är det inga för båten och plånboken avgörande förändringar som kan komma att genomföras till nästa säsong. Detta visar att vi har lyckats bra med vår målsättning — kappsegling på lika villkor, till rimlig kostnad, med segel och seglingskicklighet som utslagsgivande faktorer.

Magnus Holm

