

Western Express

Kappseglingssäsongen på västkusten har för Express-klassen haft tyngdpunkten lagd till försommaren. Aktiviteten var stor inför årets höjdpunkt som naturligtvis var det svenska Expressmästerskapet.

Efter RM har en viss avmattning kunnat skönjas i att antalet deltagande båtar har minskat. Vilket får ses som en naturlig utveckling efter en hård satsning.

Western Express hade tilldelats 20 platser till RM och eftersom antalet intresserade besättningar var runt 45 fick kval tillgripas. Det visade sig senare att regionen fick ca 35 platser av övriga distrikt som inte fyllde sin kvota.

Kvalseglingarna utgjordes av 10 delseglingar varav de åtta bästa räknades. Två i Hovås, fyra i Långedrag runt fasta märken och fyra i Marstrand på olympiska banor. De två seglingarna i Hovås avgjordes under mycket skiftande förhållanden beträffande vindarna. Frisk vind från NO i starten i båda seglingarna och sedan vindskiften runt i stort sett hela varvet och alltmer avtagande vind. Målgången skedde båda dagarna i mycket svaga vindar. Båth och Rehmsberg var de enda som behärskade förhållandena och kom 3:a och 4:a respektive 4:a och 3:a.

Resultat av 44 startande:

1) Christer Bååth; 2) Göran Rehmsberg; 3) Claes Darvik; 4) Sven Erlandsson; 5) Ulf Bondesson.

I Långedrag var vinden stabilare om än relativt svag båda dagarna. Banorna i Långedrag begränsas av många öar, vilket gör det svårt att reparera, d.v.s. start och första bog blir extremt viktiga.

Många besättningar hade synpunkter på banornas lämplighet som kval till RM. Men åt det fanns inget att göra. Det stora problemet är att finna arrangörer till seglingar på olympiska banor. Resultaten visar för övrigt att de normalt bästa båtarna finns i topp även här.

Resultat i Långedrag:

1) Fredlius; 2) Bondesson; 3) Evertsson Nyström; 4) Linger; 5) Albinsson.

Den 13—14 juni arrangerade Marstrands SS utmärkta seglingar på olympiabanor ute på Marstrandsfjorden. Förhållandena under seglingarna var idealiska med måttliga och stabila vindar. Dagen innan hade västkusten hemsökts av storm, varför åtskilliga båtar hade problem att komma till start. Men när startskottet gick på lördagen saknades bara ett fåtal. Förvånansvärt många båtar bröt emellertid söndagens sista segling.

Resultaten var vid det laget i stort sett klara. Men seglingen ingick också i Western Express-cup, så varför inte fullfölja? Resultat 44 startande i Marstrand:

1) Björland; 2) Evertsson Nyström; 3) Hallberg; 4) Darvik; 5) Linger.

Kvalresultat totalt:

1) Evertsson Nyström; 2) Fredlius; 3) Linger; 4) Albinsson; 5) Åhnebrink; 6) Darvik; 7) Bondesson; 8) Jacobsson; 9) Björland; 10) Bååth.

Dagarna före KM arrangerade GKSS den årliga Marstrandsregattan som blev en liten missräkning för Expressklassen. De två första seglingarna avgjordes under fina förhållanden i mellanvind och båda dagarna vann Bååth före Fredlius.

Tredje dagen av regattan blåste det hårt, väl hårt enligt många. I Express-klassen blev det allmän omstart men detta observerades endast av ett fåtal, ca 10 båtar, vilket ledde till stora omkastningar i protokollet.

Pressen var inte sen att ifrågasätta Express-seglarnas regelkunskaper, kanske med viss rätt.

Flaggorna syntes, om än inte skotten hördes. Marstrandsregattan är en publikvänlig och uppmärksammad segling, varför vi inte får bjuda på sådant igen.

Fjärde seglingen genomfördes i sommarens bästa väder med Darvik som segrare före Erlandsson.

Resultat av 43 deltagare:

1) Erlandsson; 2) Darvik; 3) Bengtsson; 4) Jacobsson; 5) Rehmsberg.

För Western Express — Göran Wickström.

Jubiléumssegling i Ronneby 22 augusti 25M, 11 anmälda:

1) Per Arne Allroth; 2) Stellan Bengtsson; 3) Lars Millevik; 4) Birger Östling; 5) Peter Eliasson.

Hällevikspokalen 23 maj och 29 aug., 9 anmälda:

1) Stellan Bengtsson; 2) Per Arne Allroth; 3) Håkan Håkansson; 4) Lennart Lindqvist; 5) Anders Bladh.

Några korta ord om Hanöbukten Runt 1981

Det förmodligen hårdaste Express-köret någonsin. Efter 20M dikt bidevind i 13—17 m/sek. är man ganska mörbultad och man ser fram emot undanvinden som väntar mellan Taggen utanför Åhus och Karlskrona angöringsboj. Sträckan är ca 35M.

Hela flottan 10 Expresser och tio andra utbölingar totalt ca 80 startande i seglingen. Alla kör med revad stor. Efter rundningen till undanvind slog vi ut revet och körde för fullt. Spinnakern fick dock ligga kvar i säcken. För den blåste det alldeles för mycket.

Det var en hisnande upplevelse att slöra i de rådande förhållandena. Ungefär som att lägga i trean för omkörning. Båten accelererade på någon sekund upp till 8—9 knop från 5—6.

Efter någon timme ökade vinden till ca 20—25 m/sek. och vi fick långa surfar kanske upp emot 200 m långa och vattnet stod som fontäner kring båten. Man kunde stundtals inte se ut från sittbrunnen för kaskaderna, som vräkte upp runt akterskeppet. Ibland krängde hon ner så att bomnocken tog i vattnet, vilket resulterade i en vattenpelare på ca 2 m bakom bommen. Loggen visade på 14 knop i medelfart och hela besättningen satt på hjälpspann. Båten var extremt känslig på rodret under surfarna och tycktes reagera blixtnabbt varje millimeter det blev rubbat. Det kändes som att segla i luft.

I normala fall rundar man vid Karlskrona angöring någon gång på natten, men den här gången rundade vi i skymningen. Vi seglade 35M på 3,5 timmar, vilket ger en snittfart på 10 knop.

Efter rundningen utanför Karlskrona hade vi 25M kryss kvar till mål i Karlshamn och vinden var fortfarande mycket hård. Vi bestämde oss för att prova på kryssen. I god tid före rundningen bytte vi till lilla focken, skotade den på yttre skenan och tog två rev i storen.

Det blev snabbt kallt, blött, gropigt och olustigt i största allmänhet. Svårigheten att angöra blekingehamnarna i hårt väder och mörker och ett stort mått hemlängtan gjorde att vi inte orkade fullfölja.

Men ändå, det var en oförglömlig segling och respektgivande. Tilläggas bör att båten uppförde sig exemplariskt, rätt seglad upplevde jag inga problem att segla Express i 20—25 m/sek., varken på undanvind eller kryss.

196 Terrific, Stellan Bengtsson, Karlshamn.

Red. kommentar:

Händelsen under Hanöbukten Runt väckte stor uppmärksamhet i lokalpressen och seglingsledningen fick klä skott för att den släppt iväg båtar överhuvudtaget. Bland annat blev den anklagad för att ha felbedömt väderutsikterna. Istället för minskande blev det ökande vind.

Samma helg skulle Alma Race i Stockholm seglas. Men på grund av den hårda nordliga vinden, beslöt seglingsledningen där att ställa in seglingen.

Protokoll från extra möte den 17 juni 1981 med Express Hanöbukten i Karlshamns SS:s klubbstuga

Ordförande Per-Arne Allroth.

- Vi har erhållit bidrag från Sveriges Expressseglare för vårt träningsläger och vår administrativa verksamhet med samma belopp som vi sökt d.v.s. 2.126:—
- Vi är nu 28 registrerade medlemmar i Express Hanöbukten.
- Informeras om styrelsemötet den 10/6 1981 där beslut fattats om träningsläger den 15—16/5 1981.
- Hanöbukten Runt debatterades. Håkan Håkansson berättade hur drunkningsolyckan i samband med kappseglingen gått till. Han tyckte att våra säkerhetsgrejor inte var bra, utan rekommenderade endast IOR-utrustning. Livbojsljuset sloknade med en gång. Offshore-västen med inbyggd säker-

hetssele är nog den man bör använda i sådana här sammanhang.

Mötet var enigt om att rekommendera ändring av klassreglerna så att alla Expresser, som kappseglar är försedda med dubbla mantåg.

- Fockfallen visar sig vara en svag detalj. Flera har brustit i splitsen mellan wire och tamp. En del har gått av i wire-delen där den går in i masten när seglet är upphissat.
- Revning av storseglet fungerar dåligt om man inte har ett riktigt blockarrangemang. Flera fick bryta p.g.a. detta.
- Schakeln som sitter i storskotsvagnen är för svag och har brustit på ett par båtar.
- Lattfickorna har gått sönder på nästan alla segel.
- På "Hot Lips" lossnade beslagen för revning och stor-skot från bommen. Pentryt som var i utdraget läge rullade ner på durken.
- Fästpunkterna till livlinorna är inte alls självklara. Mantågen kan ej rekommenderas och kabinhakarna är små för att använda i relingslisten.
- 11 båtar hade anmälts till Hanöbukten Runt, 10 startade och 2 kom i mål. De som bröt fördelade sig ungefär så här: 2 före Taggen, 2 mellan Taggen och Karlskrona angöring, 3 vid angöringen och 1 efter angöringen.
- Terrific gick med bottenrevad stor och lilla focken skotad i yttre skenan på sista kryssen.
- En del kraftiga uppskarningar skedde.
- Mötet diskuterade att klassreglerna skulle tillåta 5 mans besättning på havskappsegling.
- På Hanöbukten Runt bör det finnas minst 2 navigations- och seglingskunniga.
- Jonny Stenmark föreslog att vi ska ha en tekniskt ansvarig inom regionen som kan samla förslag på förbättringar, erfarenheter om brister och ordna gemensamma inköp.
- Per-Arne avslutade mötet.

Vid protokollet Bruno Österberg.

Express Hanöbukten

Resultat från sommarens kappseglingar.

Hanöbukten Runt 12—13 juni 80M 11 anmälda.

1) Stellan Bengtsson; 2) Peter Eliasson.

Övriga 8 bröt p.g.a. hårt väder, upp till 22 m/sek. under natten. Se vidare protokoll fört vid extra möte den 17 juni och seglingsberättelse av Stellan Bengtsson.

Den drunkningsolycka, som inträffade gick till så att Mikael Nilsson lutade sig ut i lä under mantåget. Båten krängde därefter till så mycket att han gled ner i sjön och eftersom detta hände i mörker gick han sedan inte att rädda i stormen som rådde.

Utklippan Runt 4 juli 40M, 6 anmälda:

1) Stellan Bengtsson; 2) Christer Pettersson; 3) Jonny Stenmark.

Sälj din Express till rätt pris!

Håll uppe andrahandsvärdet. Lär dig att sätta rätt pris beroende på ålder, skick och utrustning. Rent allmänt gäller att fint skick och bra utrustning underlättar försäljning. Tyvärr får du inte alltid betalt för utrustning eller arbete du lagt ner.

Båtar från 79: 70—75.000 kr.

Båtar från 80: 75—80.000 kr.

Båtar från 81: 80.000—

Nya båtar har svårt att konkurrera med fabriksnya båtar. Att få ut fullt lika mycket för en Express från 81 som du betalat kan kanske bli svårt. Kanske kan du underlätta försäljningen genom att ordna finansieringen? Ett bra och än så länge ovanligt sätt är att du låser en del av köpesumman på bankbok i t.ex. ett år i din bank. Då kan din köpare lättare få ett lån på motsvarande belopp i samma bank.

Express Bråviken

Det börjar bli kallt och ruggigt här på ostkusten nu och man måste väl snart inse att säsongen närmar sig sitt slut. Även om det svider.

Trots allt. Vi får väl trösta oss med att vintern brukar gå fort och att 1982 års SM-seglingar går av stapeln här i regionen. Så nu är det bara att börja ladda igen.

Här i Oxelösund vid Bråvikens mynning har det seglats en cup i sommar men är i skrivande stund inte färdigseglad. Men jag kan väl berätta om den ändå.

I regionen finns ca 40 båtar, varav 10 har deltagit i cupen mer än en gång. Cupen består av nio delseglingar varav sex kommer att räknas. Bra till för cupvinst ligger Gunnar Carlén Express 662 följd av Tomas Björklund i Express 445 och Elving Persson i Express 248. Gunnar blir förmodligen svår att slå, så vi gör vad vi kan.

Inför nästa år hoppas vi att fler av regionens båtar kommer ut och tampus med oss på banan. Man får väl hoppas att KM-seglingarna skall locka till så många träningspass som möjligt.

Med hopp om att säsongen varit trevlig och att nästa säsong blir ännu bättre.

Seglarhälsningar Tomas Björklund, Oxelösund.

Red. kommentar: I Oxelösund finns ett av landets mest förenämliga klubbhus. Banorna sydväst om Hävringe anses vara en av de bästa i landet att kappsegla på. Dessutom har Oxelösund inte tillnärmelsevis de sommarpriser som många menade fanns i Marstrand.

Lämna båten kvar i sjön i vinter det går utmärkt

Efter att ha legat i sjön de två senaste vintrarna och ändå placerat mig bra på kappseglingssbanan vågar jag påstå att Expressen mycket väl tål att frysa fast i isen.

Fördelarna är många har jag upptäckt. Först slipper jag ifrån allt besvär med avmastning, uppallning och vårutrustning. För det andra slipper jag ifrån vinterhyran som i Stockholmsområdet är ca 1.000 kr. För det tredje kan jag segla långt in på hösten. Förra hösten seglade jag sista helgen i november, en makalöst fin och solig söndag.

Självklart måste man iakttä vissa försiktighetsmått. Det viktigaste är att du lägger båten på en skyddad plats. Själv har jag legat i en vik vid goda vänners brygga, där sjögången är obefintlig och ingen trafik förekommer.

Vidare bör man täcka båten nästan lika noga som vanligt. Förmodligen tål den att ligga öppet, men allt slits fortare. Därför täcker jag över min Express över sittbrunnen. Jag hänger en presenning över bommen och knyter till ordentligt. Avslutningsvis plockar jag ur allt från båten, dynor, tampar, lösa prylar. Det sista jag brukar göra innan jag lämnar båten åt sin vila i isen är att plocka bort ruffluckorna för att få ventilation.

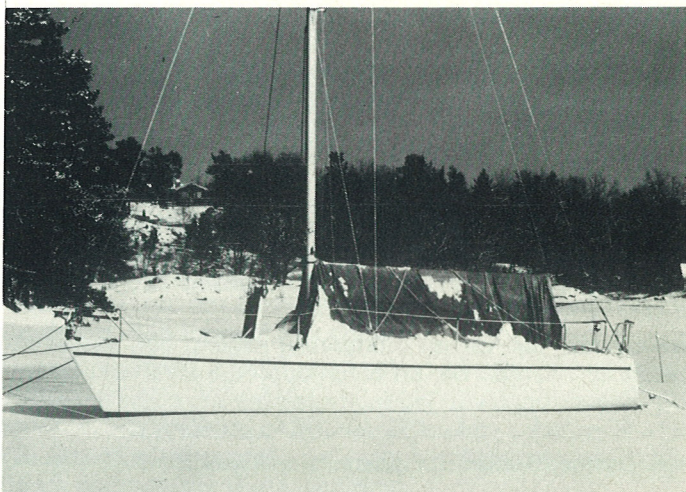
Det sista har visat sig vara synnerligen effektivt. När jag besökt båten emellanåt har den varit dammig under däck. Säg den vinterupplagda båt som är så torr?

Som ytterligare en fördel ser jag möjligheten att slippa deformationer i skrovet på grund av vaggans eller ställningens tryck.

Sedan om vintern, när jag åker ut till båten, har jag med fika. Jag brukar sätta mig i ett gassigt hörn och njuta av en skärgård som tro mig, är vackrare än den vi seglar i sommartid.

Försäkringsbolagen är inte avvisande. Enda dilemmat är möjligen att självriskan är dubbel efter 15/11 – 15/4 om sjöskada händer.

Curt Gelin



MARKNADEN

Här kan du köpa och sälja segel och utrustning till din Express.

SÄLJES

Storsegel spinnaker

tri, röd-vit, Boding 1980. Pris 3.000 kr.
J. Ryrberg. Tel. 0589-117 94 kvällstid.

Storsegel

Magnusson 81 nytt använt 3.000 kr.

Fock I

Magnusson 81 nytt använd två gånger 2.000 kr.
Båda seglen 4.000 kr.
Curt Gelin. Tel. 08-768 31 71

Fock I, II och stor

Helt nya 5.500 kr.
Albin Sails, Bernth Wennerholm. Tel. 08-58 42 84