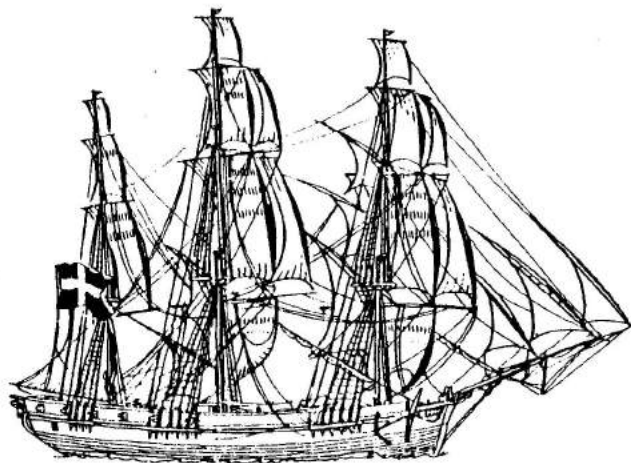


ANNONCER.

Husk det er gratis at annoncere i L-23 bladet (for medlemmer), så hvis du ønsker at købe eller sælge noget, så benyt dig af denne mulighed, til glæde for dig og dine L-23 kammerater.

Send din annonce til redaktøren



MEDLEMSBLADET.

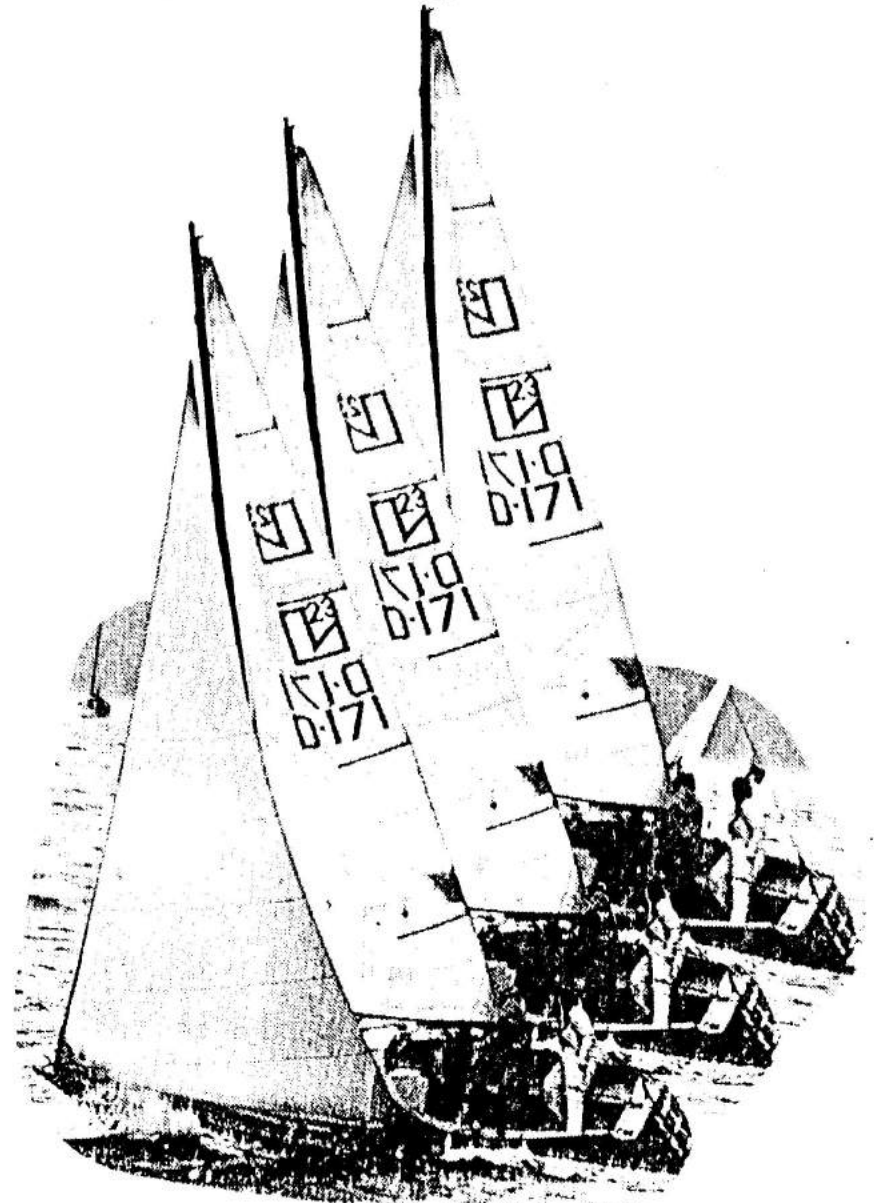
L-23 klubbens medlemsblad udsendes mindst 4 gange om året. Faste terminer er: Januar, april, september og november.

Stof til medlemsbladet skal være redaktøren i hænde senest d. 20. måneden inden.

Mangler du gamle numre af medlemsbladet, så kontakt redaktøren.



KLUBBEN





DS-KLASSEMESTERSKAB, 1986.

SKÆLSKØR.

Se - det var et rigtigt klassemesterskab - med alle ingredienser: gode sejladser, dramatik, fest og kammeratskab.

Bestyrelsen havde i spænding set hen til deltagerantallet og deltagernes hjemhavn, og derfor var der lidt malurt i bageret i form af, at så få fra Vestdanmark deltog i stævnet. D 388/Erik Rost fra Struer var den eneste jyske båd. D 18/Robert Christensen fra Samsø, G 4/Claus Ehlert-Meyer fra Kiel, samt 5 fynske både. 3 lollandske, 2 Skælskørbåde, 1 Karrebæksmindebåd, 1 Kalvehavebåd, 1 Præstøbåd, 1 Helsingørbåd, 3 fra det Nordkøbenhavnske samt 10 fra Køge Bugt området var deltagere. Alt i alt 32 deltagende mandskaber, og det er der mange klasser, der vil misunde os!

Specielt havde vi set hen til deltagelse både fra Randers- og Århusområdet i relation til deltagerne i Fyn Rundt. Desværre mente man ikke at kunne afse tid til begge arrangementer, og hvis man har tradition for at sejle Fyn Rundt sammen med gode venner, er der vel egentlig heller ikke noget galt i det.

Stævnet var, som vi hele tiden havde haft på fornemmelsen, lagt i de bedste hænder (Oles og Bennys) fra Skælskør Amatør Sejlklub. Mon nogen kunne finde en lille ting, der ikke klappede? Ud over nogles problemer med 3 toiletter til 100 sejlere!!!

Måske er der nogle L-23 sejlere, der vil klandre Ole og Benny for, at de ikke er i besiddelse af et "rendegravercertifikat", så de med dette i hånd, kunne have gjort sejlrenden fra Skælskør til Agersø Sund bredere. Sejlrenden i fjorden er ikke ret bred - ikke engang så bred som søkortet og kostene viser - og det resulterede da også i, at der i alt var omkring 15 L-23 sejlere, der blev grundejere på vej ud eller ind i fjorden.

I dag er det egentlig meget sjovt - men mens det stod på, var der garanteret flere, der ikke syntes, det var spor morsomt.

Forestil jer en L-23 (den er hvid og har nr. 140) stå på grund på den luv side af en mudderbanke med 70 cm. vand! Vinden er hård og presser båden længere og længere ind på grunden. Hvad gør man så? Selvfølgelig springer alle 3 i vandet, skubber og haler indtil båden er fri. Opskriften på at blive sejlklar igen er (iflg. de 3), en styrer og drikker Gl. Dansk, en tørrer sig og den 3. skifter tøj - og sådan bliver man ved, indtil alle er klar - og alligevel klarer man sig godt på banen. D 140 vandt da også "kvajepremien", en bompressenning fra LJ-Sejl.

Havde de tre det ikke sjovt - så morede de i hvert fald os andre.

Heldigvis slap alle uden havarier eller personskade af alvorligere slags, men en gast på D 18 måtte dog som følge af en bom i hovedet have syet nogle sting (men han sejlede videre efter sammensyningen).

Klassemesterskabet blev afgjort på Agersø Sund i typiske danske vejrforhold. 1. dagen (fredag) med vind fra NØ omkring 15 m/sek., (nogle påstår, at der var betydeligt mere i pustene); og det resulterede i nogle krævende sejladser, hvor både deltagere og materiel fik lejlighed til at vise, hvad man duede- og kunne holde til. På krydset trak kun fokket, mens storsejlet stabiliserede, og på halvvindsbene og lænsere trak spileren ganske godt - så godt at flere fik cockpittet fyldt med vand

i nogle gevaldige spilerkæntninger. De fleste holdt sig til fok og storsejl - og satte nok ikke noget til ved det.

D 220, Kanoni, fra Svendborg var bare god, og det kan aflæses på resultatlisten. Enkelte af deltagerne syntes, det var for hårdt og valgte at udgå, og det er rimeligt, at man på den enkelte båd bestemmer, hvad der er godt sømandsskab.

2. dagen var vejret - læs vinden - mere gunstigt, og der blev gennemført 3 sejlads, idet meteorologerne om søndagen (3. dagen) havde lovet meget flov vind.

Alt i alt var der på vandet nogle gode og krævende dage, hvor deltagerne fik lejlighed til at vise færdighederne både i hård vind (kuling!) og i mellem- og let luft.

Sejladserne blev dygtigt ledet af dommer-teamet med overdommer Preben Larsen i spidsen.

Lørdag aften var afsat til fest - og hvilken? Harboes Bryggeri i Skælskør havde inviteret alle deltagerne med camperende familiedlemmer til fest kl. 1900 på bryggeriet, og 150 deltagere sagde ja tak. En god middag med smagsprøver på bryggeriets formåen var sammensat af informationschefen på Harboes bryggeri, Ruth Schade, og det var der godt held med. Der manglede intet.

Mange tak til Harboes Bryggeri for denne storslåede gestus.

En herlig aften - hvor næstformand Poul Henning viste, at der dybt i ham ligger en glimrende klarinettist - det svingede bare - trods den utraditionelle besætning: klarinet - guitar og 2 harmonikaer.

Søndagens sejlads blev afviklet i let luft, der ikke stillede større krav til materiellet - snarere til tålmodigheden.

Kanoni, D 220, med John Runge, Niels Mogensen (ejer og sejler selv D 148 Do-Do) og Per Knudsen vandt ret overlegent DS-klassementet med kun 11,4 point, D 140 "Zero" med Bjarne Eduard, Lars Jensen og Bruno Clemensen blev nr. 2 med 24,7 point, mens D 37, "Katinka" med Poul og Torben Christensen og

Esben Skovlund besatte 3. pladsen med 41,7 point.

Efter søndagens sejlads var der præmieoverrækkelse i SAS's klubhus, der var fyldt til bristepunktet.

D 220 fik overrakt L-23 klubbens vandrepræmie, halvmodellen i træ af en L-23, 3 skibsglas samt Dansk Sejlunions plaketter (d.v.s. de eftersendes, idet en kommunikationsbrist i Dansk Sejlunion var skyld i udeblivelsen af plaketterne). Øvrige præmietagere til og med nr. 7 modtog ligeledes 3 skibsglas. Derudover var der diverse præmier i form af Gammel Dansk (fra L-23 klubben) til de efterfølgende 8 både. Præmierne var pænt indpakket i tasker fra STORNO.

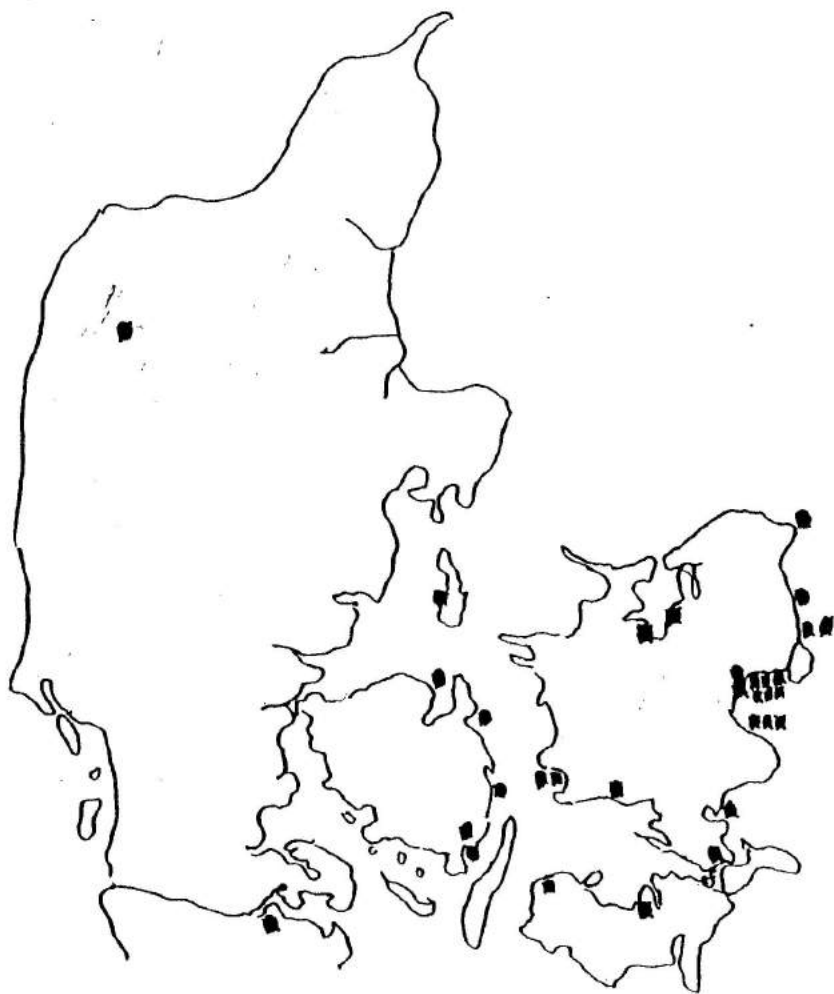
John Mast havde igen i år betænkt stævnet med spilhåndtag, spil, frølår og polermiddel til masten.

Efter præmieoverrækkelsen udbragtes et leve for L-23 klubben og for Skælskør Amatør Sejlklub, og KANONIS besætning måtte selvfølgelig en tur i det 12 grader (varme) vand.

Det var en stor fornøjelse igen at se de trofaste deltagere (tak til den faste stok), og det var herligt at se nye deltagere i stævnet. Specielt var det glædeligt at hilse på D 388 fra Struer, der var den længst fra kommende, (en flaske champagne derfor) og det var herligt at se den første L-23'er overhovedet: D 1, "Madam Blå", fra Herslev Strand i Roskilde Fjorden. Også rart igen at se G 4 med Claus Meyer til et stævne.

L-23 klubbens bestyrelse vil gerne sige tak til alle deltagerne for et godt stævne og på gensyn næste år.

Stævnets sponsorer skylder vi også en stor tak, Harboes Bryggeri for festen og for trykning af indbydelser. KIMS for mundgodt i form af franske kartofler i enhver afskygning, John Mast for præmier, LJ-Sejl for kvajepremien, og værftet v/P. Bjørn Olsen for det konstante tilskud.



Her er så de barske realiteter, det må da give stof til eftertanke, når snakken omkring Københavneri til den årlige generalforsamling kommer frem. De indtegnede krydser viser, hvor deltagerne kom fra, til klasseesterskabet i Skælskør.



KAOS.

FYN.

RUNDT.

Planlægning er alfa og omega, hvis man ønsker et godt resultat på kapsejladsbannerne. Det var, som det vel er mange bekendt, planlægning ned til mindste detalje, der var årsag til, at Amundsen kom før Scott til Sydpolen i begyndelsen af dette århundrede.

Så allerede den 6. marts mødtes besætningen på D-22 for at diskutere, hvilke sejladser vi skulle deltage i i år. Der var ikke den store uenighed om, hvilke sejladser vi skulle sejle i bugten (Køge forstås); men hvad med Sjælland Rundt og Fyn Rundt? Nå, vi blev dog hurtigt enige om, at det kun skulle være den ene af de to sejladser; men hvilken?

En afstemning sagde 2-1 til fordel for det fynske. Når vi nu alligevel var på de kanter (DM i Skælskør), så jeg måtte modstræbende bøje mig. (Flertalsdiktatur ?!).

Et par måneder senere.

Båden blev pakket tirsdag aften, og onsdag kl. 18.00 var vi klar til afgang fra Kalveboderne. Mine to drenge ville også med, så den tiltænkte afskedsidyl blev ikke ganske som planlagt, og den lille på 3 år hylede lang tid efter, (fik jeg senere fortalt), og det til trods for at vi satte den lille lokkeand på slæb.

Der var pæn vind, foran for tværs, og den første soldat i bøgestrømmen blev rundet i mørke kl. 23.00, den næste soldat klarede også uden problemer; men så var vi godt nok også på røven, idet vi nu skulle krydse 1/2 sømilpenge, inden vi kunne få slæk på skøderne, (det skal måske lige indføres, at det mest avancerede instrument på D-22 er et kompas).

Altså, finde en grøn kost, derefter en kommaskost, og så slæk på skøderne. Det lykkedes ikke første gang, så retur til soldaten, for at prøve en gang til. Anden gang var vi lidt mere modig, så vi gik langt ind under Sjælland, og der stod vi så, dog kun i sand. Nå, ned med sejlene, ild i flagermuslygten, og så sad vi ellers og nød et par øl indtil det blev lyst. Ved 4 tiden startede jeg motoren, d.v.s. efter tredje gang lykkedes det, men start-snoren er knækket.

Planlægning er alfa og omega - og efter et par minutter er vi fri; men nu har vi godt nok også travlt, idet vi har en aftale med Mogens' søster Maiken, noget med morgenmad kl. 07.00 ved Peters Værft, hvor de lige har købt hus. Vi er ved Peters Værft bro kl. 07.00, lige inden vi anløber broen knækker knækstiften i skruen (næppe dårlig planlægning?!), og på opskudet når vi broen.

Nå, 2 km gang op til huset, morgenmad, og så tilbage for at reparere motor. Den med knækstiften blev klaret på 2 min.; men det er straks værre med startsnoren, der skal løsnes 3 skrue; de vil ikke, MEN hvor nøden er størst er hjælpen nærmest. For det viser sig, at den båd, der ligger ved broen, har en anelse bedre værktøj end D-22, så til sidst kommer skrueerne løs. Og så afsted igen, næsten ingen vind kryds. Jeg styrer, Peter og Mogens sover.

Ud for Agersø mange timer senere, knækker vi den skrue, der holder blokken ned til løjgangen. Men nu er vi blevet vant til uheld. Mogens ta'r stille og roligt en snor, binder den i nokken på bommen (vi skal jo sejle optimalt hele tiden), jeg finder en stor sjækkel, og tre minutter efter er alt i orden.

Ud for Korsør kl. 21.00, og der er stadig ikke megen vind. Igen lægger Mogens og Peter sig ned for at lumre, men da natten stunder til, kommer der vind. Meget endda. Kl. 01.30 får jeg skidefrysende lov til at gå ned for at sove, men sove kan jeg ikke, det er som om de to fyre med vilje får båden til at banke i søerne, og vender båden, når jeg næsten er ved at falde i søvn. Men jeg falder dog til

sidst lidt hen, men det er kun fordi, de er faldet af på vej ind til Korshavn, og så synes de også, at de skulle vække mig, så jeg kunne se indsejlingen.

BANG! Det var radarreflektoren der gled ned af hækstaget, og vi gled stille ind i Korshavn. Klokkeren er 7.

Vi sov alle til kl. 11-12 stykker, har god tid, snakker med L-23 formanden, snupper en enkelt øl, mens vi tyranneriserer L-23 kassereren til at købe en radarreflektor, så ser vi de første starte, (der er ikke megen vind), nå, men kl. 17.45 går vores start. En rimelig start.

Der er kommet lidt mere vind, kryds. Vi noterer os, at formanden har problemer med sit nye stel sejl.

Kryds langs Fyn, godt ind under Æbleø, passerer Æbleø ganske tæt. Vi ligger vist ganske godt nu. Har Jazz (D-330) i læn, og vi går fra dem. Det bliver mørkt, og lige før Strib, er der en bagbord halse båd, der råber: "God aften, Poul Henning". Det er Arne fra Jazz. Får os kæmpet forbi Strib, der er modstrøm, og lige før den nye Lillebæltsbro på Jyllandssiden ligger vi stille alle sammen, kaster anker, og overhaler på den måde en del både. Duggen falder, og det er skidehamrende koldt. Natten går og der kommer flere og flere L-23'ere op til os. Da det bliver lyst, er der kommet lidt mere vind, vi prøver at tage ankeret op, og vi bevæger os ganske langsomt i forhold til land. Et stille bang, vi er stille og roligt sejlet ind i en lille fiskejolle, der lå for anker, en mand på omkring et halvt hundrede år med en kaffekop i hånden siger på sit syngende fynsk: "nu bli'r vi sgu sejlet ne', nå, men hva' din plastik båd synker vel før min". Ja, jeg er kommet til min føde ø. Nå, videre. Vi siger undskyld. Vi forsøger at klemme os ind under land, men der er for mange både, så vi sejler mere eller mindre frivilligt over til Middelfart.

Zero, D-140, ligger som den eneste L-23 herovre. Vi krydser tæt langs kysten, og når lige at registrere, at her er skide skønt,

sol, bøgetræer Op af formiddagen går vi under den gamle Lillebæltsbro. Det er bare med at komme ind under land og så drive med strømmen. Krydser tæt under Fyn ned til Weddelsborg Hoved, så et langt kryds til Bogø, kryds langs Bogø, og først da vi kan holde Torø, går vi over. En ovemåde fed tjans.

Vi er godt med igen. Det fejres med turens eneste almindelige øl (resten var lyse), selvom Mogens synes, det er lige vel tidligt. På vej til Hesnæs kan vi sætte spiler, ligger og luffer lidt med formanden, kommer forbi, og så kom der ellers vind, og hele natten var der masser af vind, spiler og agten for tværs. Og navigationen gennem det sydfynske om natten er noget med at holde sig midt i feltet.

6+8 sømil før indsejlingen til Svendborg Sund, har jeg ikke nerver til mere, og går derfor ned og hygger mig. (Vi aner stort set ikke, hvor vi er). Inden jeg lægger mig uroligt på mit leje, ser jeg Peter smide søkortene ned i kahytten, hvilket ikke gjorde min søvn mere rolig. Hele søndagen var det kryds op gennem Storebælt med mindre og mindre vind. Krydsede helt inde under land, det var der mange andre, der også gjorde, og vi var da også 150% sikre på, at der var modstrøm. Ved Knudshoved ser vi Robert (D-18) langt foran ude i Storebælt, og han tar' et langt slag ud af "Idiot", ikke blot tænker men også siger vi til hinanden, der er jo modstrøm.

Robert er nu 5 min. foran. Nu dør vinden for alvor. Vi ligger i et hul, (vindhul forstås) mellem land og Robert og nu kommer Zero og Jazz inde under land både med højde og fart. Der er meget stille i D-22, vi sidder alle til læ, trimmer, får slækket hækstaget og så går det lidt bedre. Ved kosten ved Lillegrund, er vi ca. 1 min foran Jazz. Så turen til Korshavn bliver meget nervepirrende. Svag vind modstrøm (AK JA) og en spiler, der er ved at klappe hele tiden. Nå, vi holdt skansen og blev nr. 3.

Vi var i Korsør mandag morgen, efter at have været en tur på Halskov rev. Igen var jeg alene, Peter og Mogens fik deres skønsheds-

søvn. Vi når et tidligt tog, folk skal på arbejde i København, de kikker lidt mærkeligt på os; men vi er også trøtte, uvaskede. Vi ligner vel nok en trediedagsbrandert, eller det der er værre.

Hjemme hos familien kl. 08.30 mandag morgen.

Poul Henning

Kaos D-22

FYN. RUNDT. RESULTATLISTE.

Katinka.	D.37.	Skælskør.	48.34.50.	nr.1
Killelock.	D.18.	Ballen.	49.05.54.	nr.2
Kaos.	D.22.	Hvidovre.	49.10.44.	nr.3
Jazz.	D.330.	Svanemøll.	49.12.15.	nr.4
Zero.	D.140.	Helsingør.	49.18.32.	nr.5
Thalatta.	D.79.	Brøndby.	49.21.04.	nr.6
Mobeka.	D.21.	Køge.	49.38.58.	nr.7
Guffe.	D.182.	Egå.	49.47.00.	nr.8
Anca.	D.204.	Nappedam.	49.49.24.	nr.9
Christina.	D.177.	Randers.	49.54.36.	nr.10
Lady.L.	D.23.	Randers.	udgået.	
Signal.	D.41.	Skælskør.	udgået.	
Carol.	D.50.	Holbæk.	udgået.	
Vupti.	D.51.	Nyborg.	udgået.	
Debbie.	D.81.	Vallensbæ.	udgået.	
Raja.	D.92.	Kertemind.	udgået.	
Fatima.	D.107.	Egensedyb.	udgået.	
Jumbo.	D.135.	Bogense.	udgået.	
La.Mouette.	D.141.	Kertemind.	udgået.	
Laps.	D.198.	Køge.	udgået.	
Gyngehesten.	D.246.	Karrebæks.	udgået.	
Christo.	D.275.	Nappedam.	udgået.	
Postyr.	D.299.	Randers.	udgået.	
Champus.	D.332.	Svendborg.	udgået.	
Boline.	D.113.	Uggelhuse.	udgået.	
Belicia.	D.12.	Køge.	udgået.	

SJÆLLAND.

RUNDT.



1984. ORKAN.

1985. VINDSTILLE.

1986. ???

Vejret var som altid samtaleemnet i Helsingør Nordhavn op til starten på Sjælland Rundt. Ville det blive ... eller ... ?. Da de 23 L-23'ere gik til start fredag kl. 1500, var vinden jævn fra NV - endnu engang kryds til Gilleleje. Ligesom de fleste gik vi 4 i "Albatros" for at undgå modstrømmen længere ude. Feltet var pænt samlet, og da vi efter Gilleleje tilsyneladende kunne holde Odden op, var humøret i top. Men ved 2200 tiden døde vinden, og depressionen sænkede sig. I 3 timer lå vi stille med bankende rig, mens afbidte neglestumper hobede sig op i bunden af cockpittet.

Men efter solnedgang kom brisen, og så gik det mod Odden med slæk på skøderne. Vi rundede kort efter solopgang og fik spileren op. Vinden var frisket, og det var en herlig sejlads i solskin med 8 - 9 knob mod Røsnæs. Her knækkede vores spilerstage i to stykker - begge stykker røg overbord i øjeblikkets frustration. Vi overgik til almindelig tursejlads og vinkede pænt til den ene L-23'er efter den anden, som ganske hensynsløst overhalede os. Den 180 grader skralder, som vi bad om, kom selvfølgelig aldrig, og vi måtte se i øjnene, at resten af vejen måtte vies til mere almindelige gøremål, såsom at nyde turen. Og den var nok værd at være med på: Vejret holdt sig smukt, og turen gennem Grønsund med hundredvis af både drivende i solnedgangen gjorde igen livet værd at leve.

Vinden friskede om natten og vi strøg mod Møns Klint på en foran for tværs. Spilene kom ned omkring os, og vi følte os igen med i kapsejladserne. Men søndag morgen forsvandt vinden atter en gang og resten af dagen gik med solbadning, bøffer og rødvin. Først ved aftenstide kom der luft ved Drogden. Denne gang fra Nord! Kryds ved Saltholm i sydgående strøm - inden om grundene - adrenalin i blodet.

Men vinden gik i Nordøst og spurten blev frisk med slæk på skøderne resten af vejen til mål. Vi kom over linien mandag morgen kl. 0300. Inden for en time kom der 13 L-23'ere i mål - og det er blandt andet det, der gør klassen så sjov.

Se, det blev en "rigtig" Sjælland Rundt: Kryds, spilersejladser, vindstille og luft - sol og rødvin. Hvis det holder til næste år, kommer vi igen - og forhåbentlig sammen med endnu flere L-23'ere.

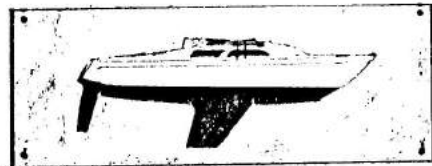
Hilsen D 85 "Albatros".

SJ. RUNDT. RESULTATLISTE.

LØB 73. L 23 (STANDARD-LØB)

NR.	BADNAVN	TYPE	SEJL	BADENS	FØRER	HELINGØR	SEJLTID	POINTTID	PLACERING
1543	KILLE LOCK	L.23	D	18	ROBERT CHRISTENSEN	523.26.06	56.26.06	58.51.43	PR 1
1558	ZERO	L.23	D	140	BJARNE EDUARD	523.31.54	56.31.54	58.57.31	PR 2
1559	DO-DD	L.23	D	148	NILS HØGENSEN	523.52.41	56.52.41	59.18.18	PR 3
1556	LABAN	L.23	D	114	PETER COHN	500.09.00	57.09.00	59.34.37	PR 4
1566	JAZZ	L.23	D	330	JAZZ GANG, C/O MORTENSEN	500.24.35	57.24.35	59.50.12	PR 5
1544	MØREKA	L.23	D	21	K GALLWITSS CARLSEN	500.59.33	57.59.33	60.25.10	6
1557	JOLI	L.23	D	129	RUNE LENTZ	501.08.24	58.08.24	60.34.01	7
1548	FRISBEE	L.23	D	60	BJARNE PIILGARD	502.33.16	59.33.16	61.58.53	8
1551	DEBBIE	L.23	D	81	SØREN SØE	502.42.13	59.42.13	62.07.50	9
1561	ANK	L.23	D	176	PER NIELSEN	502.55.38	59.55.38	62.21.15	10
1553	BLABER	L.23	D	94	J SCHRØDER	502.59.33	59.59.33	62.25.10	11
1554	TO BE	L.23	D	98	TORKILD STÆRK	502.59.35	59.59.35	62.25.12	12
1560	APACHE	L.23	D	167	BO HOLLER	503.00.18	60.00.18	62.25.55	13
1552	ALBATROS	L.23	D	85	PETER HEMP-BENTZEN	503.04.45	60.04.45	62.30.22	14
1564	HUM SEJ	L.23	D	273	MADS ALBERTSEN	503.07.21	60.07.21	62.32.58	15
1550	LIMONE	L.23	D	73	PETER WINTHER JENSEN	503.08.01	60.08.01	62.33.38	16
1546	SABINE	L.23	D	35	CARSTEN VALLIN	503.16.14	60.16.14	62.41.51	17
1549	RIGNOR	L.23	D	70	TORREN LYRKE	503.16.51	60.16.51	62.42.28	18
1563	FLEUR	L.23	D	239	JØRGEN NILSEN	503.23.33	60.23.33	62.49.10	19
1562	HUMLE	L.23	D	180	POUL W.R.LARSEN	503.24.01	60.24.01	62.49.38	20
1565	PERIKLES II	L.23	D	324	JØRGEN LYNG ANDERSEN	504.03.30	61.03.30	63.29.07	21
1555	BOLINE	L.23	D	113	DLE BANG	504.21.18	61.21.18	63.46.55	22
1547	SPAR ES	L.23	D	56	PETER BERG	504.23.13	61.23.13	63.48.50	23
1545	GULNARE	L.23	D	26	POUL TEJLGAARD			IKKE STARTET	

HALVMODELLER.



Så lykkedes det endelig -----
NU er produktionen af halvmodellerne i fuld gang.

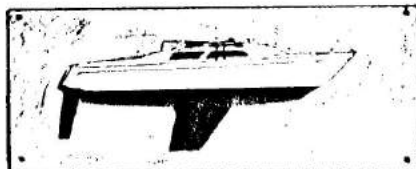
Børge Errebo Jensen, D 219, yder for L-23 klubben den service at fremstille halvmodellerne i klubbens form.

Prisen ??? - ja tro det eller lad være: kr. 300,- plus forsendelse ca. kr. 20,- for en flot halvmodel af en L-23'er.

Halvmodellen er ca. 40 cm lang og ca. 20 cm høj, og den er monteret på en finérplade. Vandlinie og pyntelinie samt vinduer er påmalet.

Modellen kan evt. leveres som halvfabrikat, hvor du selv må male og montere. Prisen er da kr. 200,- plus forsendelse.

Bestillinger med ønske om farver, træsorter (teak-fyr-mahogny) m.m. kan allerede nu afgives til formanden, der formidler det videre.



udrivningside.

udrivningside.

DELTAGERLISTE

D.S. KLASSEMESTERSKAB FOR L - 23, 1986.

Nr.:	NAVN:	KLUB:	FØRER / GASTER:	1	2	3	4	5	6	point	placer.						
G. 4	JO	FLENSBURG	HANS E.MEYER/HAGENROSS/THOMAS HAUS	4	8	12	18	8	14	16	22	6	117	8	14	65,7	8.
D 1	MADAM BLÅ	HERSLEV STR.	JENS GJERUM/JESPER K.PETERSEN/JENS ANDERSEN	22	28	udg 38	58	15	21	14	20	12	18	21	27	114	19.
18	KILLELOCK	BANDHOLM	ROBERT CHRISTENSEN/OLE ENGBLOM/PETER SØRENSEN	is 38	is 38	38	11	17	8	14	7	13	7	13	95	14.	
21	MOBEKA	KØGE	KARL CARLSEN/	16	22	16	22	20 26	10	16	13	19	18	24	103	16.	
22	KAOS	HVIDOVRE	POUL H.LARSEN/PETER BAGGER/MOGENS JOHANSEN	26	32	udg 38	10	16	6	11,7	3	5,7	12	18	83,4	12.	
34	SUS	PRÆSTØ	JØRGEN JENSEN/JACOB NIELSEN/BENT HANSEN	15	21	is 38	28	34	23	29	26	32	is 38	154	28		
37	KATINKA	SKÆLSKØR	POUL CHRISTENSEN/ESPEN SKOV LUND/TORBEN CHRIST.	3	5,7	10	16	2	3	udg 38	11	17	1	0	41,7	3.	
41	SIGNAL	SKÆLSKØR	TORBEN GELEFF/NIELS JACOBSEN/BJARNE PETERSEN	18	24	15	21	16	22	13	19	19	25	15	21	107	17.
50	CAROL	HOLBÆK	KIM HENRIKSEN/HENRIK CLISTRUP/	2	3	4	8	9	15	5	10	8	14	9 15	50	6.	
51	VUPTI	NYBORG	ROBERT BECK/PREBEN OG JESPER CHRISTENSEN	27	33	17	23	24	30	22	28	25	31	is 38	145	25.	
52	VIRUS	ONSEVIG	TOM HANSEN/HENRIK HANSEN/ÅSE HANSEN	25	31	udg 38	26	32	25	31	31	37	udg 38	169	31.		
60	FRISBEE	KALVEHAVE	BJARNE PIILGÅRD/STEEN GREGERSEN/JAN NIELSEN	23	28	18	24	6	11,7	3	5,7	7	0	4	8	49,4	5.
75	SKRUBDENOLLIKEN	KERTEMIND.	PETER MOGENSEN/PER THOMSEN/ELLEN ANDREASEN	20	26	21	27	32	38	31	37	30	36	is 38	164	30.	
79	THALATTA	BRØNDBY STR.	KIM PAASKE/JENS ANSBJERG/NIELS JØRGEN	14	20	14	20	14	20	9	15	10	16	14 20	91	13.	
81	DEBBIE	VALLENSBÆK	SØREN SØE/DARIO BENDSEN/SØREN DAMGÅRD	24	30	22	28	18	24	21	27	20	26	25	31	135	23.
85	ALBATROS	VALLENSBÆK	PETER H.BENTZEN/BJØRN EBBESEN/ERIK CHRISTENSEN	7	13	5	10	13	19	7	13	14	20	17	23	75	9.
96	NINKA NINUS	ØST	CLAUS SIGGÅRD/FRANS MICHAELSEN/POUL E.OLESEN	37	37	is 38	30	36	27	33	23	29	is 38	173	32.		
107	FATIMA	EGENSEDYBET	ARNE KNUDSEN/STEEN JØRGENSEN/KURT LANGE	29	35	udg 38	22	28	18	24	17	23	is 38	148	26.		
114	LABAN	VEDBÆK	PETER COHN/HENRIK LUNDSBJERG/MOGENS SLOT	17	23	20	26	19	25	20	26	24	30	10	16	116	20.
129	JOLI	KØGE	RUNE LENTZ/BJARNE LENTZ/LEIF PEDERSEN	12	18	13	19	12	18	12	18	18	24	19 25	94	15.	
140	ZERO	HELINGØR	BJARNE EDUARD/LARS JENSEN/BRUNO CLEMMENSEN	8	14	3	5,7	1	0	4	8	4	8	2	3	24,7	2.
176	AMOK	VALLENSBÆK	PER NIELSEN/JØRN NIELSEN/MOGENS SKOU	30	36	19	25	29	35	24	30	28	34	23	29	153	27.
180	HUMLE	BRØNDBY STR.	POUL LARSEN/TORBEN K.PLAMBEC/JOHNNY TORNQUEST	13	19	udg 38	23	29	29	35	22	28	24	30	141	24.	
194	PRINS IB	SAKSØBING	THOMAS NIELSEN/KELD HANSEN/CARSTEN RASMUSSEN	9	15	7	13	4	8	15 21	2	3	5	10	49	4.	
198	LAPS	KØGE	KNUD LARSEN/HANS JØRGENSEN/JENS NYBORG	6	11,7	2	3	17 23	17	23	16	22	11	17	76,7	10.	
220	KANONI	SVENDBORG	JOHN RUNGE/NIELS MOGENSEN/PER KNUDSEN	1	0	1	0	3	5,7	1	0	9	15	3	5,7	11,4	7.
246	GYNGEHESTEN	KARREBÆKSMINDE	CARSTEN DINESEN/ANNETTE RASMUSSEN/CARSTEN N.	5	10	8	14	31	37	28	34	27	33	16	22	113	18.
273	HUM'SEJ	BANDHOLM	HANS ERIK ALBERTSEN/NIELS RAIMOND/UFFE PETERS.	11	17	udg 38	5	10	2	3	5	10	6	11,7	31,7	7.	
325	PINOCCHIO	HUNDIGE	KIM ANDERSEN/ERLING JENSEN/JOHN LARSEN	21	27	9	15	25	31	26	32	32 38	22	28	133	22.	
330	JAZZ	SUNDET	"JAZZ GANG" (MORTEN - LARS - ARNE MORTENSEN)	19	25	udg 38	21	27	19	25	21	27	20	26	130	21.	
332	CHAMPUS	THURØ	JØRN GREGERSEN/LENA GREGERSEN/CHR.LINDEBOD	28	34	11	17	27	33	30	36	29	35	is 38	153	29.	
388	HEJ	STRUER	ERIK ROST/BIRTHE ROST/FLEMMING ROST	70	16	6	11,7	7	13	17	17	15	21 13	19	76,7	11.	

L.23. TRIM.

Som de fleste L-23 sejlere nok ved, bliver der snakket en del om måden at trimme sin rig op, der er selvfølgelig flere fremgangsmåder, og lidt delte meninger omkring agterstag, forstag og vanter, så derfor har jeg fået 3 L-23 kapsejlere til at fortælle om deres måde at trimme riggen op.

/Red.

Mastetrim.

Zero D 140 Helsingør, (nr. 3 DM 85) (nr. 2 DM 86).

Vi har masten stående helt fremme i mastefoden, det bevirker, at båden bliver tilpas luvgerig og så giver det en bedre højde, men man skal nok tage det med lidt forbehold, da jeg har målt mastefodens placering på flere L-23'ere og har fundet ud af, at de ikke er ens placeret (det kan godt svinge op til 5-6 cm.).

Vi har en mastehældning på ca. 15 grader. Undervanterne bliver først spændt, (meget hårdt), så masten står lige, derefter spænder vi topvanterne hårdt hjem, til masten står lige.

Vanterne har vi så hårdt sat, at vi blev nødt til at tage ud og sejle for at kunne spænde dem hjem (når vanterne hænger slapt i læen bliver de spændt hjem).

Topvanterne har vi måttet korte af p.g.a. den dårlige wirekvalitet. De har givet sig så meget, at vi ikke kunne spænde dem hårdt nok (bliver kaldt japserwire indenfor branchen).

udrivningsside.

udrivningsside.

Vi kører ikke med et egentligt fast mastetrim fra år til år, det kan godt ændre sig lidt, hvis vi har fået f.eks. nye sejl, men hvis vi tager vores trim fra i år, har vi masten placeret i anden sidste hul i mastefoden. Forstaget har vi sat, som vi mener er tilpas (vi laver ikke en udmålt mastehældning for at finde forstagets længde).

Topvanterne har vi meget hårdt sat, de har faktisk været så hårdt sat de sidste år, at det indvendige træ er flækket og dækket er begyndt at bule op ved vantbeslagene.

Undervanterne har vi sat så masten står lige under sejlads i jævn vind.

Til orientering kan jeg nævne, at vi har fået topvanterne afkortet i toppen, det gjorde vi ved at fremstille nogle kortere topbeslag, så vi var fri for at sende vanterne til riggeren.

Vi starter med at placere masten i mastefoden så langt tilbage, som vi mener rorpresset tillader. D.v.s. at vi i år endte op med at have masten placeret, så der var et hul frit foran masten.

Derefter finder vi mastehældningen. Udgangspunktet er igen, at masten skal hælde så langt bagover, som rorpresset tillader. Vi benytter storsejlsfaldet med et anker i sjæklen. Ved storsejlsbommen har vi i år en afstand mellem mast og storsejlsfald på ca. 35 cm. Vores mast hælder også ekstremt bagover, og det gør vi for at få så stor afstand mellem forliget på genuaen og agterliget på storsejlet. Dette kræver imidlertid meget flade sejl.

Når mastehældningen er fundet som beskrevet, tattes hjem på topvanterne, så masten står lige midtskibs. Herefter tattes agterstaget så meget som overhovedet muligt. Herefter tattes topvanterne, så de står spændt som klaverstrengene.

I mastens nuværende position og krumning tattes undervanterne netop op.

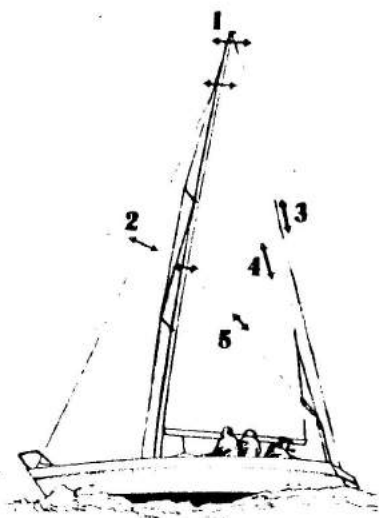
Herefter slækkes på agterstaget, og masten står med en let krumning agterover. Undervanterne er i mastens nuværende facon ikke ret totte.

KREDSMESTERSKABERNE.

L-23 klubbens bestyrelse er glædeligt overrasket: Når dette skrives er der allerede afviklet 4 kredsmesterskaber med tilstrækkelig deltagelse. Det er flot og til glæde for medlemmerne.

Det ender sør'me med, at der bliver afviklet mesterskab i samtlige 11 kredse. Det er aldrig sket før, så der er stadig grøde i den næsten 10 år gamle klub.

Beretningen og resultater bliver bragt i næste nr. af L-23 bladet.



1 Mastens krumning. Altafgørende for storsejlets facon. Når masten krummes bagover, bliver storsejlet fladere, og det åbner mere, når mastetoppen bøjer ud til læ.

2 Forstagets stramning. Forstaget har lige så stor indflydelse på genuaens facon, som masten har på storsejlets. Forstaget bør altid være så tæt som muligt. Et slækt forstag falder ud til læ og gør genuaen hul og lukket. Det kan dog trimmæssigt udnyttes i tung sø.

3 Hækstaget totter forstaget op på en mastheadrig. Det gør det også på brøkdelsriggen, men det har mange flere komplekse funktioner på den delte rig, alt efter hvor smidigt riggen er konstrueret. Det krummer masten og flader sejlet og åbner det i toppen - tvistes - og det får mastetoppen til at falde ud til læ, alt sammen i større eller mindre grad.

Vi startede fra Nyborg fredag d. 1. august 1986 kl. 17.45.

Vinden var god, men der var knap sø og Vupti rullede fra side til side. Om bord var Robert (skipper), Effie (svigersøn) og Ulla (skippers datter).

Vi nåede Skælskør kl. ca. 21.30, og var godt sultne. Skipper tilberedte middagen, som var stegte rødspætter. Mens vi spiste anløb en masse både. Der kom en del fra Nyborg. Det var hyggeligt. Vi så dog ingen L-23'ere.

Alle sejlere var opsatte på en god sejlads den næste dag. Ligeså var Effie og jeg. Vi havde været med Robert et par gange før, men aldrig prøvet at sejle kapsejlad. Efter at have spist gik vi til køjs. Man sover godt i en båd!

Lørdag morgen lavede skipper morgenmad, da han vågnede først. Vi fik også en Gl. Dansk (en til hvert ben). Derefter begav Robert og Effie sig op til SAS's klubhus for at proviantere. Den proviant bestod af 12 Silver øl og 12 sodavand, som Harboe gav til alle deltagere. Tak for det!

Da klokken var ca. 10, begav vi os ud af havnen, men motoren ville ikke gå. Det var nemlig sådan, at Robert havde haft sejlede feriegæster med en defekt motor, og for at kunne komme videre, lånte han dem sin og ville så afprøve deres, som han havde forsøgt at reparere. Der kom heldigvis en anden båd, som tog os med på slæb ud til vinden, og jeg skal love for, der var vind!

Kl. 11.20 gik vores start. Vi skulle sejle en olympisk trekantbane. Effie styrede skøderne, og jeg bøffede. Vi sejlede for fok og rebet storsejl. Før starten snakkede vi om at opgive, da skipper mente, der var for megen vind. Effie og jeg er jo ikke just erfarne søfolk, men vi blev alligevel enige om,

at forsøge. Under sejladsen så vi ca. 10 L-23'ere, og vi var da de sidste i rækken.

Efter første sejlads spiste vi vore madpakker. Da vi var mætte, blev vi enige om at opgive. Det var der forøvrigt flere, der gjorde bl.a. dem der trak os ud og som nu også trak os ind igen. Jeg ved nu ikke om sejlerne opgav p.g.a. at sejladsen ville slutte senere end beregnet eller p.g.a. vejret. Vi var jo alle inviteret til fest på Harboe bryggeriet.

Der var allerede kø ved baderummet, da vi kom ind, men ventetiden fordrev man med en Silverøl og en sludder. Kl. 19 gik vi så til fest!

Vi blev budt velkommen af værtinden, der sagde, at nu var det bare med at gå til den, for de havde slagtet 25 grise og lagt 20.000 pilsnere på køl. Vi var henved 1200 mennesker, som spiste, drak og dansede. Der var en gruppe fra latinamerika, som underholdt og det var det lokale jazz-orkester, som spillede op til dans. Jo, det var en dejlig fest (Harboe øl er jo ikke det værste, man kan blive udsat for). Det hele sluttede kl. 01.00.

Søndag morgen: Det er ikke alle, der er lige friske her til morgen. De fleste startede dagen med en Silver pilsner. Vi startede nu med en Gl. Dansk, for vi havde kun sodavand tilbage, og det smager nu lidt mærkeligt til kaffe og rundstykker.

Kl. 10.00 gik første start til 3. sejlads. Robert havde fået motoren til at gå nogenlunde, men halvvejs ude måtte vi på slæb, da vi mistede eet eller andet til den. Der var god vind, og vi sejlede rundt og op til mærket, så vi var klar kl. 10.20, da vores start skulle gå. Vi skulle nå banen igennem på 3 timer og efter endt sejlads, skulle alle 183 både mødes på Agersø.

Den første time gik det rimeligt. Vupti gik omkring 4-5 knob, men så løjede vinden af og det blev den ved med. Vi snakke om at droppe det hele, for det var temmelig kedeligt, men vi havde lørdag aften set, at vi lå på en 7. plads ud af 11 L-23'ere, så vi håbede på mere vind og fortsatte. Da vi havde sejlet de 3 timer og manglede et halvt opkryds, begav vi os til Agersø. Vi blev slæbt ind i havnen af L-23'eren Fleur, som også havde overskredet tiden. Vi lå båd ved båd, og folk på Agersø har næppe set så mange både i deres havn på een gang før. På kajen var der pølser, øl, sodavand, og der kunne danses til det lokale jazz orkestres brandgode musik. Præmierne blev uddelt, da alle havde fået slukket tørsten.

Den L-23'er, som vandt vores klasse, var som Robert havde spået, selvfølgelig Katinka fra SAS.

Vi sejlede fra Agersø kl. ca. 16.00. Det var stadig vindstille, men vi fik da Vupti's spiler at se, og den var flot, men vi kom ikke rigtig nogen vegne, så vi fik motoren i gang og mærkeligt nok gik den upåklageligt hele vejen hjem til Nyborg. Vi havde en dejlig tur, og selvom vi kun blev placeret som nr. 8, var det sjovt at være med, og vi ses igen til næste år.

Hilsen Ulla.

SILVER. CUP. RESULTATLISTE.

1. D 37 Katinka	7. 239 Fleur
2. D 41 Signal	8. D 51 Vupti
3. D 273 Hum'sej	9. D 165 Pop-Eye
4. D 39 Blød Nougat	10. D 226 Marius
5. D 45 Salora	11. D 55 Alleycat
6. D 52 Virus	

IDE- - - KASSEN.

Der er kommet flere gode ideer fra forskellige medlemmer, som jeg herved videregiver.

Kondens:

Det sker ofte at der danner sig kondens indvendig på rufloftet, når man sover i båden. For at løse dette problem kan man få en malingstype (kondensmaling) i byggemarked (Silvan).

Kistebænke:

En anden genialitet består i tætning af kistebænkene.

Materialer: En tube el. patron silikone, acetone og en træpind.

Pkt. 1: Først renser man grundigt med acetone anlægsfladen på låget.

Pkt. 2: Læg et passende lag af silikone rundt i kanten.

Pkt. 3: På selve rammen (kistebænken) påføres et tyndt lag fedt.

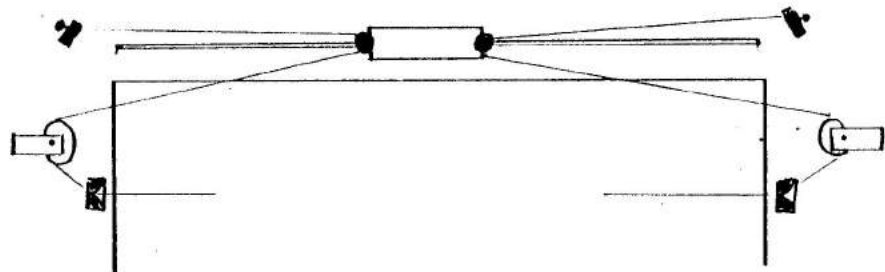
Pkt. 4: Herefter lægges en lille træpind i klemme, når låget lukkes til.

Forklaring: Silikonen former sig efter rammen. Når pinden fjernes efter et døgn, vil der være et kraftigere spænd mellem rammen og låget. Herefter skulle vi gerne have tørre kistebænke.

Storskødebetjening:

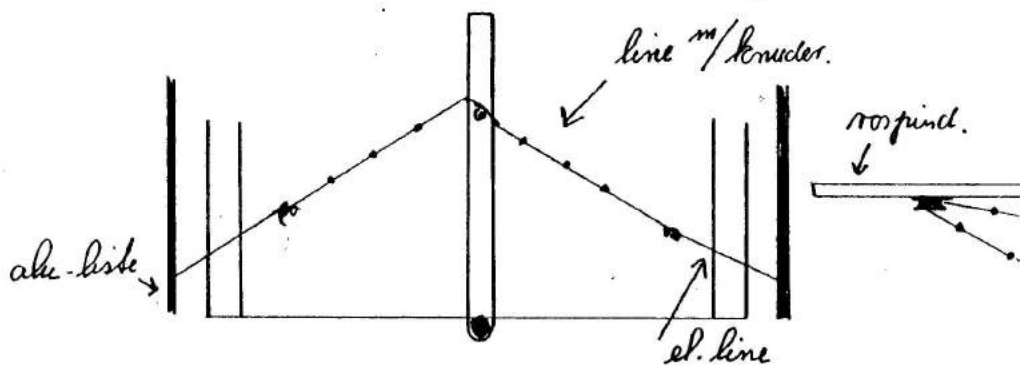
For at gøre det lettere at hale vognen til storskødet:

Materialer: 2 blokke, 2 frølår og 1 line.



Hjælpe-styrmand (Robert).

Materiale: 2 stk. elastikline, 1 stk. line
(med knuder), 1 flagstangsklampe.



Tegninger og skabelon til cockpittelt.

Har medlemmer lyst til selv at sy et cockpittelt, kan tegninger og evt. skabelon rekvireres hos formanden.

TILBUDS - -SIDEN.

Der har været god interesse for de første tilbud, vi havde i bladet; 13 fik nye sprayhoods, 12 fik nye bompresenneringer og 1 L-23'er samt klubben fik nyt cockpittelt.

Ligeledes kan det nævnes, at der er 40-50 både, der har fået skamfittingsbeskyttere til cockpittkarmene.

Vi har ca. 40 sæt tilbage og I kan derfor stadig nå at anskaffe et sæt.

Skamfittingsbeskyttere M/skruer og forsendelse - kr. 75,00.

NYE TILBUD.

Denne gang har vi fået et par tilbud fra værftet.

Der er ca. 40 både, der har en teakrælingsliste. Nogle har ytret ønske om udskiftning til aluminiumsliste. Med stævnbeslag, skruer, skiver, møtrikker samt klæbemateriale kr. 3.110,00 incl. moms ved køb af min. 5 stk.

Omkring 150 både er monteret med ruder skruet direkte i glasfiberen, og de er ofte utætte. Et sæt aluminiumsruder koster normalt kr. 3.000,-.

Ved køb af min. 5 - kr. 2.685,00 incl. moms.

NYE SEJL?

Skal du have nye sejle i løbet af vinteren, så kontakt mig, så vi har en rettesnor om antallet af evt. bestillinger. Derefter vil vi gå i gang med realitetsforhandlinger med seilmagerne.

Ring til mig inden d. 1. oktober 1986.

/RUNE.

TRÆF I LUNDEBORG.

Da vi ankom til Lundeberg var Janus og fru Hansen mødt op. Senere kom flere til, nemlig Champus, Fister, Fleur og Søssten. Vejret var med os så nogle hyggesnakkede på kajen, mens andre tog til stranden for at bade.

Om aftenen tændte vi op i grillerne og hver især tilberedte det medbragte kød.

Vi havde lånt vodbinderhuset i tilfælde af regnvejr, men nu kunne vi bære borde og bænke ud og dække op i det fri. Vi havde det dejligt. Vi blev imponerede over Fleurs besætning, da vi hørte de skulle tilbage til Korsør i løbet af natten og så alligevel var kommet. Endvidere var der Fatimas besætning - jo da, de var der også, godt nok i campingvogn, hvilket gav anledning til mange bemærkninger, men camping Arne havde en dårlig hånd og til L-23 træk ville han altså, og det var vi glade for. Fremmødt var altså 7 både og 1 campingvogn.

Alle var i godt humør og vi der ikke har små børn mere, nød at se på de dejlige unge, som andre medbragte. L-23 klubben gav sodavand til børnene.

Hva' vi snakkede om? Nåh, sådan lidt om hvordan en L-23 sejler og ellers vind og vejr Omkring midnat - tror jeg nok - afsejlede Fleur. Nogen gik i bådene og vi andre rundede Lundeberg Kro, men det var nu nærmest for at vise en gast fra Champus det vilde liv i Lundeberg.

Jeg tror nu ikke han blev ret imponeret, men vi havde det rart.

Søndag morgen! kl. 10 var der fælles morgenbord. L-23 klubben gav rundstykker. De planlagte fællesaktiviteter blev droppet, da vejret var fint stadigvæk. Stranden tiltrak nogen og andre daskede rundt og hyggesnakkede over en pils og andet godt. Alt i alt en rigtig hyggelig week-end og vi håber at ses næste år igen.

Med sejler hilsen

Vupti D 51

P.S. Der er altid plads til een til der sejler L-23 !!!!!

ANNONCER.

KØBES.

Klassespiller til L-23 købes.
Henv. Kaj Christoffersen, D 101, tlf.
01-755313.

Brugt genua og brugt spiler, begge klasset til L-23.
Henv. Torben Mikkelsen, D 365, tlf. 07-852265 eller 07-850500.

SÆLGES.

Sprayhood til salg.
Fabriksny L-23 sprayhood - beigefarvet - sælges kr. 500,00 under nypris. Har ikke været monteret.
Henv. Flemming Rothe, D 252, tlf. 06-811045

2 år gammel blå bompresenning sælges. Til sejl med tovværk i forlig d.v.s. forliget går i hulken. Kr. 300,00 incl. forsendelse.
Henv. Fl. Frimer, D 301, tlf. 05-695209.

Komplet sejlgarderobe sælges.
Storsejl og krydsfok fra Fogh-sailer. Spiler og genua fra LJ-Sejl. Genua er til skødning på ruftaget. Alle sejl er fra efteråret 82.
Pris ved samlet salg: kr. 4.000,-.
Sejlene kan også sælges enkeltvis.
Henv. D 330 (Jazz): Lars, 01-856482 - Morten, 01-217117 - Arne 01-547982.

L-23, D 140 til salg.
Hvid årg. 1978. Velsejlende (nr. 3 DM 85), (nr. 2 DM 86). 2 spillere, 2 krydsfokke, 1 genua, sejlene er indkøbt i perioden 1978-85, 3 hk påhængsmotor og meget andet udstyr.
Henv. Bjarne Eduard, 02-239486 el. 02-213031.



Ønsker du action, spænding og våde øjne til de mørke vinteraftener, hvor skuden alligevel står på land. Så kan L-23 klubben nu tilbyde en 90 min. videoindspilning fra L-23 klasse mesterskabet i Skælskør 1986.

Hvis ovennævnte skulle have din interesse, sender du et VHS 120 bånd sammen med kr. 20,00 (til dækning af porto) inden d. 20. oktober 1986 til formanden Knud Larsen.

L 23. KLUBBENS. BESTYRELSE.

Formand: Knud Larsen.
Klemmenstrupvej 30.
Hastrup. 4600 Køge.
Tlf: 03-65 33 28.

Nye medlemmer.
Kredskontaktpers.
Stamkartotek.

Næstformand: Poul H Larsen.
Cath. Booths Vej 73.
2650 Hvidovre.
Tlf: 01-49 76 06.

Kapsejlad.
Målerbreve.
Sejlmåling.
Kredsmesterskaber.

Kasserer: Carsten Dinersen.
Rønhave Parkvej 84.
4736 Karrebæksminde.
Tlf: 03-74 20 35.

Adresselisten.
Giro-ind/ud-betl.
Standere.

Bestyrelsesmedl: Kim andersen. Redaktør.
Park Alle 8.
2670 Greve Strand.
Tlf: 02-90 50 13.

Sekretær: Bent Slatkewitz.
Ole Suhrsgade 7..4.sal th.
1354 København K.
Tlf: 01-15 32 46.

Suppleant: Rune Lentz.
Havemøllevej 62.
4100 Ringsted.
Tlf: 03-61 45 58.

Dimsekassen.
Medl.tilbud.
Adm.af cockpit-
teltene.

Suppleant: Volker Zacher.
Elselillevej 1.
2300 København.S.
Tlf: 01-59 59 97.