



Årbog 2010/2011

Se Formandens "Klumme" side 8



Se også www.L23.dk

Aktivitetskalender for 2011.

3. februar	L23 Klubaften i Vallensbæk.
2. marts	L23 Klubaften Jylland – Fyn hos Quorning Boats i Skærbæk.
11-13. marts	L23 Klubben på bådudstillingen i Bella Centeret.
17-20. marts	L23 Klubben på bådudstillingen i Bella Centeret.
20. marts	L23 Klubbens generalforsamling i Bella Centeret ifm vores udstilling.
27. april.	L23 Sejlmåling i Køge Sejlklub kl. 18:00.
20-22. maj.	L23 Slaget i Køge Bugt i Køge.
3-5. juni.	L23 Classic Fyn Rundt fra Kerteminde.
11-12. juni.	L23 Match Race i Skanderborg, Pinsen.
18-19. juni.	L23 Kredsmesterskab, Tune Up til DM i Kragenæs.
30 juni-2. juli.	L23 DM 2011 i Kragenæs.
3. sept.	L23 Kredsmesterskab i Lillebælt / Sydfyn, Tuco Cup distance fra Faaborg.
1-2. oktober.	L23 Kredsmesterskab i Silkeborg.

Indholdsfortegnelse

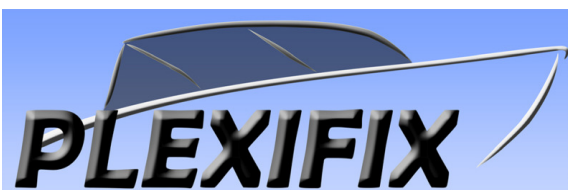
Forside.	Fat Tony på Kolding Fjord.
Side 2.	Aktivitetskalender, indholdsfortegnelse.
Side 3.	Lidt om hjælpsomhed - Danmarks yngste L23 rorsmand.
Side 4.	Bestyrelsen, Supleanter, Revisor og Klasse målere.
Side 5.	Grand Prix resultat - Stævne i Køge 2011.
Side 6.	Jolle sejlere på Sommertogt.
Side 7.	Fyn Rundt fra Bogense.
Side 8.	Formandens "Klumme".
Side 9.	Æresmedlem og Centerløft.
Side 10 - 11.	DM 2010 Bogense.
Side 12 - 13.	Båden historie og L23 kubbens histoie.
Side 14 - 15.	Match Race 2010
Side 16.	Classic Fyn Rundt.
Side 17- 18.	Lillebælt Kredsmesterskab.
Side 19.	Kredsrepræsentanter.
Side 20.	Bagside (annonce).

Støt vore Sponsorer de støtter os

Legetøjsmekanikeren®



brdr. thybo



Køge Boat Center



Og lidt om hjælpsomhed i L 23 Klubben.

Af Per "Amok" Nielsen D 176

Sommerferie i L 23 – Ja-Da, det kan man godt.

Sommeren 2010. Udsigt til dejligt vejr med jævne vinde og masser af sol. "Amok" sejlede fra Vallensbæk mod syd, og med et enkelt stop undervejs, for-tøjede jeg i Karrebæksminde på den sydlige del af Sjælland. Her påmønstrede resten af besætningen, skibets frue og et barnebarn på 4 år ved navn Freja. Vi skulle i fællesskab opleve havets glæder i løbet af de næste par uger, og ende med skivet i Bogense – hvor årets DM skulle afholdes senere. Karrebæksminde og Næstved. Sol og sommer, dejlig bade-strand, (ualmindelig dejlig – lige midt i hede-bølgen). Masser af softice, gode restauranter og cafe'er – så vi besluttede at blive liggende en uges tid, og anvende "Amok" som et lille flydende sommerhus.

Den inderste del af Karrebæksminde Havn ligger lige op ad et lavvandet område med masser af siv, masser af små kroge og hjørner, og masser af mulighed for spændende udforskninger af havet og havbunden. Men vi havde ingen gummebåd !!

Der findes imidlertid en kano- og bådudlejning på havnen, så vi besluttede, at det skulle vi næste dag.



Men så kom Erik forbi. Erik Andersen fra L 23'eren Mus II af Næstved med fast plads i Karrebæksminde.

Hyggelig L 23-snak og vi fortalte lidt om vores planer for leje af et mindre fartøj.

"I skal ikke leje noget, jeg har en splinterny gummi-båd, der aldrig har været i vandet endnu"

"Kommer ned med den i morgen".

Og næste dag blev der leveret en spritny gummi-båd med årer, agterspejl og hvad der ellers hører til. Yngste gæst på 4 og skipperen havde så nogle dejlige dage. Vi fangede småfisk og krabber og fik udforsket det store lavvandede område bag Karrebæksminde Havn.

Gummibåden blev leveret tilbage efter 3-4 dage, med mange tak for lån til Erik

Se det var jo en god historie – og fortæller lidt om den dejlige positive ånd og hjælpsomhed, der er mellem L 23 sejlere. "Amok" blev senere sejlet til Bogense – men det er en helt anden historie.

Foto: Per "Amok"

Danmarks yngste L23 rorsmand (på højt plan).

Af Erik Toft.

Det hele startede efterår 2008 til en lokal kapsejlad i Den 15 Tria, hvor Gitte havde meldt afbud og Martin sprang på som gæst, jeg havde fulgt Martin og hans bror Thomas i Køge Sejlklub hvor de havde sejlet optimist og lige var begyndt i 405 jolle. De 2 tvillinger er jo nærmest født i en sejlbåd, og de var ikke mange år før de kunne udføre alle opgaver om bord i en Albin Accent sammen med deres far og mor (Brian og Anette).

Det blæste 11 sek/m fra Øst så jeg tænkte "de tunge må ud på kanten" og så var pladsen som rorsmand ledig, jeg tror Brian var lige så overrasket som jeg, Tria blev styret perfekt efter ticklers samt balanceret. I pustene krydsede vi fra Maxi Fenix og Dehler 34 samt nr. 1 ud af 3 stk. L23, med mange minutter til nr. 2 sådan.

Kun 15 år gammel fra en 405 til en L23.

Umiddelbart efter dette blev det aftalt at familien Larsen skulle overtage Tria til Kapsejlad med Brian



, Thomas og

Martin og med sidstnævnte som rorsmand 15 år gammel.

DM i Nivå 2009 nr. 12, og DM i Bogense 2010 nr. 9 Fine resultater i diverse kredsmesterskaber i den bedste halvdel, hvad kan det ikke blive til!

Foto Jens Hjort (Martin)



L23 Klubbens bestyrelse.

Valgt senest den 21/3/2010 i Bogense - samt personer med tilknytning til klubben

Formand:

Per "Amok" Nielsen - D176
Tandrupvej 8 A.
2665 Vallensbæk Str.
Tlf. 43548043 Mob.: 27153095
Per@L23.dk
Sponsorer - Nye ideer



Suppleant.

Jan Christensen - D10
Emil Aarestrupgade 51
4990 Sakskøbing
Tlf.: 23250442
Jan@L23.dk



Næstformand.

Hans Jørgensen - D140
Havløkkevej 9
4600 Køge
Tlf. 56652404 Mob.: 24226304
Hans@L23.dk
Skype: hansjorgensen
Medlemskartotek - PBS opkrævning - Webmaster - Kapsejlads



Dimsekassen
Erik Toft Nielsen
Bådehavnen 7
4600 Køge
Tlf. 26243399
Erik@L23.dk
Skype: eriktoft



Sekretær.

Povl Fisker - D169
Georg Krügersvej 176
8600 Silkeborg
Tlf. 86845113 Mob.: 20335933
Povl@L23.dk
Skype: pofisker3909
L23 Årbog - Klubstandere



L23 Klassemåler
Morten Thomsen
Uglevej 6
2680 Solrød Strand
Tlf. 56147868
Morten@L23.dk



Bestyrelsesmedlem.

Ole Rasmussen - D7
Birketvej 31
4941 Bandholm
Tlf. 54788131 Mob.: 23960435
Firma mob.: 23469381
Ole@L23.dk - Kredskontakter



L23 Klassemåler
Rune List-Jensen
Christiansminde 65, 2
7100 Vejle
Tlf.: 40791915
Rune@L23.dk



Kasserer

Gitte Troelsen - P809
Bådehavnen 7
4600 Køge
Telefon 61331423
Gitte@L23.dk



Revisor

Benny Mads Jensen - D386



Suppleant.

Ulrich Dam Pedersen D397
Parkvej 18
4220 Korsør
Tlf.: 40272903
Ulrich@L23.dk



Revisor Suppleant -
Per Nielsen - D63



Grand Prix serien 2010 slutresultat:

Grand Prix vinderne 2010 blev Mike Nygaard med sin besætning på Sylfiden D177 fra Silkeborg !! Stort til lykke til Mike, Christian og Jan.

Man skulle frem til sidste stævne sidste sejlads før en tæt match i toppen var afgjort.

Sejlnr.	Rorsmand	Sejlkлуб	Antal stæv.	Skån. 22/5	DM 11/8	Silkeb. 2/10	Point Sum
177	Mike Nygaard	Silkeborg	3	2	3	1	6
24	Mike Rasmussen	Egensedybet	3	3	2	2	7
174	Rune List-Jensen	Haderslev	3	1	8	3	12
15	Martin Bach Larsen	Køge	3	7	9	4	20
140	Hans Jørgensen	Køge	2	6	1	20	27
176	Per Nielsen	Vallensbæk	3	8	11	8	27
148	Niels Mogensen	Sundby	2	4	5	20	29
397	Ulrich Dam	Korsør	2	9	7	20	36
286	Flemming K Nielsen	Silkeborg	2	12	20	7	39
11	Flemming Gräs	Skanderborg	1	5	20	20	45
390	Haakon Østerdal	Silkeborg	1	20	20	5	45
7	Ole Rasmussen	Bandholm	1	20	6	20	46
169	Povl Fisker	Silkeborg	1	20	20	6	46
179	Per Udengaard	Silkeborg	1	20	20	9	49
299	Karsten Hansen	Skanderborg	1	10	20	20	50
379	Brian Terp	Kolding	1	20	10	20	50
43	Frederik Dygaard	Skanderborg	1	11	20	20	51
175	Paul Højen	Silkeborg	1	20	12	20	52
142	Ove Nielsen	Skanderborg	1	13	20	20	53
381	Per Hedegaard	Skanderborg	1	14	20	20	54
312	Kim Weilert	Skanderborg	1	15	20	20	55

NYT - Køge Sejlklub indbyder til

Slaget i Køge Bugt for L23.

**Fredag den 20. maj til søndag den 22. maj 2011.
i St. Bededags ferien.**

Vi håber i vil tage godt imod dette nye initiativ, hvor vi vil prøve at skabe nogle sejlads, som kan måle sig med dem, vi oplever i Vestdanmark.

Stævnet er henlagt til St. Bededags ferien hvor Køge Sejlklub håber på mange L23'ere på Bugten. Et stævne som er gældende i L23 Grand Prix serien 2011.

Tilrejsende kan ankomme torsdag aften eller fredag formiddag. Havnens centerløft kran står til fri afbenyttelse, og man ligger selvfølgelig frit under stævnet.

Erik og Gitte Køge Boat Center har lovet at stille campingvogne til rådighed for udenbys deltagere.

Når alle er sejlklares fredag går starten kl. 14 på nogle forhåbentlige anderledes sejlads. Chikanesejlads vil nogen måske kalde det.

En kort bane med indlagte ekstra bøjer og hvor gasterne sikkert får sved på panden. Vi slutter fredagen med moleøl og sejlergryde og hyggeligt samvær i sejlkлубben.

Lørdag bliver de traditionsrige op og ned sejlads på udlagt bane ud for Køge Marina. Vi sejler så mange vi kan nå og slutter med moleøl og hyggelig grillaften i sejlkлубben.

Søndagen vil vi afslutte med endnu et par sejlads, før vi stopper, så alle kan rigge af og komme hjem i god tid.

Stævnet afsluttes selvfølgelig med moleøl og præmier til de "heldige" besætninger. Indbydelse vil blive udsendt omkring 1. april; men allerede nu kan i godt begynde at planlægge Slaget i Køge Bugt 2011.

Sejlerhilsen og på gensyn i Køge Sejlklub.

Jollesejlere på sommertogt.

D15 Tria lagde ud allerede i maj måned. Vi fire er, Pernille Asp, Frederik Ahlefeldt-Laurvigen, Martin og Thomas Bach Larsen besluttede, at turen skulle gå fra Køge til Skovshoved med stop i Dragør.

Tekst & foto: besætningen "Tria"

Inden togtet kunne begynde skulle vores skønne L23 gøres klar. Søndagen inden vi skulle af sted gik med pakning og studering af søkort. Vi aftalte at mødes kl. 9 mandag morgen og stikke tidligt af sted. Vinden var desværre ikke med os, men solen skinnede fra en skyfri himmel. Vi drog ud fra pladsen med alle mand i cockpittet så vores



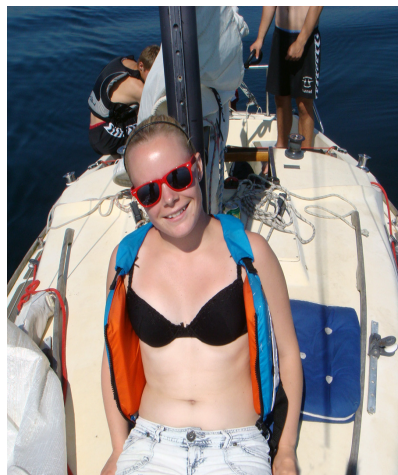
kortbenede 5 hestes Tohatsu kunne nå vandet, foran os lå en 4 timers lang sejlads for motor i en bagende sol, hvilket også resulterede i solskoldninger. Efter at vi havde passeret den sorte bøje syd for Drogden, begyndte vinden at røre på sig og vi troede det var tid til at sætte sejl, men da vi fik hevet kludene op og gik 3.5 knob blev alle enig om at vi måtte starte motoren igen. Vi fløj igen af sted med 6 knob og inden for en time lå Tria godt fortøjret lige neden for restauranten i Dragør havn. Vi mente nu, at det var tid til frokost, så vi smurte nogle lækre rugbrødsadder med makrel og torskerogn (til stor "misundelse" for alle de gæster der sad på restauranten).

Kl. 7 tirsdag morgen blev vi vækket af en svensker der i sin store Bavaria havde travlt med at bruge bovpropellen og

da vi nu var vågne, besluttede vi at ordne de daglige ting som bad og morgenmad. Noget af uvejret fra mandag aften hang stadig i luften og mens vi fløj af sted med 7 knob, igen for motor, igennem Øresund, begyndte det at små dryppe, så vi trak i sejlertøjet. Efter bygen måtte Frederik og Martin sejle båden alene da vi to andre var gået til køjs. Da vi ankom til Skovshoved var der ophold i bygerne så vi skyndte os at ligge til og få smidt presenningen over bommen. mens vi igen sad og nød vores frokost begyndte det at regne... meget! Nu var udsigten til den Bakketur ikke så god mere, men vi ringede hjem og fik en vejrmelding, som sagde at det skulle holde op med at regne og blive solskin igen, det holdt og vi havde en hyggelig aften på Bakken.

Næste dag sagde vejrudsigten at der ville komme mere vind (op til 8 m/s) i løbet af dagen Vi tog af sted ved en halv 9 tiden for at komme ind i bugten inden vinden drejede i sydvest og friskede op. Da vi forlod

Skovshoved havn hev vi kludene op og krydsede ned



mod Københavns havn, hvor vi mødte en Maxi 68 som vi hurtigt havde passeret da vi krydsede af sted med en 5-5.5 knob. Da vi næsten var nået til Dragør meldte GPS'en at den skulle have nye

batterier, men dem havde vi brugt til musikanlægget så vi kunne høre musik, vi lagde derfor kursen forbi Dragør endnu en gang, hvor vi hurtigt lagde til og sendte en stafet op til Super Brugsen. Da vi igen stævnede ud fra Dragør kom kludene op endnu en gang. Vinden var frisket en smule mere op og vi passerede hurtigt Drogden og kunne falde af mod Vallensbæk. Pludselige spurgte en bekymret solslikker på fordækket om der var vand nok og et hurtigt kig på søkortet vidnede om at vi var på vej ind mod 0.9 meter (ups dette passer jo ikke så godt til en 23'er) men hurtigt skar vi op og sejlede 2 mil længere ud. Nu var



vinden taget til, til omkring de 8-9 stykker. Endnu et kig på kortet gjorde at vi besluttede at falde af på en platlæns så vi fortsatte i store bølger med spilet genua mod Vallensbæk. Inden vi ankom til Vallensbæk havde vi pillet genuaen ned og skiftet til fok, men da vi sejlede 5.8 kun for storsejlet blev vi med det samme enige om at beholde fokken nede. Efter ankomsten til Vallensbæk betalte vi havnepenge, men da vi hørte vejret for torsdag, besluttede vi hurtigt at sejle hjem samme dag i de 9-10 m/s det blæste der. Den venlige havnefoged i Vallensbæk returnerede alle havnepengene og nu var vi så klar til halvanden time sejlads i bølger og hård vind men hjemturen gik godt udover at den eneste kvinde ombord blev en smule søsyg og måtte sidde og sove i læ side mens vi blæste af sted mod Køge. På kajen stod forældrene klar med trailer og bil så Tria kunne blive hevet op og gøres klar til DM.

Fyn Rundt fra Bogense 2010.

Beretning af Brian Terp D379 Fat Tony, Kolding.

*Foto af Fat Tony taget af:
Børge Øllgaard ud for Bågø
Fyr.*

Vi sejlede fra Kolding ved 17.30 torsdag aften. Der var blik stille, så det blev 25sm for motor og højt musik.

Jeg tror vi ankom ved titiden. Motoren gik i stå i havnehullet, så vi lagde os yderst på molen mellem alle de store både. Efter at have kigget på motoren og drukket vores andel af de medbragte øl, gik vi til køjs ved 12 tiden.

Starten gik kl. 11.00 med 2-3sm og modstrøm, startlinjen er meget skæv, med stor bagbord fordel.

Vi beslutter at sejle sikkert, og sejle ned mod bagbord mærke, på styrbord halse,

med god afstand til mærket. På vej ned til mærket, kan vi se at vi kun lige kan holde mærket op, så i skuddet vender vi over til bagbord halse.

Vi får en fin start, med fri vind og ligger længe som første båd, med El Mundo lige efter, der startede, ca. 50m til læ af os efter vi er vendt til bagbord halse.

Vi sejler et par minutter på bagbord halse, og beslutter os for at vende til styrbord halse og tage et godt langt hug ind i

Båring Vig for at få mindre modstrøm og måske en smule medstrøm, hvis vi var heldige.

Vi ser dog hurtigt at vi stort set er eneste båd med den strategi, da resten af første start tonser til havs.

Første gang vi mødes med El Mundo går de også 20-30 meter foran os, men alligevel beslutter vi

so for at holde fast i vores strategi på krydset mod tragten. Det viser sig at være det rigtige at gøre, og de næste gange vi møder El Mundo overhaler vi dem, og øger afstanden stille og roligt, og ved den gamle Lillebæltsbro er forspringet øget til 10 min.

Der er kryds i gennem hele Lillebælt. Først ved Fænø får vi lidt slæk på skøderne.

På tuen ned mod Bågø, kan vi i det fjerne godt se at det begynder at trække nogle mørke skyer sammen, men på dette tidspunkt ser det ikke så farligt ud. Vi ser en Banner 30 tage forsejlet ned, og tænker inden i os selv "TØSER", men der går lige nøjagtig 5 min, så ser jeg ud af øjenkrogene at bådene til luv af os, bliver kastet helt ned i vandet, og jeg råber alt hvad jeg kan, "Genuaen skal ned NU" Dennis, fordæksgas-

meget hårdt i vinden, og på et tidspunkt tror vi snart at masten ryger overbord. Det er nu næsten helt mørkt omkring os, og vi kan se at mange både kæmper med at få sejlene ned, nogle tager begge helt ned, andre nøjes med forsejl eller storsejl.

Efter nogle minutter lykkedes det os, at falde af og vi drøner med en vældig fart ned mod Bågø. 10 meter til læ af os ligger en Impala 27 og de har svært ved at holde deres båd på benene, flere gange er de ved at skære op i os, men efter lidt tid lykkedes det også for dem at falde af. Foran os ser vi voldsomme lyn slå ned i vandet, efterfulgt af nogle kæmpe brag, men det hele går heldigvis godt. Efter bygen har lagt sig, møder vi en del både der kommer imod os, med ødelagte sejl og brækkede bomme.

Da vinden er nede på 12 m/s sætter vi genuaen igen, og suser sydover i de efterhånden store



ten flyver med det samme op på dækket, samtidig med at jeg får spilaflasten op, så genuaen falder ned. Men Dennis når kun at få sejlet halvt ned, før Fat Tony bliver kastet voldsomt ned i vandet og skærer ukontrolleret op. I flere lange minutter kæmper Dennis og Henrik med at få genuaen ned, mens jeg forsøger at falde af, storsejlet og genuaen slår

bølger. Endelig lysner det i det fjerne og regnen holder op, så vi endelig kan få noget tørt og varmt tøj på.

Vi finder senere ud af, at der er mål 22-25 m/s i bygen. Den videre sejlads ned mod Hornenæs går stille og roligt, på en god halv vind / agent for tværs, men stadig periodevis med kraftige tordenbyger, dog uden af

vinden denne gang kommer over 16m/s.

Da vi runder Hornenæs fyr havde vi egentligt regnet med at få noget at spise, men da alle bådene omkring os, sætter spiler får vi også hurtigt hævet "Luderen" op (spilern bliver kaldt luderen, fordi den trækker så godt).

Det bliver en overgang lidt hektisk i cockpittet, når der både skal trimmes spiler, styres, spises frikadeller, kyllingelår og kartoffelsalat, samtidig med at det blæser 12-13 m/s, men vi klare det i fin stil.

Da det begynder at blive mørkt tager vi spileren ned, og spiler genuaen. Vi opdager at vi stort set sejler samme fart, men med meget mere ro i båden. Vi får nogle gode surfture ned af bølgerne, hvor loggen og GPS'en når en max fart på 11,3kn. Flere af de både der beholder spileren oppe, får nogle voldsomme spilerkæntninger. Det er et flot syn når alle de store både kommer med deres store farverige spilere.

Ud for Avanakø, bliver vi overhalet af en stor X båd. Den vælger at sejle tæt på luv side af den grønne bøje. I samme sekund den passere bøjen kommer der et lille vindpust, og spileren snitter bøjen. Det giver en ca. 0,5 meter flænge. Der går dog ikke mere end 30 sek., så springer spileren, så kun ligene er tilbage.

Natten gennem Svendborg sund, går fint, og vi finder alle bøjerne. Vi er allerede igennem lige over midnat, da vi er blevet sprøjtet igennem med 3 kn medstrøm. Ved den sidste røde bøje før Svendborgsundbroen, kommer en hjemmевænskutter imod feltet. Jeg ved ikke om det er for underholdning, dårligt udkig eller noget helt tredje, men hjemmевænskutteren vælger at sejle direkte ind i bøjen.

Forbi værftet og videre ud til Turø rev bøjen forløber uden yderligere dramatik. Vi runder kompasafmærkningen omkring midnat. Turen op til Sprogø forløber også fint, på en god halv vind, men bådene på en lang række. Vi vælger at sejle langs Fyn for at kunne sætte spileren på en skæring det sidste stykke mod

broen. Vi runder broen ca. kl. 3.00. Efter broen er det en foran for tværs op til Fynshoved. Vi sejle inden om Romsø, for at komme i læ, så vi kan skifte til fok da vinden efterhånden er frisket en del.

Fra Fynshoved er der kryds mod Æbelø. Vi runder bøjen ca. kl. 7.00 lørdag morgen. Vinden er nu frisket til 11-13 m/s og bølgerne er forholdsvis store. Vi vælger at sejle ind mod Hasmark for at komme i bølgelæ. Vi holder os helt inde under kysten helt op til Æbelø.

De både der gik til havs, taber en del på at skulle kæmpe sig frem i bølgerne.



Da vi runder Æbelø og skal krydse det sidste stykke ned til mållinjen, burde vi nok have skiftet til genua igen, men vi holder båden i gang, og går i mål kl. 13.30, trætte men stolte over at have gennemført. Vi håber på at gentage succesen næste år.

Foto: Jan S. Kristensen

Specialklubben og dens berettigelse i dansk sejlsport.

Af Per "Amok".

L 23 Klubben er en klub der varetager L 23 sejlernes interesser. Både på det sportslige, det hyggelige og det praktiske omkring vores bådtype.

Vi er med til at holde gang i sejlsporten i Danmark.

Vi medvirker til, at ejerne af en L 23'er kan få information om båden. På vores hjemmeside kan indhentes gode råd fra andre sejlere. Der er hjælp til indkøb af reservedele, trim fiduser, gode idéer mv. og en historie om bådens tilblivelse og historie. Interessant læsning for alle L 23 ejere.

L 23 Klubben har ingen indflydelse i Dansk Sejlunion. Den indflydelse vi har, er gennem det enkelte medlems indflydelse i den lokale sejlklub. Dette er måske godt – måske ikke så godt.

Der har i nogle år været snakket meget om, at specialklubberne/klasseorganisationerne skulle have indflydelse i Dansk Sejlunion som de lokale sejlklubber. Dette er ikke blevet til noget – måske godt – måske ikke så godt. Der findes omkring 80 specialklubber/klasseorganisationer i Danmark.

Det er L 23 Klubben - eller nogle af vores medlemmer - der tager initiativ til, at de forskellige arrangementer for vores båd klasse bliver afviklet. Så er det den enkelte lokale klub, rundt omkring i landet, der står for det praktiske arrangement. Dette gælder også for det årlige Danmarksmesterskab.

På det sociale område har en special klub høj værdi. Man mødes til vinterarrangementer. Man udveksler erfaringer, og når man mødes på sommerens sejlads, er der altid plads til en snak om netop vores båd.

Bak op om din egen specialklub. Vi har stadig ingen indflydelse i DS, selvom vi holder gang i sejlsporten i Danmark og har taleret ved generalforsamlingen.

Æresmedlem af L 23 Klubben.

Af Per "Amok".

Vi har 3 personer der er æresmedlemmer af L 23 Klubben.

Klubben blev stiftet i 1977 og på klubbens 20 års dag i 1997 blev Lars Olsen æresmedlem. Det var Lars der i begyndelsen af halvfjerdserne slog de første streger til L 23 og som konstruktør af båden blev æresmedlem. Lars sejler i D 328 Talullah (der pt. er sat til salg).

Også i 1997 blev Rolf Jonshøj æresmedlem. Rolf var L23 klubbens drivkraft i dens barndom og i sit mangeårige virke i klubben interesse. Heraf 6 år som formand. Rolf sejler i D 171 Havmusen.

I 2010 besluttede bestyrelsen at gøre Hans Jørgensen til æresmedlem. Hans har været aktiv siden midten af firserne, og særligt i de sidste

CENTERLØFT TIL L23

Af Erik Toft

Formålet med centerløft til L23 var bl.a. kvikløft til hurtig vask af hele bunden måske op til flere gange om året, samt ikke mindst til dem som ønskede at kunne traile båden rundt til DM, kredsmesterskaber, m.m. og måske traile båden hen eller hjem, hvor der så var mulighed for at arbejde impulsivt på båden når der var mulighed for det. Modellen til det løfte åg vi i dag har mulighed for at købe igennem L23 klubben, kom til verden i 2005 gennem et samarbejde mellem Morten Thomsen tidligere DEN 281 og Erik Toft tidligere DEN 15. Morten havde lavet den første model i 12mm rustfri plade med en længde på 770mm, en højde på 140 mm, vildt tungt og med en masse af huller til løfte ringen øverst på pladen, da ingen vidste, hvor balancepunktet befandt sig. En ting var dog sikkert at forreste og bagerste køl bolt skulle agere løftested på selve båden, Morten fik boret 2 huller nederst i stålpladen ud for de 2 køl bolte samt den før omtalte række af huller, og der blev købt øje møtrikker, sjækler og løftegrej. Nu manglede der kun forsøgsdyret og det blev Tria DEN 15, alt glasfiber der i sin tid blev



10 – 20 år !!! været meget aktiv i bestyrelsesarbejdet og gjort en enorm indsats for L23 Klubben. Hans passer også vores hjemmeside til UG. Hans sejler i D 140 Zero.



Det er de aktive der holder gang i klassen.

ooooooooOOOoooooooo

lagt for at fastholde og skjule bolte og møtrikker blev fjernet i 12-15 mm rundt om møtrikkerne, derefter kunne møtrikkerne fjernes og erstattes med løfte øjer (vi tog 1 ad gangen mens båden lå i vandet). Det eneste der manglede var hullet i ruf taget til forreste løftepunkt. Hul blev boret tættes mulig på forhøjning til lugegaragen, og et

vanddæksel blev senere monteret for pynt og tætning. Kranen til forsøget blev den håndbetjente på Ishøj havn. Vi startede i midten af hulrækken men endte i det sidste hul, tættes på lugegaragen, der balancerede båden perfekt uden motor (ved motor monteret kan eventuelt alt grej flyttes ud i for trekant-en).

Ovenstående resulterede så med indkøb af 2 Arco kølbådstrailere til DEN 281

og Den 15, Så åget kunne udnyttes optimalt. Det er superflot udført i lakeret T-jern og let skånsomt for båden i forhold til prototypen med gumibelægning mod båden, grønne løfte stropper, sjækler og løfte ring, dæksel, lange møtrikker og øje bolte og det hele kan bestilles gennem Per Hedegård. Køb og brug er på eget ansvar. **Pris 1800,-**



Af Hans Jørgensen. D140 Zero

Foto: Jim Juul Hansen

Optakten til dette års DM gik ikke helt efter planen. Vi havde ikke fået sejlet meget i foråret, da Jakob var rejst "udenlands" for at trække nye køreledninger til toget mellem Sønderborg og Tinglev. Jakob sejler normalt i sin egen X332 og har gæstet på Zero siden i 96 hvor vi vandt DM i Kerteminde. En "ny" mand på båden i år var Steen, som har stor erfaring fra sin Banner 41, men som vi desværre ikke nåede at sejle med på L23-eren inden DM. Det var således en besætning med megen individuel sejlererfaring, der gjorde sig klar i Bogense.

Vi ankom onsdag med båden på trailer og et medbragt telt. Skipper indretter sig i sin varevogn med en drømmeseng. Båden blev hurtigt gjort sejlklar og henlagt til broerne, som havnen havde reserveret under stævnet. Per "Amok" havde stillet frokost frem i klubhuset som vi nød godt af.

L23 Klubben har gennem de sidste to år fået uddannet to klassemålere til erstatning at undertegnet. Det er Morten (rorsmand i år på Lommelærken) og Rune (rorsmand på Tiny). De fik begge travlt med at kontrollere de mange nye sejle, som folk mødte op med. Igen bøvl med nogle seilmagere, som tilsyneladende har problemer med at styre deres produktion. De fleste "omstillere" fik dog klaret tingene. Zero havde i år ingen nye sejle, som skulle kontrolmåles.

Jeg føler det er vigtigt at delagtiggøre andre i sin erfaring, og dermed gøre fartforskellen mellem bådene mindre. Besætninger, som år efter år ikke føler de forbedrer deres muligheder i feltet, vil ofte, forståeligt nok, ende op med ikke at deltage. Derfor her lidt om vores tilgang til trim og håndtering af båden. Dette for samtidig at give et indblik i hvad der rumsterer i vores hoveder.

Sidste år blev DM afviklet i megen vind, og hvor det gik os godt. Vi var i tvivl om vores fart, i hvad der må siges blev et stævne i den lette ende af vindskalaen. På baggrund af vejrudsigten blev undervanterne slæk-

ket et par omgange. Efter min mening er det svært, at give en generel rigspænding for undervanterne, da storsejlene kan være skåret med forskellig forkurve og facon. Vores topvanter er spændt som angivet i trimguiden, og vores salingshorn er ikke vinklet meget agterover. Udgangspunktet for mastetrimmet, med vores Euro Sails storsejl, er at undervanterne justeres, så masten er helt ret med helt slæk agterstag. For løs undervant ved megen vind, som kræver stramt hækstag, vil gøre, at kappen ikke trækker, medens for stramt undervant vil gøre, at kappen og toppen ikke åbner sig nok, når agterstaget ikke skal strammes på samme måde i let vind og sø. Den lette luft vi havde, kombineret med den "dårlige" sø, gjorde, at vi ikke strammede agterstag og dermed forstaged for meget. Genuafaldet blev hele tiden justeret og kun lige trukket, så man stadig kunne ane rynkerne ved løjerterne i genuaen. Storsejlsbommen stod midtskibs med vognen til luv (høj løjgang ved bomnokken), så der kunne arbejdes med tvist i storsejlet.



Vi har lange salingshorn, og vores Euro Sails genua blev skødet ca. 5-7 cm fra enden af homene, hvor vi sidste år i hård vind skødede den samme genua helt ind (2-3 cm). I den lette luft måtte forstaged godt være en lille smule slæk, så det og genuaen kunne "arbejde" i de kedelige bølger og dermed bidrage til bedre træk. Ikke noget med at hale så genuaen "banker" luften ud af sejlet, når der kommer en

sø. Storsejlet fik en meget tynd toppind de to første dage. Den blev udskiftet til en mellem sidstedagen. Generelt var storen flad i bunden og storskødet blev justeret så øverste tickler det meste af tiden havde retning bagud. Skødepunktet til genuaen var samme, som vi havde sidste år i blæsevejr, hvilket forbavser mig lidt; men herligt at man ikke skal flytte på skødevognen. Spileren vi benyttede i år var i minimum



DM Bogense 2010