



Express

utdelning

SVERIGES EXPRESS-SEGLARES OFFICIELLA
ORGAN OCH KLASSFÖRBUNDS TIDNING Nr 1-80



Ordföranden har ordet

Vi har nu genomfört vårt första årsmöte. Vilket också innebär att vi har vårt första verksamhetsår bakom oss. Ett succé-år men också ett jobbigt år för alla som medverkat i det tunga uppbyggnadsjobbet. 150—200 Express-seglare deltog i årsmötet och alla landsändar var representerade. Vad som särskilt glädde mig var att express-seglarna helhjärtat sluter upp kring klassens idéer och klassregeln.

Under våren skall administrationsapparaten börja fungera mer proffsigt. Vi kommer också från styrelsens sida besöka olika delar av landet för att få igång fler regioner. Idag finns det fem med egen verksamhet, innan sommaren skall det vara tio.

Varför One design offshore?

Frågan skall behandlas på årets seglardag. Seglarförbundets test inför beslutet är en fantastisk framgång i sig för båten.

Men det får inte stanna vid det. Nu skall det till en överenskommelse mellan SSF och Albin Marin. Det gäller dels att säkra klassens framtid genom att kunna ta över tillverkningsrätten om Albins intresse skulle svalna och hålla prisutvecklingen på acceptabel nivå. Det gäller också att tillsammans med seglarförbundet ta tag i för seglingen viktiga framtidsfrågor som utbildning, A- och B-klass, nya kappseglingsformer, framförallt vad gäller havskappsegling för småbåtar, utveckling av regler.

Vi har framför oss en verkligt fin säsong med många olika seglingar. Express racing week i Sandhamn kommer att tillfredsställa alla smakriktningar distans-, ban- och havskappsegling. Det är så vi skall ha det i klassen. Det skall finnas kappsegling och utbildning för alla — för elit och bredd.

Per Lundberg

Protokoll fört vid årsmöte för Sveriges Express-seglare 80.02.13

Närvarande: Styrelsen, exklusive Curt Gelin + ca 150 pers.

§ 1.

Ordförande hälsade de närvarande välkomna.

§ 2.

Per Lundberg valdes att leda dagens förhandlingar och Larry Ahlfert att föra protokoll.

§ 3.

Två justeringsmän av dagens protokoll valdes.

§ 4.

Mötet befanns vara i laga ordning utlyst.

§ 5.

Ordförande redogjorde för klassens nationella och internationella utveckling under den gångna säsongen.

§ 6.

Val av styrelse: Omval av sittande styrelse med utökning av Gunnar Backlund. Styrelsen består således för 1980 av ordförande Per Lundberg, administrativ ansvarig Gunnar Backlund respektive Larry Ahlfert, mätansvarig Magnus Holm, redaktör Curt Gelin, representant för distrikten Leif Rix respektive Göran Rehberg.

Val av revisorer: Till revisorer valdes Per Stadig och Sten Medvall.

Valberedning: Mötet uppdrog åt styrelsen att utse en valberedning med förankring i regionerna.

§ 7.

Mötet beslöt att styrelsen bildar en teknisk kommitté som i förening med styrelsen skall slutgiltigt fastställa regeln.

§ 8.

Årsavgiften fastställde mötet till 35:—/medlem och 75:— för mätbrevsavgift.

§ 9.

Ordförande respektive Magnus Holm föredrog de erfarenheter de seglande fått av regeln och båtar under den gångna säsongen. Magnus Holm föreslog följande ändringar:

1. Ytterligare en latta i focken.
2. Tillåta vajer i förliket på focken.
3. Ökad fönsteryta i focken till 0,3 m².
4. Ändrade in- och utgångar för fock och spinnakerfall.

§ 10.

Mötet uppdrog åt styrelsen att besluta om var 1980 års RM skall förläggas. För att uppnå minst 20 båtar i RM (minimigräns för att få SM-status) beslöt mötet att av förbundets medel tillskjuta 10.000:— för transporter under förutsättning att ägaren av båten betalar 1/3, att Albin Marin tillskjuter 10.000:—.

Detta för att säkra ett maximalt antal startande båtar från de olika regionerna. Inkomna förslag för RM var Stockholm och Malmö. Mötet beslöt att RM skall hållas i månadsskiftet augusti/september en lördag—söndag. Som principbeslut fattades att SM 1981 skall gå i Marsstrand.

§ 11.

Budget: Mötet beslöt att av influtna medel skall ca 10.000:— avsättas till att bygga upp administrationen. Bl.a. skall en datoriserad medlemsmatrikel med möjlighet att automatiskt ta ut selektiva adresser per region tas fram. I övrigt skall (förutom i § 10 fattat beslut) resterande medel fördelas proportionellt över regionerna.

§ 12.

Mötet avslutades av ordförande.

Vad hände i Lysekil?



Expressutdelnings egen journalist EGON FRÅGTVIS har intervjuat rorsmannen på Express nr 171 Olof Björland efter Båtnytt's "One of a kind" segling i Lysekil sent i höstas.

E.F. — Varför vann inte Express? Den har ju vunnit alla andra seglingar under sommaren när den mött dessa båtar.

O.B. — H-båtskillarna seglade mycket bra på hemmavattnet. Dom gjorde inga misstag. Hade perfekt ordning på båten. Inget gick sönder. Den sämsta länken i kedjan höll.

E.F. — Vad menar Du?

O.B. — Det är fortfarande så att när den sämsta länken i kedjan brister, tappar man segern. I den hårda vind som rådde (11—17 m/s) gäller det särskilt att tekniken (arbetsfördelningen, arbetssättet) fungerar perfekt. H-båtskillarna har seglat ihop i mer än sex år, då gör man inte några misstag. Samtliga vi andra i båtarna var hastigt ihopplockade innan start. Då blir det misstag, särskilt i hårdvind. Men det är ju skoj att det är teamet som vinner och inte som en del tror, prylarna. Fast prylarna ingår ju också som en länk i kedjan. Det fick vi lära oss.

E.F. — Vad då t.ex.

O.B. — I första seglingen lärde vi oss att den föreslagna placeringen av fockskotskenorna längst ut på rufftaket inte gick att använda i hårdvinden. Man skall montera ännu en på skarndäck ca 10 cm utanför ruffsidan.

E.F. — Den gamla skenan på rufftaket när används den då?

O.B. — Från 0—6 m/s ca med den stora focken och alltid till den lilla. När vi bara hade den inre skotskenan gick det inte att släppa ut skotvagnen tillräckligt utan att få massor av back i storen. Här förlorade vi en hel del. Mellan första och andra seglingen försökte vi i regnet hinna montera en ny, men tiden går fort när kläderna klibbar och fingrarna är frusna. Vi hann inte montera dom, kom ganska sent ut till starten till andra seglingen, men gjorde en bra start. Tre båtar, som hade tjuvstartat kom i vägen och så var den fina starten borta. Vi gick mycket bra under första kryssen tills det blåste upp ytterligare och tvärstopp. På andra slören låg vi trea när vi inte fick ner spinnakern vid märket. (Du har väl sett bilden i Båtnytt). Spinnakerfallet var vridet ett varv runt förstaget!

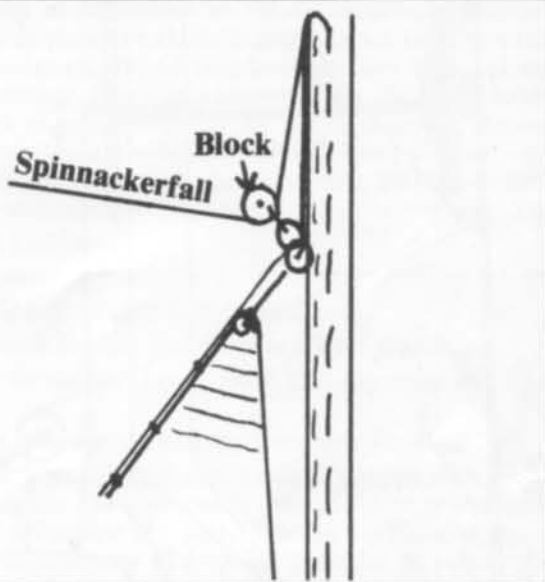
E.F. — Gick det perfekt med spinnakern sedan?

O.B. — Nej, inte helt. Eftersom spinnakerfallet kommer ut genom masten en bit ovanför förstagsinfästningen och sedan genom en rostfri ögla som är fäst i förstagsinfästningen blir det mycket stor friktion i ögla och fallet går trögt i hårdvind.

E.F. — Kan man göra något åt det?

O.B. — Ja, mycket enkelt. Fäst ett block i ögla och drag fallet igenom blocket istället. Då går det perfekt. Se skiss 1.

Skiss 1



E.F. — Jag såg att ni arbetade mycket med kicken på slören. Varför det?

O.B. — När man driver en fenkölad båt maximalt på slör i hårdvind, kan den skära upp mot vinden i ett kast. Det gäller då att innan kastet kommer, falla av och åka med tills det avtar igen. Skulle det vara något ivägen som gör att man inte kan falla eller att båten redan börjat skära, är det bara att släppa på kicken och storskotet.

E.F. — Räcker det inte att bara släppa storskotet?

O.B. — Nej. Akterliket är fortfarande sträckt och det vridet båten upp mot lovart, även om du har släppt på skotet och skotvagnen. Om du däremot släpper på kicken spiller du luft ur seglet.

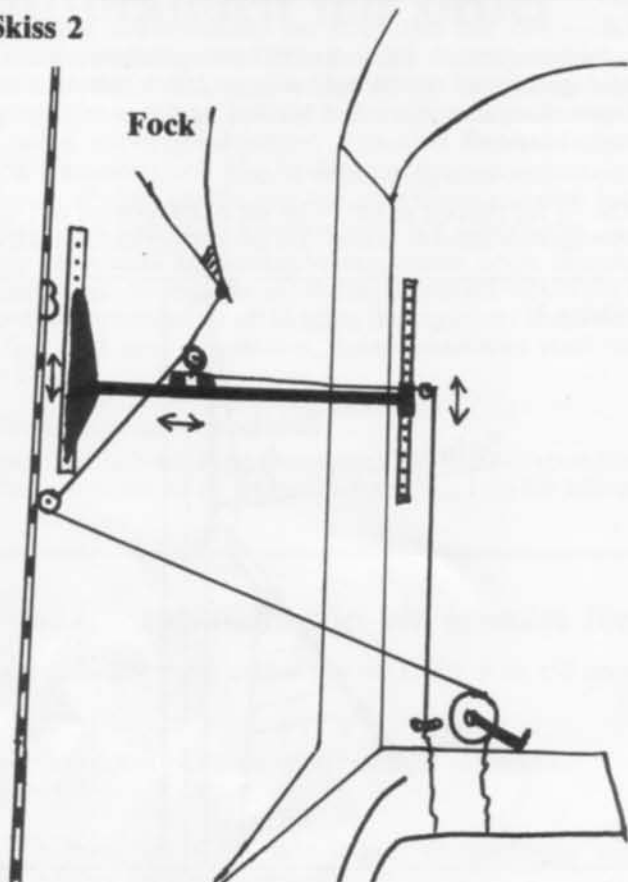
E.F. — Orkar man med det i längden och blir det inte ett massa springande upp till kicken vid mastfoten?

O.B. — Man måste ordna en kraftigare utväxling till kicken och dra ner en kontrollända till var sida av sittbrunnen annars varken orkar eller när man. Lämplig utväxling är 1—2. Då orkar man också böja undre delen av masten på kryss. Vill du bara fördubbla kraften på din standardkick räcker det att du monterar en vire och ett vireblock enligt skiss 3.

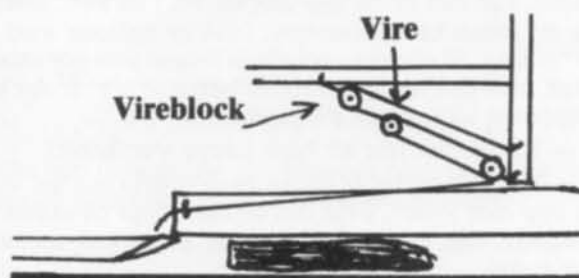
E.F. — Hade ni kommit bättre om det funnits en skotskena till monterad?

O.B. — Ja, helt säkert. Express är mycket känslig på skotpunkten. Helst skall man ha en skena som går att justera både längs- och tvärskepps. Se skiss 2. Då kan man alltid ha perfekt spalt och på öppnare bogar även förhindra överdriven tvist i focken genom att köra ut skotpunkten ända ut till vanten.

Skiss 2



Skiss 3



E.F. — När byter man till lilla focken eller tar ett rev i storen?

O.B. — Det beror väldigt mycket på vind och sjöförhållanden. Vi är alla nya i Express, särskilt att segla hårdvind. Det har bara blåst mycket under en segling i sommar och det var RM i Rasta. Men förvånande är hur snabbt och väl den seglar med lilla focken även i vindstyrkor neråt 5—6 m/s!!! Förmodligen p.g.a. att den inte är för bred, har ett högt segelplan och är mycket lättdriven.

När jag familjeseglade i sommar hade jag alltid uppe den lilla focken. Ingen seglade förbi oss mer än några andra Express med stora focken, men skillnaden var mycket liten. Jag slapp slita på min tävlingsfok och det var lättare att skota och att se föröver.

Ett gott råd är: Familjesegla alltid med den lilla focken så

slipper du byta om det blåser upp. Tag ett rev vid ca 7—8 m/s om du inte har bråttom, Express seglar ändå mycket snabbt.

E.F. — När revar man i hårdvind under kappsegling, resp. byter fok?

O.B. — Jag tar det första revet vid ca 9—10 m/s och byter till lilla focken vid ca 10—12 m/s. Men som jag sa, det beror mycket på vilket motstånd vågorna gör. Och här gäller det att under mindre kappseglingar pröva sig fram och sedan föra in i ett loggblad vid vilken vindstyrka och vid vilket vågmotstånd man gjorde ändring, samt vilket resultat det gav. Man kan sedan inför större och viktigare seglingar läsa sig fram till vilken kombination som är bäst under rådande förhållanden. Det kanske var ett år sedan man sist seglade hårdvind och därför glömt en del. Förstärk alltså denna länk i kedjan genom anteckningar i ett loggblad.

E.F. — Ni gick mycket fort på samtliga undanvindar men tappade ändå en del gånger!

O.B. — Ja, Express är mycket snabb även på undanvind, men det hjälper ju inte om det klanter sig. Det kom på en läns ett så kraftigt kast att en mässingshake till spinnaker-skotet rätade sig och lossnade. När vi äntligen hade fått ner spinnakern (den gick trögt utan blocket) knutit fast skotet igen och hissade upp den, upptäckte vi att skotet hade kommit under mantåget. Sådant sinkar mycket i hårdvind.

E.F. — Hur sitter ni på undanvinden?

O.B. — På slör i hårdvind sitter vi längst akteröver i lovert, på länsen något mer föröver och balanserar båten så att den aldrig lutar åt något håll.

E.F. — Och på kryssen då?

O.B. — Vi försöker alltid att sitta så tätt som möjligt. Något längre akteröver i hårdvind än i mellan- och lättvind. Naturligtvis alla uppe i lovert så fort båten lutar åt lä.

E.F. — Ni hade problem att falla av från kryss till läns i en segling. Varför då?

O.B. — Det blåste 12—14 m/s, regnade och var kallt. Vi var genomblöta, trötta och höll på att väja för båtar vi inte skulle väja för. När vi inte hittade märket, en fyra meter hög slätprick som hade försvunnit under ytan p.g.a. den starka strömmen på 4 knop, blev vi förbannade att vi inte fick runda den motorbåt som låg bredvid och pekade ner i vattnet och ropade där är märket. Saken blev inte bättre när den dessutom trots halvfart framåt drev sakta bakåt av den kraftiga strömmen. Det var då jag i ilskan, utan att släppa i kicken, vräkte över rodet å lovert och ingenting händer då naturligtvis. Rodret ställer sig bara på tvären och suger luft och båten fortsätter rakt fram.

E.F. — Vad skulle du ha gjort då?

O.B. — Enkelt. Först släppa ut skotvagn och storskot max och i den här hårda vinden (12—14 m/s även kicken så faller den så snällt.

E.F. — Vad skall ni göra nu för att bli bättre?

O.B. — Först tar vi oss en varm bastu och diskuterar seglingarna med konkurrenterna. Sedan gäller det att jag och gastarna analyserar seglingarna och lär oss av misstagen tekniskt, taktiskt och fartmässigt. Då har vi förstärkt dom svagaste länkarna i kedjan. Har vi sedan bara viljan, skall det bli roligt att ta revansch igen till sommaren. Men då i våran egen båt.



NORSK *Express* KLUBB

NIELS JUELSGT. 8 OSLO 2 BANKGIRO 1600 . 210308 . 0

Referat fra Express-klubb-møte på Ekeberghallen 15.1. 1980

Tilstede var ca. 15 Express-seilere pluss representanter fra Albin Marin i Sverige og Norge.

Finn Lysebråte, Albin Marin Norge, ønsket velkommen og redegjorde kort for tanken bak dannelsen av "Norsk Express-klubb". Därefter fikk Per Lundberg fra det svenske Express-forbund ordet og ga oss en orientering om hvordan det svenske Express-forbund ble drevet. Av interessante opplysninger kunne vi notere at fordelingen kapseilere og vanlige turseilere er henholdsvis 1/4 og 3/4, med andre ord et betydelig antall vanlige turseilere. Når vi regner med den samme fordelingen i Norge må det bli en oppgave for Express-klubben å motivere medlemmene til å delta i regattaer med et fornuftig opplegg med hensyn til utvelgelsen i dette års regattatilbud.

Spørsmål om seilnr ble reist. Peder Lunde jr. kunne gi overraskende opplysninger som gikk ut på at eksisterende regler for dannelse av nasjonale klasseklubber skulle lettes. Han mente at Expressen hadde gode sjanser for å bli klassebåt. Det er flere spørsmål som reiser seg i denne sammenheng og det blir styrets første oppgave å avgjøre spørsmålet om seilnummerering med hensyn til Scandicapreglene, klasse-reglene vis-a-vis Norges Seileforbund og klubbens medlemmer. Det må i denne sammenheng tas hensyn til en eventuell opprettelse av en Nordisk Express-klubb. Tanken er allerede luftet i Sverige.

Kjære Express-seiler!

Siden etableringsmøtet på Ekeberg 15.1. har styret fått følgende sammensetning:

Formann Trond Gundersen, tlf. (K) 41 59 35.

Nestformann Bjørn Erik Jansen, tlf. (K) 22 19 72 — (P) 91 94 87.

Regattasjef Wiggo Karlsen, tlf. (K) 42 37 40 — (P) 14 29 22.

Kasserer Gunnar Gundersen, tlf. (P) 56 44 74.

Sekretær Knut Pedersen, tlf. (K) 22 11 54 — (P) 10 11 49.

Seilnummerering

Medlemmene kan ved henvendelse til Norges Seilforbund, tlf. 13 42 90, be om å få tildelt seilnummer. Det er opprettet egen Express-protokoll med nummerering fra 1 og oppover. Vi tar sikte på å innkalle til første klubbmøte torsdag 6 mars. Nærmere redegjørelse om dette vil komme.

Med vennlig hilsen

Styret

P.S. Retningsnummeret til alle disse telefonene er 02.

T.G.

Valg av styre

Finn Lysebråte opplyste at det var fire personer som hadde tatt initiativet til dannelsen av Express-klubben i Norge. Han foreslo at disse fire skulle utgjøre styret. Disse fire er: Gunnar Gundersen, Trond Gundersen, Bjørn Erik Jansen og Knut Pedersen. Ingen protester innkom slik at det foreløbige styret er sammensatt av de fire ovennevnte. Styremedlemmene vedtok å avholde sitt første møte allerede neste tirsdag, d.v.s. 22.1.1980. De saker som klubben må ta umiddelbar stilling til er følgende:

1. Navn på klubben.
2. Seilnummeret.
3. Tilknytning til Norges Seilforbund.
4. Komme med forslag til deltagelse i årets regattaer.
5. Fastsette de norske klassereglene med utgangspunkt i de svenske.
6. Fastlegge et møte- og aktivitetsprogram for 1980.

Styret tar sikte på så raskt som mulig å komme frem til et aktivitetsprogram for kommende sesong slik at grunnlaget for et godt seilemiljø blir lagt. I denne forbindelse oppfordrer vi medlemmene til å tenke igjennom de sakene de brenner for og fremlegge sitt syn allerede på første klubbmøte, som vi håper å kunne avholde så snart som mulig.

Med vennlig hilsen

Styret



EXPRESS-MODELL

Modellen som är 62 cm lång, kostar i standardutförande 350:— som betalas vid leverans.

Montage: På träplatta av Teak.

Skrovet: Färg vitt. Uppge färg på vattenlinje.

Övriga önskemål ex namn, dekal på skrov anger du i beställningen som skickas till:

Lars Sörlöv, Svickelvägen 3, 352 51 VÄXJÖ.

Tel. 0470/807 04

Vad har hänt och vad kommer att hända på Westkusten?

Den 1 december —79 samlades ett 100-tal Expresssegelare med fruar och barn till en riktigt välordnad fest. Vi åt god mat och drack också en del innan dansen började. Höjdpunkten på kvällen, efter det att ordförande Göran Rehnberg i Expressfart rivit av det ordinarie höstmötet, var prisutdelningen av Höstcupen —79.

Segrarna på Express nr 8 "Hot Lips", Stefan Jerkeström, Göran Rehnberg, Lars Lidman och Eva Hiillert fick alla kvällens applåder och många fina priser.

Nästa träff var den 5 februari då Peter Norlin skulle prata om Express födelse och lavinartade försäljningssuccé. Tyvärr blev Peter sjuk varför Olof Björland i sista minuten hoppade in och berättade sina erfarenheter hur man får ut ännu mer fart ur sin Express. Allt till diabilider som visades på två dukar samtidigt.

Den 18 februari var det åter dags för Olof att nu visa bilder och berätta hur man seglar taktiskt.

Nästa möte blir den 12 mars och den 18 mars kl. 19.00 hos Albatross-segelmakeri, Blekeallén 3, (Gårda) Göteborg. Tema: Tillverkning och trimning av Expresssegel.

P.g.a. platsbrist är maxantalet 40 pers./kväll varför Du måste anmäla Dig till Albin Marin, tel. 031/2991 10. Blir det fler än 40 pers. kör vi även den 18 mars därför fordras telefonanmälan.

Den 18 april har klubbmästeriet lovat att ordna ännu en "fäscht" med lika starkt bål som förra gången. Mer om detta i ett separat utskick.

Ett träningsläger med teori på kvällarna och segling på dagarna skall ordnas någon gång i maj.

Förslag har också kommit till styrelsen att ett särskilt läger ordnas för dom som vill lära sig börja kappsegla eller som det ännu inte har lossnat för. Dom bästa seglarna skulle då segla med ombord och praktiskt visa. Här finns verkligen en chans att fråga.

Ett annat förslag är att alla Expresssegelare samlas på en ö på lördag. Några korta enkla seglingar ordnas med dom bästa seglarna ombord på dom som annars seglar i kön. På kvällen grillar vi och pratar och på söndagen har vi kappsegling i Optimistjolle och Windsurfing. Naturligtvis skall allt gå i familjevänlig takt så att fruar och barn också kan hänga med.

Sommarens Western Express Cup kommer att avgöras den:

- | | | |
|---------------|---------------------------|-----------------------------------|
| 1. 24—25 maj | Läsö Race, Lys | 2 långa havskör |
| 2. 14—15 juni | Team Marstrand Cup, Entyp | 2 OS kör och 1 längre skärg.segl. |
| 3. 28 juni | Lysekil Race, Lys + Entyp | 1 längre skärg.-segl. |
| 4. 3—6 juli | Marstrandsregattan, Entyp | 4 bankör på triangelb. |
| 5. 16 juli | Smögen Race, Lys + Entyp | 1 längre skärg.-segl. |

- | | | |
|--------------|-----------------------------------|------------------------|
| 6. 9—10 aug. | Augustiregattan, Långedrag, Entyp | 2 bankör på triangelb. |
| 7. 30 aug. | Björlanda Cup, Entyp | Minst 2 OS kör |
| 8. 13 sept. | Kullavik Race, Lys + Entyp | 1 längre skärg.-segl. |

Av dessa 8 seglingar räknas dom fem bästa totalresultaten i kampen om det åtråvärda Western Express Cup.

DM kommer preliminärt att seglas den 7—8 juni, förhoppningsvis på Risöbergsbanan utanför Kullavik.

Ett Flottilmästerskap skall arrangeras i slutet av sommaren.

Naturligtvis ställer vi också upp på Tjörn Runt den 16 augusti och tillfartsseglingen den 15 augusti.

Vårcupen i Hovås den 17—18 maj, Kullavik Race den 10 maj, Winga Race den 26 maj, HABKE höstregatta den 13—14 september lockar ju alla.

Att sommaren blir lyckad det talar alla sålda båtar och fina tävlingar om innan vi ens har sett den första vårsolen.

Vi ses på banan. Men innan dess glöm inte alla temakvällarna.

Med hälsningar Styrelsen för Western Express

Western Express-styrelsen

- | | |
|-------------------------------|---|
| Ordförande: | Göran Rehnberg, 4:e Långgatan 2
413 05 GÖTEBORG. Tel. 031/24 19 14 |
| V. ordf.: | Lars Lidman, Västergatan 3 A
411 23 GÖTEBORG. Tel. 031/11 10 11 |
| Kassör: | Claes Rehnberg, 4:e Långgatan 2
413 05 GÖTEBORG. Tel. 031/14 05 90 |
| Sekreterare: | Klas Alm, Anders Zorns g. 32 A
412 72 GÖTEBORG. Tel. 031/40 32 69 |
| Ordf. i utbildningssektionen | Olof Björland, Domarringsv. 193
436 00 ASKIM. Tel. 031/28 81 82 |
| Ordf. i kappseglingssektionen | Ulf Bondesson, Marklandsg. 45
414 77 GÖTEBORG. Tel. 031/41 40 54 |
| Ordf. i klubbmästeri | Ragnar Wexell, Götabergrsg. 28
411 34 GÖTEBORG. Tel. 031/16 98 34 |

Under tillfartsseglingen till Tjörn Runt som startade söder om Göteborg (Askim) seglade Express nr 17 med rorsman Olof Björland och en gast Henric Glimstedt den 37 distans långa seglingen på 4 timmar och 12 minuter vilket är ett snitt på 5,28 knop.

Första båt i mål var en tolvå, sedan följde en Maxi 140, en Wasa 30 och en IW 40. På sjätte plats kom "Expresso". Och med bara två man ombord. Första båt i mål en tolvå hade bara slagit "Expresso" med 32 min. "Expresso" hade i sin tur slagit följande båtar: OE 36 med 22 min, Maxi 108 med 5 min, Aphrodite 34 med 8 min, M 35 med 3 min, Comfort 32 med 2 min, Maxi 77 med 15 min, Maxi 87 med 11 min, Maxi 95 med 4 min, H-båt med 27 min, Ballad med 9 min, Cumulus med 9 min, Folkbåt med 49 min, och IF med 41 min. Sedan kom ytterligare 44 båtar.

Snacka om jolle!



Preliminärt kappseglingsprogram för Express Region Ost våren 1980

A. SEGLINGAR INGÅENDE I VÅRCUPEN:

(Av totalt 12 seglingar räknas de 7 bästa enligt plats-siffermetoden).

15—16/5 BAGGEN EXPRESS CUP

4 st delseglingar, försök med A- och B-klass.

7— 8/6 REVENGESVÄNGEN

2 st delseglingar.

30/6—7/7 EXPRESS RACING-WEEK, Sandhamn

30/6 Scandicap Race, 1 st delsegling.

2—3/7 Olympiassegling, 3 st delseglingar.

6/7 Baltic Race, räknas som 2 st delseglingar i vårcupen.

B. REKOMMENDERADE SEGLINGAR

(ingår ej i vår-cupen)

11/5 LIDINGÖ RUNT, Målsättning 100 startande Expresser!

14/5 ORNÖ RUNT

13/6 ALMA-RACE

EXPRESS RACING WEEK blir sommarens stora händelse för Ostkustens Express-seglare. Förutom kappseglingarna kommer vi att ordna flera festliga aktiviteter för såväl garvade som "nykläckta" Express-seglare i alla åldrar. Boka Express-racing Week i din almanacka redan nu.

Vi ser fram emot en givande och rolig sommarvecka tillsammans, med Sandhamn/Lökholmen som bas.

Försök med A- och B-klass

Expressklassen kommer förmodligen att bli en av dom största entypskölbåtsklasserna på kappseglingsbanorna under säsongen —80. Vi vet att det är många som köpt Express och vill kappsegla, men kanske inte har stor erfarenhet av att tampa på banorna. Vi vet också att det är många elitsegelare som kommer att segla Express under säsongen.

För att nu inte skrämja bort dom mindre erfarna, kanske dom som deltagit i vårt utbildningsprogram, har vi beslutat att i samband med Bagger Express Cup den 15—16/5 försöka arrangera två starter, där de mer erfarna startar i en start, klass A- och B-seglarna i en annan.

I samband med anmälningen får deltagaren uppge om han vill segla i A- eller B-klass.

Målsättningen ska givetvis vara att dom som seglar i B-klassen så småningom ska känna sig tillräckligt varma i kläderna för att ställa upp i den riktiga hetgröten, A-klassen.

Alla ni som nu köpt kappseglingsbåten Express och känner er lite oerfarna, ställ upp i B-klassen på Baggen den 15—16/5! Där kommer ni att häva in en massa erfarenhet och uppleva hur roligt det är med bankappsegling.

Väl mött på banan!

Christer Wålander

Express nr 65

Tips och finesser

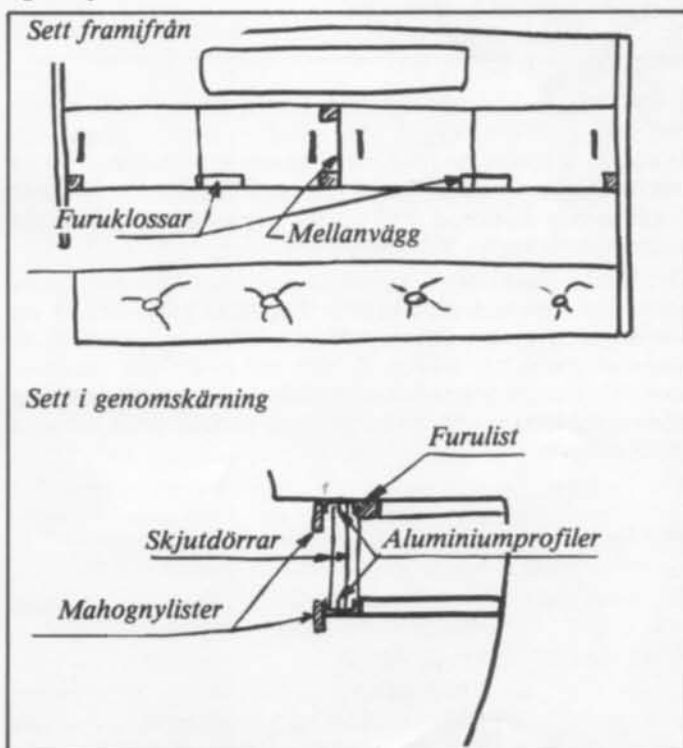
För att få lite mer stuvningsutrymme i min Express har jag byggt skåp med skjutdörrar under däck i ruffen. Originaltygfickorna som följer med från Albin har jag istället skruvat upp i förpiken.

Aluminium-profilen enligt skissen är en dubbel U-profil som glasmästarna använder när man sätter ihop glasmontrar. Jag har köpt min hos A A Glas, Råsundav. 123, tel. 83 44 50. Profilerna limmas med Epoxilim i skåpbotten och i den furulist som skruvas upp under däck.

För att få en snygg front limmas två stycken mahognylister på aluminium-profilerna i över- och underkant av skåpet.

En mellanvägg som fungerar som upphängning av botten limmas och skruvas i furulister fästa i botten och under däck. Två furuklossar plastas fast i bordläggningen i vilka botten skruvas fast.

Två furulister skruvas i ruffskott respektive huvudskott i vilka botten fästes. Till dörrar och botten har jag använt 4 mm mahognyplywood. Skåpen blir mycket lätta, ca 3 kg/skåp.



Christer Wålander

Express nr 65



För att fort och enkelt kunna packa och hissa spinnakern har Olof Björland tagit efter samma system som han och andra haft på IF-båten. Det går helt enkelt ut på att du knyter fast säcken i luckgejderna. Det gäller förstås då att säcken är fyrkantig från början.

När man hissar leds fallet och skoten runt till luckan. Hissar gör du därefter under bommen.

Fördelen är att ingen behöver kliva fram på fördäck mera än för att sätta spinnakerbommen på plats. När spinnakern skall ner drar du bara ner den rakt ner i däcken med gajar och allt. Vid nästa sättning har du den klar från början. Möjligen behöver du reda ut hornen något.

I påsen på säckens framkant kan du förvara banbeskrivning, mackor och dricka.

Då jag under januari och februari i år färdigställt min "Moonlight Express", nr 165, parallellt med min bror och hans tjej (Express nr 164) har vi gemensamt kommit på en del lösningar på inredningen som gör båten både lite mer praktisk och ombonad. Vill därför vidarebefordra dessa till andra Expressägare via Expressutdelning.

Det första jag kom på redan då jag såg båten för första gången var en skärgårdskryssarlåda. Har gjort den så att den löper in under sittbrunnslådan. Fördelen, förutom de extra utrymme för kök m.m. den ger är att den fungerar som ett stadigt fotsteg istället för den medlev. isboxen. Lådan ger också, i utdraget läge, en perfekt extra sittplats vid bordet.

Vid kappsegling och andra tillfällen då man vill ha den lådan, är det bara att dra ut den och lyfta den ur båten. Kvar finns då fotsteget/locket, vilket dessutom är uppfällbart med hjälp av pianogångjärn, som gör att man når helt in i lådan utan att behöva dra ur den ur gejderna. Bakom lådan finns fortfarande utrymme för prylar som inte används så ofta (t.ex. regnstället!!)

Isboxen har jag istället valt att placera på pentrymodulens akre gavel med hjälp av en konsol/skiva och medlev. fastspänningsanordning. Praktiskt och lättåtkomligt.

Väljer man som jag gasolkök går det att med vissa ursäkningar i pentrymodulen få ner den under diskbaljan.

Genom att kantlista plywooden till nedgångsskottet och garneringslisterna i förpiken, ger man inredningen en extra "kick".

I förpiken har jag dessutom klistrat en helsyntetisk heltäckningsmatta med slät gummibaksida. Kontaktlim runt kanter och vinyllim (golv och vägg) på resten har jag också klätt in hela det förliga skottet med plywood. Dessa ingrepp har gjort förpiken "varm" och ombonad.

Vad det vidare gäller värme så har jag monterat en minivallas i förpiken på huvudskottets babordsida. Monterad med Wallas väggfäste strax intill rufftaget och ingången till förpiken. Tanken, modell låg, placerad under BB toften, genom att ta en ny bit plywood till den triangel liknande britsbotten i förpiken, dela den på mitten (längsmed) och göra den öppningsbar med ett pianogångjärn, samt förstärka med en regel, blir det ett bra stuvutrymme för segel m.m.

Då vissa av ovannämnda tips och kanske speciellt då skärgårdskryssarlådan kan ställa till lite huvudbry, ställer jag gärna upp med mer information om mått och tillvägagångssätt m.m. Tel. 43 1444 bost. el. 21 23 77 arb. Tel. till bror Hans 712 01 74. Jag har båten liggande centralt i Stockholm, så kom gärna ner och slå en blick! Det kan vara till god hjälp innan man sätter igång.

Eftersom jag är inredningssnickare med eget snickeri, ställer jag naturligtvis också gärna upp och tillverkar lådan och de olika delarna. Kostnad 700:— inkl. material och moms.

Med hopp om en härlig segel-sommar! *Kjell Tollén*

Express-segel till salu

Horizon-ställ använt en säsong. Lidingö Runt vinnare, tvåa i Stockholms-cupen.

Storsegel, fock I och triradialspinnaker. Pris 7.500:—

LARRY AHLFERT, 08/10 79 89

Expressflock köpes

Väl begagnad Fock I köpes.

CURT GELIN, 08/768 31 71

Kalmars Express-seglare

Här kommer som jag antydde vid årsmötet en bekräftelse på, att vi bildat en Express-region även i Kalmar för att främja Express-segling längs Smålandskusten, med information till de nya seglarna, instruktion på land och senare i sjön samt kappseglingar i egen klass, och även en Express-cup under säsongen —80.

Regionen omfattar förslagsvis Smålandskusten och Öland, men givetvis är även andra intresserade ifrån inlandet välkomna att delta i våra aktiviteter.

Vår cup omfattar följande seglingar: Calmar-nyckel SSV.

Borgholms-regattan. Blå-Jungfrunrace SSK. DM-kölbåt

Oskarshamn. Ahlander-race SSK. Visby-seglingen.

Byxelkroken. 7 seglingar varav 2 räknas bort.

Vänliga hälsningar *Thomas Hybinette*