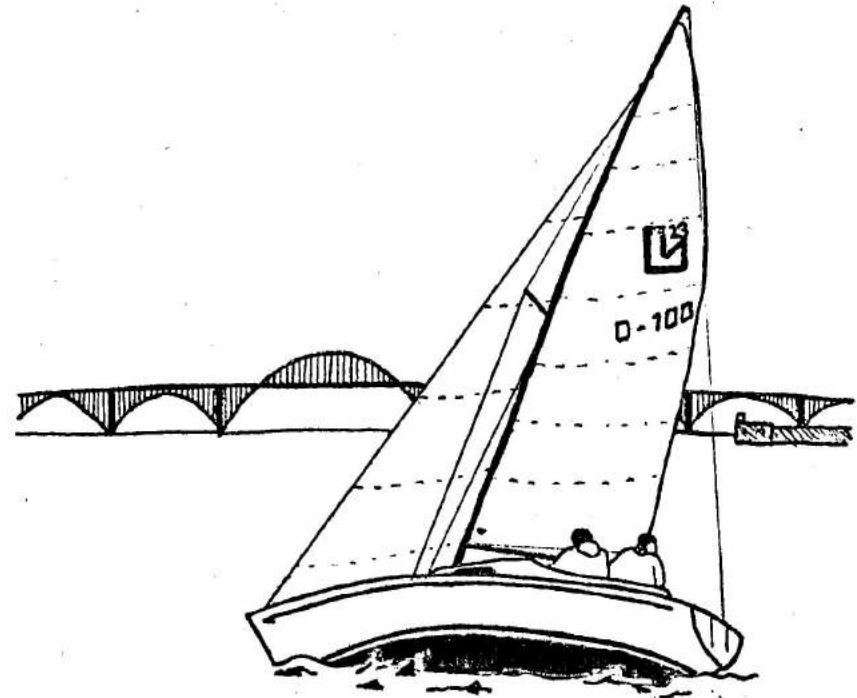




KLUBBEN



en glædelig jul og et godt nytår



- Formand: Rolf Jonshøj, Italiensvej 46, 2300 Kbh. S. Arb. 01-39 22 33. Priv. 01-58 86 80.
- Næstform.: Ole Schulze, Skæppestien 20, Tune, 4000 Roskilde. 02 - 13 87 05.
- Kasserer: Leif Løfgren, Drejøgade 43, 2100 Kbh. Ø. 01 - 29 15 13.
- Kapsejl.: Henning Jensen, Husumgade 38, 4.th., 2200 Købh. N. 01 - 83 48 13.
- Sekretær: Bent Slatkewitz, Øresundskollegiet, Dalslandsg. 8, M 608, 2300 Kbh. S. 01-572150
- Suppleant: Jens-Ove Schou, Nr. Farimagsgade 7, 1364 Købh. K. 01 - 11 00 29

EN BÅD FUNDET

— TO SAVNES

Skønt vi arbejdede med falsk signalement, gav efterlysningen i sommer alligevel resultat: Vi har fundet frem til D-3, der nu er lykkeligt medlem af L-23 Klubben.

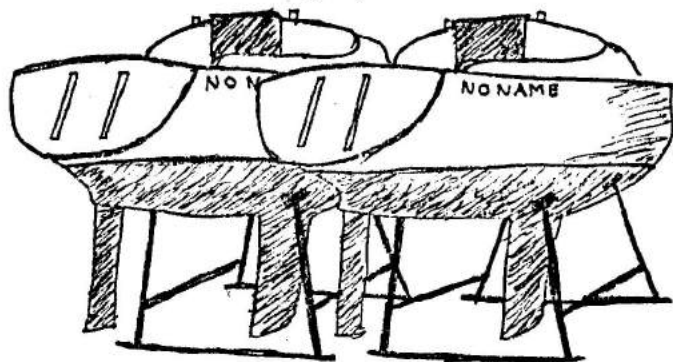
Vore notater fortalte, at båden var hvid med sorte striber. Men i virkeligheden er D-3 blå med mørkeblå striber og beige overbygning. Den blev i marts 1976 leveret til Jan Thomsen fra Nykøbing Falster. I maj 1977 solgte han den så videre.

Køberen var Søren Dalby fra Allerød, der imidlertid har båden liggende fast i Kalvehave under navnet "Annie". Det er langt fra Allerød (nær Hillerød), men til gengæld lige midt i Bøgestrømmens herligheder, som Søren Dalby selv siger.

Eet mysterium er løst. Men her er to andre:

Hvor er D-13 og D-17 henne i verden? Dem har vi slet ingen notater om. En mulighed er, at der slet ikke eksisterer nogen D-13 (Ak, den overtro). Hvad angår D-17, har vi en meget svag formodning om, at den engang har hørt hjemme på Lolland, måske Bandholm.

Kan du hjælpe os?



AF L23

Gammel kærlighed ruster ikke. Det vil L-23 Klubbens tidligere formand John Olsson godt skrive under på. Efter at have været ude af klassen i to år vender han nu tilbage igen efter at have købt en brugt båd.

John Olsson købte i foråret 1977 den røde D-38 "Fidus" fra værftet. Og sammen med Lise Olsson og deres to døtre og den store hund havde han megen fornøjelse af båden, der også var aktiv i kapsejlad. Det var kun pladsmangel, der gjorde, at familien i oktober 1980 solgte "Fidus" til Strib ved Lillebælt for at købe større båd.

Siden da har der været sendt lange blikke tilbage til klassen, og i november tog familien Olsson skridtet og købte D-119, der under navnet "Fjord-Else" har sejlet på Øresund siden leveringen i foråret 1978. Ejeren, Flemming Hvejsel, skal i nogle år arbejde i Irland og måtte se i øjnene, at båden ikke kunne følge med.

D-119 overvintres nu i familien Olssons have i Herlev. Til foråret får den plads i Frederikssund. Og det nye navn er bestemt: "Raptus".

Det er latin og kan passende oversættes ved "Besættelse"

En sømandssludder.

To L23-ejere står og sludrer hyggeligt sammen; den ene spørger: Hvorfor er du altid så velorienteret?

Jo replicerer den anden, jeg er medlem af L23-klubben,

ÅRETS FØRSTE "TRÆF"

- IGEN I ROSKILDE

Så dækker vi igen op til årets første L-23 Træf: Kom og mød vennerne fra sommeren, der gik. Få lidt godt at spise og drikke. Kik dig sentimental på dejlige lysbilleder. Sig din mening om bestyrelsen. Kort sagt: Kom med til generalforsamlingen i Roskilde lørdag 5. februar.

Det er med fuldt overlæg, vi for tredje år i træk vælger Roskilde som mødested. Vi har indtryk af, at medlemmerne finder stedet rimelig centralt. Sejlklubbens hus er et meget hyggeligt sted. Og klubbens restauratør har sørget fint for os de tidligere år.

Vi har valgt lørdag som mødedag, fordi erfaringen siger os, at vi på den måde æder mindst muligt af din weekend. Vores generalforsamlinger plejer at være en kvik affære, der varer et par timer eller tre. Så lørdag aften er stadig intakt til samvær med familien eller vennerne. Og bagefter venter hele søndagen ...

Tidsplanen ser sådan ud:

12.00 sætter vi os til bords til en hyggelig frokost.

13.15 (cirka) lysbilleder fra årets DS-klassemesterskab i Vallensbæk.

14.00 Selve generalforsamlingen begynder.

17.00 Forventet afslutning.

HUSK AT BESTILLE MAD - Klubbens restauratør tilbyder igen i år en lækker platte. Prisen er i år 50 kr. pr. person.

Men for at få mad, må du i forvejen give besked til L-23 Klubbens næstformand Ole Schulze. Ring eller skriv til ham, så han har besked senest lørdag 29. januar: Ole Schulze, Skæppestien 20, Tune, 4000 Roskilde. 02 - 13 87 05.

INDKALDELSE TIL GENERALFORSAMLING

L-23 Klubben indkalder hermed til ordinær generalforsamling lørdag 5. februar 1983 kl. 14.00 i Roskilde Sejlklubs klubhus, Havnevej 43, 4000 Roskilde. Dagsorden ifølge lovene:

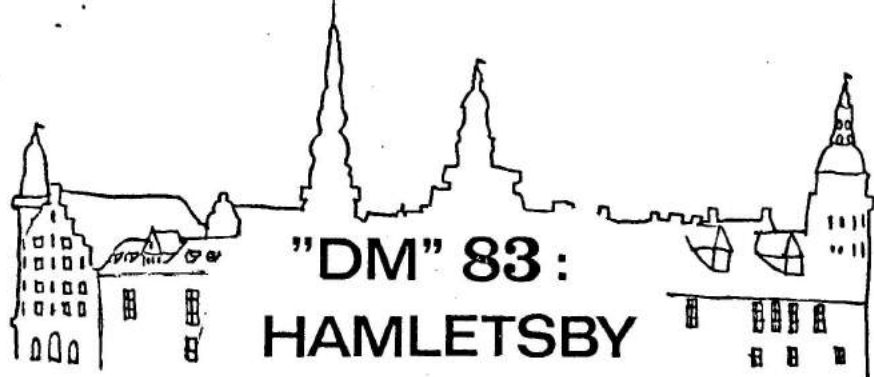
1. Valg af dirigent.
2. Konstatering af generalforsamlingens lovlighed.
3. Bestyrelsens beretning for det forløbne år.
4. Fremlæggelse af det reviderede regnskab.
5. Indkomne forslag.
6. Bestyrelsens planer for det kommende år.
7. Budget.
8. Fastlæggelse af kontingent.
9. Valg i henhold til lovenes punkt 9.1.
10. Valg af 1 revisor og 1 revisorsuppleant.
11. Eventuelt.

- - -
Noter:

Ad 5.: Bestyrelsen har ingen forslag. Forslag fra medlemmer må være formanden ihænde senest lørdag 8. januar 1983 og vil derpå blive udsendt til medlemskredsen.

Ad 9.: To poster er på valg: Næstformanden og sekretæren.

Ad 11: Intet kan vedtages under eventuelt. Der kan henstilles og anbefales, men ikke mere.



"DM" 83: HAMLETSBY

Har du bidt neglene flossede i spekulation over, hvor du skal tilbringe Pinsen 1983? Her er svaret, du har ventet på:

Du skal til DS-klasseesterskab for L-23 i Helsingør!

Vi har denne gang været i den meget smigrende situation, at Helsingør Amatør Sejlklub af sig selv spurgte, om vi ikke havde lyst til at holde 1983-mesterskabet hos dem.

Det må kaldes et flot tilbud fra en klub med et så fint kapsejlsrenommé som HAS. Og vi var ikke længe om at bestemme os.

I forvejen havde vi et hængeparti med Holbæk Sejlklub, som i år ikke kunne formå sine dommere og andre officials til at droppe områdets traditionelle Pinsetræf i Lynæs for at holde stævne for os. Vi aftalte fornyet kontakt med henblik på 1983, men stemningen i Holbæk virkede nu i efteråret ikke meget mere entusiastisk.

Placeringen i Helsingør giver imidlertid de hidtil bedste muligheder for sejlerne i Isefjords- og Roskilde Fjord området. Hidtil har de måttet sejle til Lynetten, Kerteminde, Præstø og Vallensbæk for at være med. Nu får de chancen serveret næsten på eget dørtrin.

HAS har i de seneste år holdt DS-klasseesterskaber for Grinde og Maxi 77 - Maxi'erne stillede i år med 16 deltagere.

Mon vi ikke i Pinsen skulle kunne stille med ihvertfald de cirka 30 både, de senere år har kunnet opvise? Og meget gerne flere ...

Altså: Reserver dagene 21., 22. og 23. maj 1983 til Pinsestævnet i Helsingør!

• DIMSEKASSEN •

Denne Gang skal vi tale lidt om ventilationen i vores båd. Især i de lidt ældre L23'ere har jeg set grelle eksempler på veritable champignongartnerier med blåsplint og andet godt, der alt sammen skyldtes manglende ventilation.

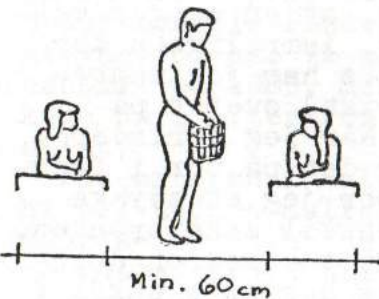
De fleste købere får fra værftet leveret båden med en ventil monteret på ruffet foran masten. Denne ventil er i sig selv ganske utilstrækkelig, og som et absolut minimum bør der derfor også monteres en rist af en vis størrelse i nedgangslugen, således at der kan ske gennemluftning i den tillukkede båd. Jeg selv finder at firmaet Gotthards firkantede teakrist både er af passende størrelse, nem at isætte (firkantet udskæring) og køn at se på.

Herudover findes der ventilationsmæssigt to andre smertensbørn i båden. Det ene er forpiken, der som en luftlomme bevirker, at en mængde kondens afsætter sig på ruftaget, især lige under forlugen. For at afhjælpe dette har jeg monteret en lille stjerneventil (rist) øverst på skottet ud til ankerbrønden. Når jeg forlader båden i hjemhavnen, eller når det på tur i fremmed havn regner voldsomt sætter jeg et stykke skumgummi i klemme under lugen til ankerbrønden, hvorved jeg opnår samme effekt som med en doradeventil. Til trods for at jeg har haft anker i ankerbrønden og bagage og toilet i forpiken, er der aldrig under sejlads kommet blot en enkelt dråbe vand ind gennem risten i skottet. Jeg vil understrege, at ventilen til ankerbrønden kun afhjælper kondensproblemet; for helt at undgå kondens er man nødt til at isolere under en eller anden form, men det vil jeg vende tilbage til i et senere nummer.

Det andet smertensbarn er kistebænkene. Heri lægges ofte både våde sejl og vådt tovværk, hvilket på solrige dage kan udvikle sig til en udmærket finsk badstue, hvad der vel næppe er meningen, her! Også her vil nogle ventilationshuller (mindst to) gøre god fyldelst. Selv har jeg boret fire ventilationshuller ind til kistebænkene og er ganske godt tilfreds med virkningen. Hullerne er placeret lige under bænkhøjde på siderne ned mod cockpitbunden. Til udskæringen anvendte jeg et af de billige hulskærersæt med syv tandkranse. Ved hjælp af den største tandkrans og en god boremaskine med langsom hastighed (der opstår en kraftig varmeudvikling) tager det kun et øjeblik. Husk at udskæringerne skal forsegles med lak eller poluester. Som dække har jeg anvendt en type flad "vandafvisende" plasticrist, der ligeledes forhandles af bl. a. firmaet Gotthard, og som koster ca. kr. 10,- pr. stk.. Den fås i både sort og grå og kan sættes på med enten selvskærende skruer eller popnitter.

Som sædvanlig er I velkomne til at kontakte mig, hvis I har yderligere spørgsmål i forbindelse med dimsekassen.

Hilsen Bent S.



Pladsbehov i en familiebadstue.
Gangbredden bør IKKE være mindre en 60 cm.

OBS! OBS!

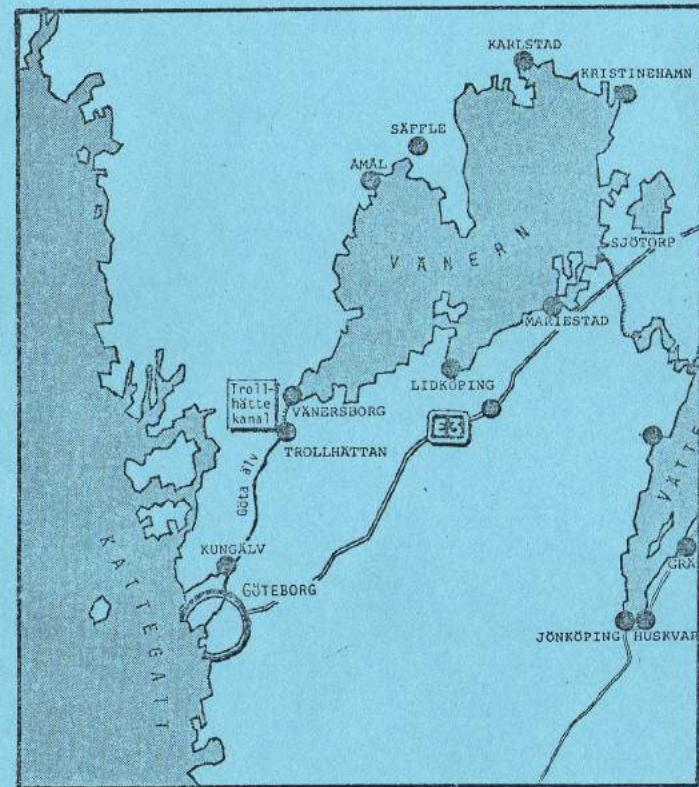
Jeg har i vinter tænkt mig at gøre noget ved den irriterende klappen af fald og kabler i masten. Til afhjælpning heraf har jeg hørt om både plastic-spiraler og polyuretanskum. Har I nogen erfaring med dette, eller har I andre løsninger på problemet, så vil jeg blive glad for at høre herom.

På forhånd tak.

Tursmål:



Vänern



Har du og din båd udforsket de bedste steder i Danmark? Så er her en ide til et nyt feriemål: Den kæmpestore sø Vänern i Sverige. Det mest spændende turmål, du kan ønske dig: Masser af plads til at lade båden strække ud, store skærgårdsområder, gamle og ofte kønne byer rundt om søen, og masser af skov og højder og natur.

Lyder det som et for stort projekt til en L-23? Det er det overhovedet ikke. Afstanden er ikke forskrækkeligt stor, og det kan godt nås på en tre ugers normalsommerferie. Især, selvfølgelig, hvis man i en fart kan få overstået turen til Göteborg.

L-23 Klubbens formand prøvesejlede turen i sommer i sin D-171 "Havmusen" fra Lynetten. Så denne artikel hviler på facts.

Og et godt råd med det samme: Hvis du får lyst til at følge vores eksempel, så læg ferieturen tidligt. Før alle de andre kommer strømmende. Vi var der i første halvdel af juni. Masser af plads og ingen stress i havne og ved anløbsbroer. Det var bare lykken.

FORARBEJDE - Brug disse triste måneder til at få det materiale, du skal bruge på turen. Dels får du allerede nu fornøjelsen ved at læse om færden og om de steder, du skal besøge. Og dels har du fred i sjælen og alle papirer i hus, når tiden nærmer sig.

Søkort over den svenske Kattegat-kyst, over Göta-Elven og over Vänern skal du bruge. Hvis du kommer fra Sjælland, får du på turen Kullen-Göteborg brug for søkort 923, 924, 925 og 931. På Göta-Elven er det søkort 1351. Og for Vänern vil jeg stærkt anbefale at bruge Bådportskort serie E. Det er kort i en handy størrelse, beskyttet af plastlommer og samlet i en mappe, så det hele er ved hånden. Den danske importør af svenske søkort er firmaet Iver C. Weilbach & Co. A/S, Toldbodgade 35, 1253 København K. (Lige bag Amalienborg). Telf. 01 - 13 59 27. Snak med dem.

Når det drejer sig om besejling, skifter Göta-Elven pludselig navn til "Trollhätte Kanal". Og der findes fine brochurer og baggrundsmateriale



Med Fritidsbåt genom
Trollhätte Kanal
With pleasurecraft on Trollhätte canal
Mit dem Kleinboot durch den
Trollhätte-Kanal
Göteborg Kartbeteckningar Vänernsborg
Lilla Edet

om den og om dens historie. Trollhätte Kanalverk, Box 3020, S-46103 Trollhättan, Sverige (009-46-520-12620) var så flinke at sende os et brev med materiale.

Men iøvrigt har Sveriges Turistbureau (Vester Farimagsgade 1, 1606 København V., telf. 01 - 12 61 06) den brochure, du i hvertfald skal bruge: "Med Fritidsbåt genom Trollhätte Kanal". Den rummer beskrivelse af strækningen og rastepladser, oplysninger om broer og sluser, benzintanke og butikker, trafikforeskrifter, sluseafgifter og fortøjningstips. Den brochure skal du have.

Og så skal du iøvrigt samtidig hærge Sveriges Turistbureau for alle brochurer om Vänern og byerne og stederne omkring den. Det vil give dig nogle dejlige vinteraftener, og de er også til hjælp på turen.

DET STORE HOP - Turen til Göteborg er det store hop. Lad os være ærlige: Et stykke transportsejlads, der skal overstås.

"Havmusen" stak ud fra Lynetten tirsdag 1. juni kl. 14.30. På forhånd havde vi lovet os selv, at hvis vejret tillod det, ville vi tage turen i et stræk. Det er omkring 125 sømil, omtrent

det halve af "Sjælland Rundt", altså ingen umulig distance, selv med to ombord.

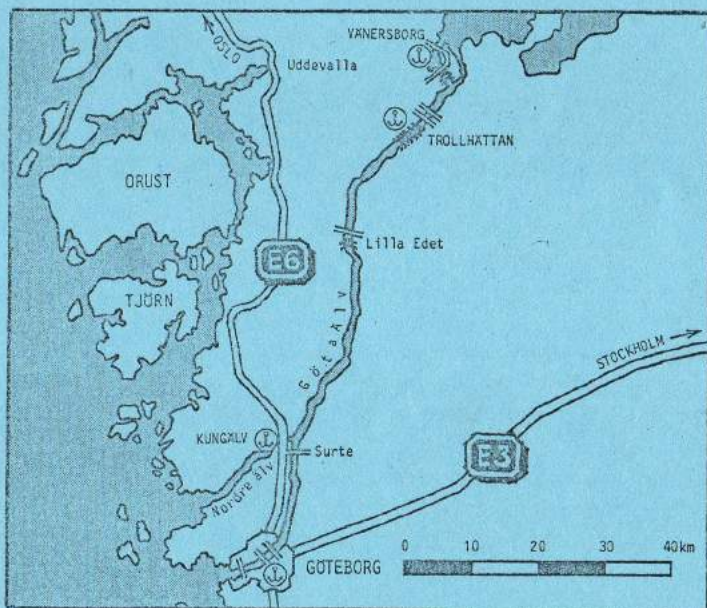
Og det gik godt. Motor til Kullen, der var tværs ved 22-tiden. Derpå sejl gennem natten, til vi ved 7-tiden var ud for Falkenberg. Og så påhængsmotor videre i havblik. Ved 20-tiden onsdag gled vi ind i Göteborgs Kungliga Segelsällskaps havn i Långedrag.

125 sømil på knap 30 timer. Og så var der endda perioder med flovende vind, et par afstikkerer ind efter benzin. Det kan lade sig gøre. Med lidt held i sprøjten.

OP AD GÖTA-ELVEN - Den videre tur går ind gennem Göteborgs hjerte, op ad Göta-Elven. I byens centrum findes et bassin med en gæstehavn, "Lilla Bommen", hvor man kan ligge side om side med et museumsskib, en kæmpe stor fuldrigger. Der er tæt til centrum og stormagasiner m.m. Men hyggeligt og stille er her nu ikke. Bedst er stedet til at lægge sig ind et par timer, mens man handler, og så farvel igen.

Skippers bekymring under vinterens forberedelser var to ting: Strømmen i Göta-Elven og de mange broer. Idag kan vi sige til dig: Glem det!

Strømmen løber med en, højst halvanden knobs fart. Og med vores lille Mariner 4 HK kunne vi



det meste af tiden holde fire knob over grunden.

Broerne er intet problem. Straks efter Göteborgs centrum skal man forbi en jernbane-svingbro, "Marieholmsbron". Vi fik lov at vente 3-4 minutter, så åbnedes den. Jordfallsbron lidt højere oppe er ifølge brochuren kun 11 meter høj. Det er løgn. Der er 13,50 meter luft, viser et skilt på selve broen, og Havmusen gik fint under. I Trollhättan skulle passeres en vejbro, og kort før Vänern endnu et par broer. Overalt kun få minutters ventetid, før de blev lukket op.

Alt i alt er Göta-Elven 44 sømil fra Kattegat til Vänern. Regn med en påhængsmotor-fart på 3,5-4 knob og husk, der er sluser. Sæt et par dage af til opturen (Nedad går det kvikkere!).

EN LANDEVEJ - Göta-Elven er en landevej. En bred, mægtig vandåre, der slynger sig gennem utrolig smuk natur og bærer lystbåde, passagerdampere og fragtbåde i skøn samdrægtighed.

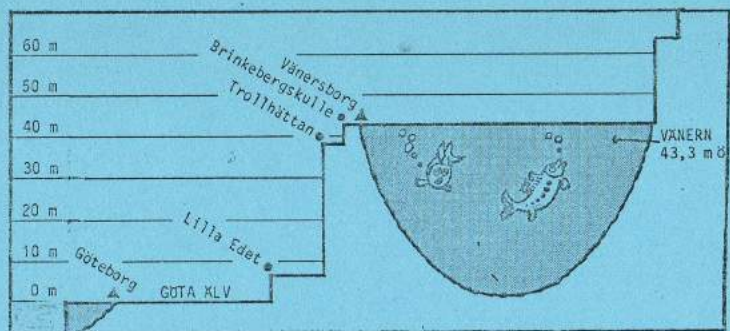
Her møder man de kønne, gamle dampere, der sejler turister mellem Stockholm og Göteborg (læs Sjöwall og Wahlö's krimi "Roseanna"), og fragtbåde på op til 3500 tons med træ fra de mellemsvenske skove.

For cirka hver 400 meter står der "lygtepæle" ude i vandet. Solide Duc d'Alber, forsynet med nummer og med lys på toppen. Nummeret kan genfindes i søkortet. Så ved man hele tiden præcis, hvor man er.

Undervejs passerer man små bysamfund, industrier, bondegårde, sågar et skibsværft langt inde i landet. Men havnemulighederne er begrænsede.

Første havn møder man efter cirka 30 sømil i Lilla Edet, efter at man har passeret sin første sluse. En hyggelig lille sluse, en hyggelig lille by.

Slusechokket får man først, når man ser de fire store sluser i Trollhättan, der hver løfter een 8 meter. I de fire kæmpekamre føler man sig meget lille, når de mægtige porte har lukket sig bag båden. Måske osse lidt angst. Men båden løftes utrolig blidt, og det er nok at holde sig fast med hænderne til de trappetrin,



der er indbygget i væggen, under vandringen opad. Ingen kamp med tov og knob.

Her i Trollhättan betaler man også sit gebyr for hele strækningen: I 1982 har det været 130 svenske kr. pr. båd uanset størrelse.

Trollhättan er iverigt en køn, grøn by med en masse vand og med gode butikker.

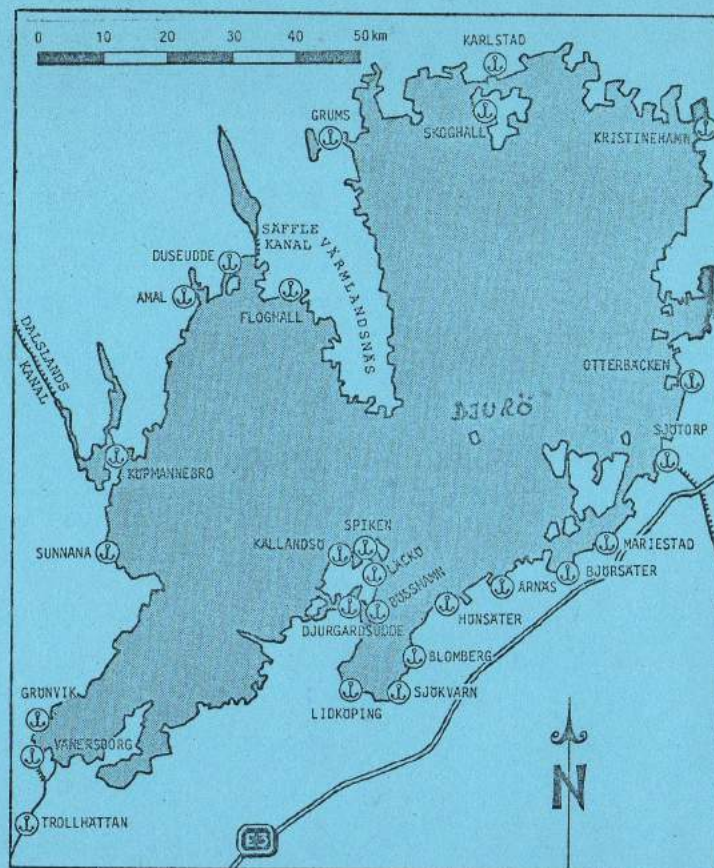
Ved Brinkebergskulle, straks før Vänern, skal man passere endnu en sluse, før man er i frit vand og kan strække ud.

NÆSTEN SOM SJÆLLAND - Du skal stille store krav til plads for at føle dig indeklemt på Vänern. Søen er Europas tredjestørste, og den gamle myte om, at Sjælland i tidernes morgen blev pløjet ud af Sveriges jord på dette sted, rammer ikke helt ved siden af: Med sine 5.600 kvadratkilometer dækker Vänern 80 pct. af Sjællands areal

Eller set med sejlerøjne: På langs er søen næsten 90 sømil, og på tværs 50 sømil. Søen deles i to halvdele af to næs: Värmlandsnäs skærer sig ned fra nord, Kållandsö skyder op fra syd. Midt mellem dem ligger den store Lurö skærgård, og lidt længere østpå skærgården omkring Djurö, der er de lokale sejleres kæreste turmål. Her er der dejligst og fredeligst i hele Vänern, siger de.

Men en dejlig skærgård, Ekens Skærgård, ligger også rundt om Kållandsö. Der er fine afmærkninger igennem den, og sandsynligvis kommer du denne vej forbi på vej til eller fra en af Vänerns store attraktioner: Slottet Läckö yderst på Kållandsö.

Barokslottet troner højt på en klippe og kan ses milevidt bort. Og umiddelbart nedenfor er indrettet gæstehavn med kun få minutters gang til alle faciliteter. På slottet, der er åbent for besø-



gende, er der også restaurant. Og så er der milevid natur rundt om med plads til traveture.

BYERNE - Fem større byer og mange mindre ligger rundt om Vänern. Først, på tærsklen mellem Göta-Elven og Vänern, kommer Vänersborg. Den er kendt som "Fridas stad", fordi Birger Sjöberg skrev sine "Fridas Visor" her ("Den första gång jag såg dig" osv.). Så man er helt romantisk stemt ved anløbet. Det holder nu op igen. Det er en pæn provinsby fra sidste halvdel af 1800-tallet, at dømme efter de huse der står idag. Pæn, prydelig og grøn. Ikke mer.

Lidköping længere østpå, bag om Kållandsö, er derimod ifølge Tage Voss en gammel stad med meget gamle bykvarterer, egenartede og atmosfæremættede.

Selv vil "Havmusen" gerne fremhæve Mariestad, længere østpå igen, som en gammel og smuk by, der har passet godt på sine gamle kvarterer. En rar by.

STANDARDMÅL OG NYT

MÅLEBREV

TRODS PROTEST

Der var engang, da et Scandicap-brev ku' bruges i fire år. Men det var dengang. Mange L-23 sejlere har fået udskiftet målebrevet flere gange: I 1980 ved den nye spilerberegning, i 1981 ved indførelse af standardkrogrmål for L-23. Nu ser det ud til, at vi skal have nyt målebrev igen i 1983.

I januar skal Dansk Sejlunions hovedbestyrelse tage stilling til et forslag om, at alle standardklassebåde får tildelt et obligatorisk standardmål. Det vil forenkle skoven af målebrev og gøre det nemmere at forestå kapsejladsarbejdet ude i klubberne.

Ideen er, at man vil kombinere bådtypernes standardkrogrmål med de størst mulige sejl, man lovligt kan hænge på båden ifølge klassereglerne. Hvis denne frengangsmåde følges for L-23, vil vi få tildelt et standardmål på 5,30. Dette mål skal for fremtiden stå i alle L-23'eres målebrev, hvis Dansk Sejlunion siger ja til ideen.

L-23 Klubben er, ligesom de andre standardbådklasser, blevet rådspurgt, og vi har sagt nej til de nye mål. Vi mener, at standardmål vil være en straf for de sejlere, der rundt om i landet sejler Scandicap-sejlads mod andre bådtyper med lidt mindre sejl, end klassereglerne tillader. Selvom deres sejl egentlig kun berettiger et mål på 5,20 eller 5,25, skal de altså sejle under 5,30, hvis dette vedtages.

Vi har fremført vores modstand i en arbejdsgruppe under Dansk Sejlunion, hvor vi har sæde. Men vi er i mindretal. 16 standardbådklasser går ind for standardmål, kun 6 går imod. Så sandsynligvis vedtages forslaget af DS. Spørgsmålet bliver nok udelukkende, om det kan gennemføres allerede fra 1983, eller om det må vente til 1984.

Sjötorp syner ikke af meget, som by betragtet. Men her begynder Göta Kanal, der leder ud til Østersøen. Læg ind her for en stund eller en nat, gå tur langs kanalen og sluserne og snus stemningen ind i alt det grønne.

Højere oppe mod nord: Kristinehamn, driftig industriby. Gammel by, men også mange ildebrande, senest 1893. Så det gamle præg er til at overse.

Lidt længere mod vest den gamle Karlstad, som Tage Voss fremhæver for gamle bykvarterer fra 1700-tallet og den lange stenbro Østre Bro fra samme tid. Karlstad er svær at navigere ind til, men det er besværet værd, mener Tage Voss.

Til slut Åmål, ved en smuk vig i Vänerns vestlige del. Her fremhæves et malerisk træhuskvarter fra 1700-tallet og byens endnu ældre kirke. Igen en by med atmosfære.

NYD NATUREN - Men iøvrigt kan du gøre som svenskerne selv: Brug byerne om dagen til besøg og indkøb. Og søg så ud på eftermiddagen ud i skærgården, hvis der er sådan een i nærheden.

Lyt til vejrudsigten, mærk dig vindretningen, og find dig så i søkortet en ø eller et skær, der ser ud til at give læ. Man lærer hurtigt ud af søkortet at læse, hvor vandet grunder så stejlt op, at der er gode chancer for at løbe ind med stævnen direkte til klippen og hækanker ud agter. Fortøj i land til et træ, eller med et par klippeankre i nogle af de talrige sprækker, der altid findes. Og nyd så naturen. Og de sparede havnepenge.

Vänern er et pragtfuldt og anderledes turmål. Og realistisk, også i en L-23. En almindelig tre ugers ferie er jo i virkeligheden på 23 dage. Så selv om ud- og hjemturen tager hver en uge (og det er højt sat), bliver der en halv snes dage til at udforske denne store sø, der i virkeligheden er et lille hav.

Et hav, der indgyder respekt, forresten. Der kan hurtigt rejse sig en kort og krap sø med en ordentlig vippetur til følge. I friskt/hårdt vejr mødte vi bølger på op til tre meter, der fulgte tæt, tæt efter hinanden. Den dag nikkede vi pænt for Vänern ...

STADIG SEJLMÅLING - Men uanset, at den enkelte båds mål på 5,30 er givet på forhånd, skal din klubmåler stadig kontrollere dine sejl, eftermåle E- og P-målene på riggen, checke J-mål og spilerstage.

Dette er nemlig den eneste måde, hvorpå man effektivt kan sikre sig, at bådene ikke benytter sig af sejl osv., der går udover, hvad der er lovligt i henhold til klassereglerne.

IKKE "SKOVTURS-DM" - Derimod har L-23 Klubben fået medhold af et flertal blandt standardbåd-klasserne i, at der ikke bør ændres ved formen for DS-klasssemesterskaber. Et sådant mesterskab skal stadig, nøjagtig som et rigtigt DM, sejles på olympisk trekantbane.

Det er Ylva og Grinde, der har foreslået, at der skulle ske en oplødning, så det blev muligt at erstatte nogle af trekantbanesejladserne med en distance-sejlads.

Grinderne har klaget over, at deres tunge både er svære at kaste rundt med på en trekantbane. Og Ylva'erne ville svært gerne have lov at lade bådene strække ud.

Heroverfor har stået to argumenter, som ikke mindst L-23 Klubben har ført stærkt i marken:

For det første rummer kapsejladssæsonen et væld af distancesejladser. Der er masser af muligheder for at lade bådene strække ud. Derimod er trekantbanesejladserne få og en kunststart for sig, der ikke bør forfladiges.

For det andet er der i forvejen i Dansk Sejlunion kræfter, der gerne ser en kvalitetssondring mellem entypebådene og standardklassebådene. Det kom tydeligt til udtryk på Sejlerdagen 1982, hvor der blev talt sportsligt nedvurderende om standardklassebådenes stævner. Kort tid forinden havde DS besluttet at stryge tilskuddet til DS-klasssemesterskaber.

Linien var klar: Der skulle skelnes stærkt mellem de "sportslige" entypebåde - og "skovtursklasserne".

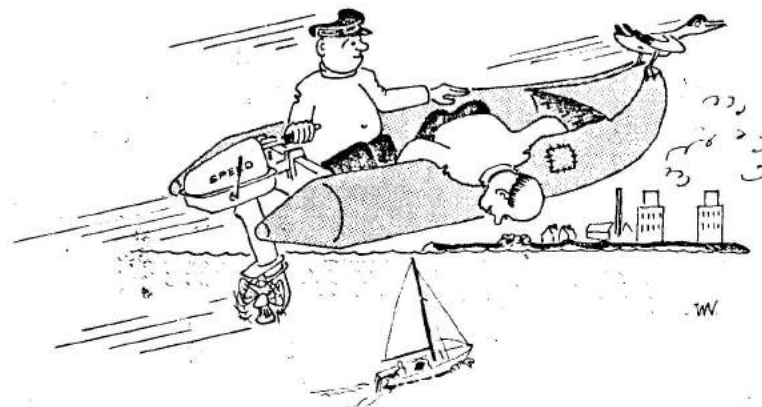
Heldigvis lykkedes det os at overbevise et stort flertal på Sejlerdagen om, at denne holdning er forkert. Og kort tid senere blev tilskuddet til DS-klasssemesterskaber da også genindført, endda med 2500 kr. mod før 2000 kr.

Men hvis der nu fra standardklasserne selv lyder ønsker om at slække de stramme former omkring DS-klasssemesterskaberne, så de ikke længere følger DM-statutterne, giver det ny vind i sejlene til dem, der hævder, at standardbåd-klasserne blot er "skovtursklasser", der ikke vil honorere de samme sportslige krav som entypebådene.

Dermed er der igen fri bane for en forskelsbehandling, og for stop for tilskud. Og så bliver det for alvor svært at protestere.

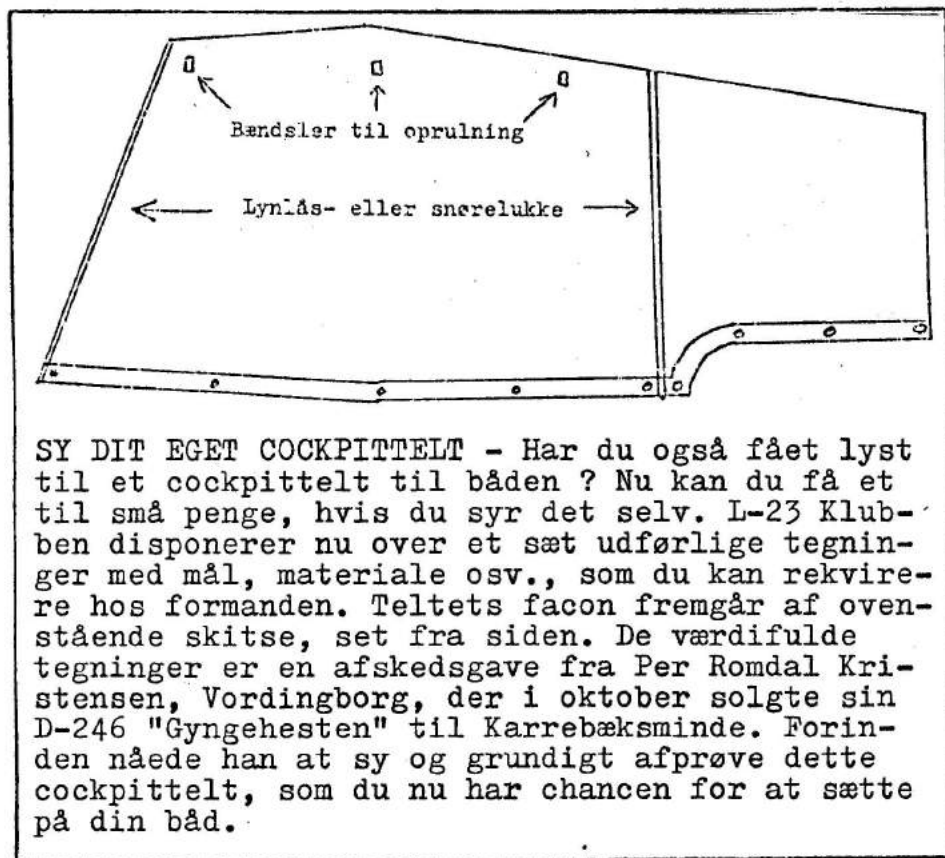
Heldigvis går et flertal blandt standardbåd-klasserne imod tanken om en oplødning af DS-klasssemesterskaberne, og det ser ud til, at DS' kapsejladsudvalg følger dette flertal. Så det går vel.

Men vi må være på vagt i fremtiden.



ER DU SIKKER PÅ AT DET VAR KULSYRE-
FLASKER DU FIK UDLEVERET ?

GØR DET SÆL.



RENE SEJL



SÆRTILBUD

For medlemmer af L-23 Klubben
Mød sejlersæsonen med

RENE SEJL

Sejl kan være af mange stoffer/tekstiler. Men uanset hvilke, renser vi dine sejl efter en manuel, ikke kemisk, metode, mens sejlet er udstrakt.

Sejlet bliver derfor rent, glat og pænt. Vi kan også imprægnere, så sejlet bliver vand- og smudsafvisende.

Priser fra kr. 8,50 / m² excl. moms

Få en uforpligtende samtale og eventuelt et tilbud.

Ring til:

ISS Det Danske Rengørings Selskab
Marinerenseafdelingen
Tlf. 01 - 10 40 11
- Tal med Bent Søndergård

VORE RENSEMESTRE VENTER PÅ DIG !

BRUGT GREJ

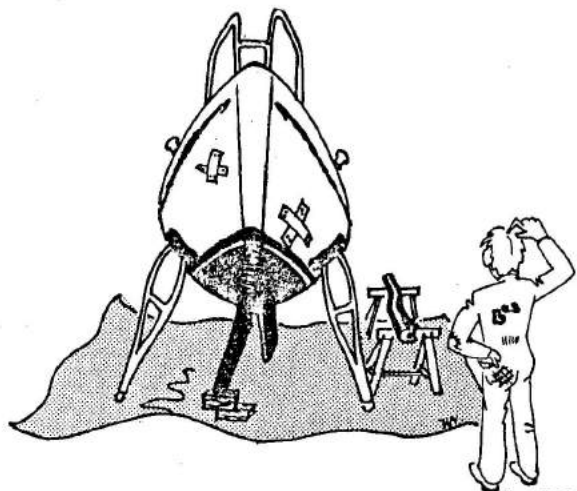
SPRAYHOOD - Rød sprayhood, som ny, sælges. 08 - 54 11 05.

COCKPITBORD + DØRK - Cockpitbord med cockpitdørk i teak sælges. Tlf. 08 - 54 11 05.

GENUA sælges. Tlf. 08 - 54 11 05.

VINTERSTATIV - Originalt L-23 stativ, rustbe-handlet, sælges. D-299 Ole Andersen, Wilh. Jensensvej 31, 9500 Hobro. 08 - 52 51 20.

BADESTIGE - Original L-23 badestige (til monter-ing i motorbeslaget), har aldrig været brugt. D-299 Ole Andersen, Wilh. Jensensvej 31, 9500 Hobro. 08 - 52 51 20.



meddelelser

debat

Ved deltagelse i standardløb under DS, er det en betingelse, at sejlerne er medlem af deres special-klub, samt at deres fartøj har et gyldigt scandi-cap-målerbrev, påtegnet af deres special-klub.

... Lars Olsen, bådkonstruktør, havde bogstavelig talt »øje for« starten under en aftenkapsejls i Lynetten. Ved affyringen af startskuddet blev kanonslaget fanget i dommerskibets flag, og ladningen eksploderede lige under Lars' højre øje. Heldigvis skete der ingen skade på synet. Endnu et eksempel på at startpistoler kan være meget farlige. Og frække starter, for den sags skyld også.



Navigatorens bedste hjælpemiddel.

Gasten som han ser sig selv

KENDETEGN:
Trænger aldrig til barbering.
Stærke arme til skødning af fok.
Fødder som er skabt til trapezarbejde.



Som skipperen ser ham
KENDETEGN:

Skal barberes igen.
Hænder lige netop stærke nok til at åbne øldåser.
Fødder som skabt til at slæbe skidt om bord.

