

Levende og velsejlende

Man skal kunne lide at sejle, men så er Express også en billig båd til kap- og tursejls, også med et lille barn om bord.





Lille Asta prøver en lånt redningsvest uden at kny, mens mor bare skraldgriner, for vesten er for stor.

“Da vi ville købe båd, skulle den koste under 100.000 kr., og bruges til tur og kapsejlads,” siger Martine og Allan Reinhold Kildeby.

“Vi kikkede på X-79, 806 og Express. X-79 var fin, men dyr og mindre godt indrettet til tursej-

lads. 806 havde en dårlig og lav kahyt uden ståhøjde med pantry i midten og dermed langt fra udluftning via kahytsåbningen.

Express'en var lige sagen. Godt indrettet, dejlig reel og rummelig, selv om der heller ikke er ståhøjde, ikke toilet og ikke vand fra vandhane. Altså ikke megen komfort.”

Men en kort prøvesejlads overbeviste Martine og Allan om Express'ens gode sejleegenskaber. De havde sejlet meget i en Albin Vigen, som de lånte mod at vedligeholde den. De mærkede straks at Expressen var levende og velsejlende, mens Vigen i den sammenligning var tung i rumpen.

Allan og Martine fandt deres Express til salg for 75.000 kr. i 2003, og købte den en smule billigere. Båden var indrettet til tursejlads med bl.a. lodret mast. De trimmede masten meget agterover, som det anbefales til Express, for de ville bestemt også vinde kapsejladser. Med noget tungt i storfaldet skal lodlinjen ved bommen ramme hele 80 cm agten for masten. Ruftaget blev ryddet for gamle trimliner og fik monteret nye klemmer, spil og mange trimliner. Der bruges ikke genua, kun fok, som fik nye skødepunkter 10

cm længere inde. “Så fik vi også en lækker kapsejlads-version,” siger de tilfredse.

De nye trim virkede perfekt, og i år har de vundet samtlige sejlads, bortset fra én enkelt, og står til at vinde overalt i klubben. “Vi slår Spækhuggerne næsten hver gang, og Express kan sejle på svag og næsten ingen vind. Samt i hård luft.”

Martine taler begejstret om Express'en: “Det er en overskuelig bådstorelse. Jeg gik for nylig med Asta i barnevognen en runde på havnen, og mens jeg kikkede på både, tænkte jeg: Hvis vi nu skulle have en ny båd, hvad skal det så være? Nej, der er ikke noget bedre end Express for os.”

Livlig i frisk vind

I frisk vind er Express meget levende. “Vi skal stramme alt,” siger de. “Båden er relativ lugterrig. Man skal kunne lide at sejle for sejl i en Express. Man skal være meget opmærksom på pustene, ellers krænger båden let over.”

Sejlene skal flades i frisk vind, og besætningen skal helt ud på den høje kant til luv. Fire mand kræves til kapsejlads. “Båden må

helst ikke krænge over 12 grader, hvor den sejler optimalt efter North Sails trimguide. Fokken har et cunningham hal forneden, som vi strammer forliget med. I frisk vind hejser fokken ekstra højt op og strammes efter med cunningham,

for så åbner den bedre i toppen.” Desuden skødes fokken i frisk vind lidt længere ude i borde på en oprindelig skødeskinne, mens de i let vind bruger deres eget, nye skødepunkt 10 cm længere inde på ruftaget.

“For at flade storsejlet i frisk vind skal hækstaget hales meget hårdt, sådan at hækstaget kortes 12 cm op. Det kræver en stærk talje på hækstaget. Vi har 1:16 udveksling, så vi skal hale 12 x 16 = 192 cm hjem. Nogle har 1:24 på hækstagshalet.”

Hækstagets hal er ført til begge sider over agterdækket. De Express'er, der sejler meget kapsejlads, har ført halene under agterdækket og op til luv. Men så er det rummelige stuverum under agterdæk nærmest spærret af krydsende liner. Så vidt vil vi ikke gå, når vi også sejler tursejlads.”

Båden har ikke genua, og der er ikke bagstag, der skal slækkes og strammes i vendinger, og det gør ferisejlads meget nemmere. De bagudrettede “svenske” salinger kan sammen med hækstaget krumme masten frem på midten i frisk vind, så storsejlet flades.

Med for stor krængning, især på spilerskæring, kan roret slippe sit greb i vandet. →

Der er mange Express'er i Sverige, som sejler kapsejlads og køber nye sejl hvert år. Deres brugte sejl kan købes billigt, kun ca. 17.000 danske kr. for spiler, fok og storsejl.

Derfor skal stor krængning undgås, og i frisk vind er det bedst at slække storskødet, så storsejlet blaffer.

"Vi er nok lidt overriggede med 11 m mast og 32 kvm sejl på 7,77 m båd. I vind på 10 m/sek. bør storsejlet rebes to gange til tursejlsads. Den almindelige fok er på 14 kvm, men vi har en lidt mindre stormfok på 10 kvm, og den er alle tiders sammen med to reb i storsejlet, når det blæser.

Vi kan gå 5,8-5,9 knob på frisk bidevind, og vi har været oppe at plane med 10 knob i frisk vind."

Express er kendt og respekteret for sin fart på kapsejlsadsbanerne. Mange Express ejere sejler meget seriøs kapsejlsads, og de tømmer båden for alt unødvendigt grej for en sejlsads. Men de ret strenge klasseregler foreskriver dog, at der skal være hynder i båden, og der skal være et otte kg anker og et kahytbord på mindst tre kg om bord.

Billige kapsejlsadssejl

Der er bygget over 1100 Express'er fra 1979 til -82, og de bygges stadig i Sverige. Der findes rigtig mange Express'er i Sverige, samt 80-100 både i Danmark og nok tilsvarende i Norge. De fleste svenskere sejler kapsejlsads på højt plan, og mange af dem køber nye sejl hvert år.

Deres kun et år gamle brugte kapsejlsadssejl kan købes billigt. Mens et nyt storsejl og fok i Danmark koster ca. 20.000 kr., kan samme sejl købes brugte og gode i Sverige for 12.500-14.000 danske kr. "Vi købte brugt fok og storsejl på 1 1/2 år og en spiler på 1 år for i alt 17.000 danske kr.," siger Allan.

Altså er båden billig, og sejl kan fås billigt, og Allan går meget ind for at flere sejler Express. Han er webmaster på den danske hjemmeside www.albin-express.dk. Han koordinerer også sejlsads for svenske og danske Express'er i Øresundsregionen, så de ofte kan samle mange både.

Martine har sejlet meget med sine forældre siden hun var lille. Allan havde sejlet Optimist og sejljolle. De mødte hinanden i 1996, og de kunne sammen låne en Albin Viggen. Allan har bl.a. også krydset Atlanten med "Tarok VI", en kendt Swan 46.

De plejer at sejle på sommerferie 2-3 uger. I år startede de med et Express stævne ved Vordingborg med kapsejlsadsbesætningen. Derpå sejlede Martine og Allan og lille Asta på 11 måneder på ferietur. Der blev noget mere at tage hensyn til med barnet, men Asta færdes helt trygt om bord i båden. Hun har hele forkahytten som tumleplads, når båden ligger stille. Ellers er det noget med at →

Kahyt uden luksus

Der er langt fra ståhøjde i kahytten, men den virker rummelig alligevel. Oprindeligt var der kun sejldugsposer på skrogsiderne til tøj og grej. Men nu har de fleste fået lavet praktiske skabe, som i denne Express.

Der er stuveplads under køjer og forkøjer. Der kunne have været et kemitoilet under forkøjerne, men det har de valgt fra. Der er også et stort stuverum ude under cockpitdørken, samt i de to luger på agterdækket.

Pantry med petroleumsblus kører på skinner ud fra sin plads under styrbord kistebænk. Nogle Express'er har monteret en højtliggende 10 liter vanddunk med slange og en lille vandhane ved pantry. Men her har de en løs vanddunk, som lægges på kahytstrappen.

På en plade over kogeblussene sidder en mystisk hvid strimmel burretape. Den er til



at spænde en bærbar computer fast med. Når computeren kobles til GPS navigatoren, kan den bruges som kortplotter.

Forkahyt har korkfliser klæbet på skrogside som isolering. Den brune korkfarve gav et lidt mørkt rum, så de malede korken hvid. Loftet i kahytten har en hvid vinylmåtte klæbet på, men den er gammel og lidt nusset. De prøvede at rense den med sprit, men det var et stort arbejde, så nu vil de hellere male måtten hvid.

Det lange kahytvindue er en lille fejlkonstruktion i alle både, også i Express'en. Kahytstaket giver sig lidt, når man går på det, eller når skrog og rig belastes under frisk sejlads. Så bliver et langt vindue uden midterstolpe let utæt. De har måttet fuge det om og sætte ekstra skrue i på midten.



Kahytten virker rummelig, selv uden ståhøjde. Martine og Allan fik nye hynder og betræk. Karme i skot mod forkahyt bærer masten. Langsgående skabe i kahyt er nyere og ikke oprindelig standard.



Pantry er trukket ud. Martine demonstrerer manglende ståhøjde, samt burretape, der holder en bærbar pc med kortplotter.



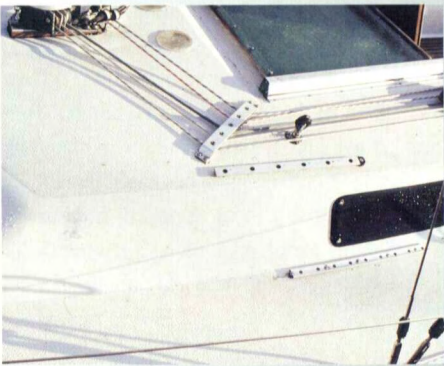
Pantry med to petroleumsblus er kørt ind i stikkøjen, når det ikke skal bruges. Under cockpitdørken er et stort stuverum.



Karmene i åbningen mod forkahyt har praktisk håndgreb. Karmene bærer en vandret bjælke og dermed masten.



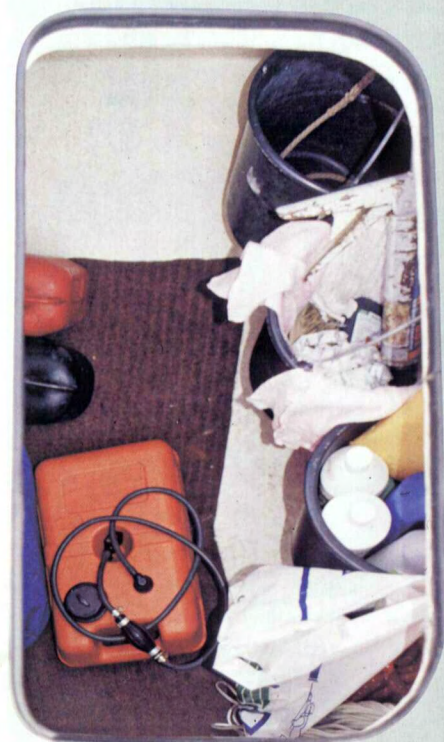
Bravo, skrå bund i kølsvinet, så vand løber til lænsepumpen agter. Moderne både har ofte vandret bund, så vand ikke løber væk.



Fokkens skødepunkt er flyttet ind. Original skødeskinne på dæk bruges ikke. Skødeskinne på ruftag bruges kun i hård vind. Nu bruges blokken 10 cm længere inde.



Rorgænger sidder altid på sidedæk. I frisk vind giver teaklisterne ikke 100% fodstøtte, så han har også en arm om søgelænderet som her.



Agterlugen er stor og forbausende rummelig. Grejet opbevares i ophængte pose. Der kan faktisk også være en foldecykel.



I den rummelige forkahyt staves sejl og børn, for det er lille Astas bedste tumleplads. Stort stuverum under køjen.

sejle tidligt eller sent, mens Asta sover, så det regnede de ikke for noget særligt.

Modsat de fleste andre både har Express'ens cockpit gode, høje karme, så man er i læ for vinden, og Asta vil en kort tid endnu have svært ved at kravle op på dækket.

Cockpittet har liggelængde i solen til Martine, men Allan er lidt for lang.

Bravo til kølsvinet

Skroget er formet lidt i retning af den hurtige, amerikanske J-24, som kom frem næsten samtidig med Express'en.

Indvendigt er det lille kølsvin helt tørt. Det er lavet på en måde, som konstruktører af træbåde altid gjorde, men som moderne bådkonstruktører har glemt, nemlig med fald agterefter, så bundvand kan løbe til pumpen agter. Mange nye både laves fejlagtigt med tegnebrættets eller computerens vandrette linjer som et helt vandret kølsvin, så en smule vand kan genere over det hele.

Den udvendige samling mellem jernkøl og skrog var lidt utæt på Express'en ligesom på mange andre både. De gav den en ny gum-mifuge udvendigt og fik den helt tæt.

Skrogets form er bygget krumt ned mod kølen, hvilket giver stor styrke frem for en flad bund. Oprindeligt har Express ikke bundstokke, og det har Allans og Martines båd heller ikke. Men man kan selv styrke skroget yderligere ved at sætte bundstokke i efter klubbens anvisninger med glasfiber og epoxy.

ALBIN EXPRESS



Konstruktør: Peter Norlin 1978, Sverige.

Længde/bredde:7,77/2,42 m

Dybgang:1,48 m

Vægt/jernkøl vægt: 1,8/0,9 t

Lystal:1,11

Brugt pris:ca. 75.000 kr.

Ny pris:333.000 sek.
inkl. svensk moms, uden sejl.

Værft: AB Finessa Båtar, Box 50,
Västra Långgatan 2, 61922 Trosa,
www.finessa.se

Svensk: www.expressglare.org
Dansk: www.albin-express.dk