

BESTYRELSEN.....FORMAND
D-80VAGN SKAKON
ROLF KRAKES ALLÉ 13
2860 SØBORG
TLF.: 39 69 16 27KREDSKONTAKTER &
TIL LEJE
TELTE & AP
(SJÆLLAND)NÆSTFORMAND
D-24ERIK RASMUSSEN
ØRNEHØJ 3
5450 OTTERUP
TLF.: 64 82 21 23KAPSEJLADS.
TIL LEJE
TELTE & AP
(FYN/JYLLAND)KASSERER
D-31JOHN NYGAARD
HYRDEENGEN 203
2625 VALLENSBÆK
TLF.: 43 62 09 88MEDLEMSKARTOTEK &
AVISPOSTSEKRETÆR
D-226ERIK ANDERSEN
OREBYVEJ 69 A
4990 SAKSKØBING
TLF.: 64 70 66 95

L 23-NYT

BEST.MEDLEM

SUPPLEANT
D-248JOHNNY THYREN
GAMMELGÅRDS ALLÉ 15 2.TH.
2665 VALLENSBÆK STR.
TLF.: 43 54 88 20DIMSEKASSEN
+ NYE IDEERSUPPLEANT
D-129MOGENS DILLING-HANSEN
STRANDVEJEN 8
4664 FAKSE LADEPLADS
TLF.: 53 71 61 30**NYT****GLÆDELIG JUL****DEADLINE**

for næste nummer af L-23 NYT er

D. 15.01.96**NR. 5 DECEMBER 1995**



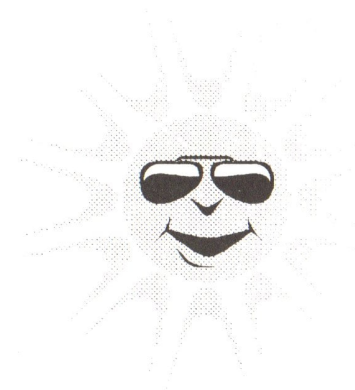
Vi ønsker følgende nye medlemmer
velkommen i L23-KLUBBEN.

D 19	CLAUS HANSEN & RIKKE SKOV	ROSKILDE
D 48	SØREN GISSELBAEK	RANDERS
D 163	JAN ANDERSEN	ÅLBORG
D 204	HANS HENRIK FINNE	VALLENSBÆK
D 275	JAN WALTHER	K.A.S
D 286	GUNNAR BROGAARD	ATTRUP
D 326	ERIK LARSEN	FAKSE LADEPL.
D 344	MOGENS CLAUSEN	LOHALS

ÅRETS

SOLSTRÅLE

HISTORIE



TÆK FOR HJÆLPEN !

Da vi som nye bådfolk, faldt for L-23'eren stod vi og manglede råd og vejledning af forskellige spørgsmål.

Derfor kontaktede vi L-23 klubben og må sande, at I besvarede/bekræftede vores tvivl /spørgsmål til fulde.

Og nu er vi blevet ejer af D-19!

Vi vil gerne takke for jeres imødekommenhed og håber, at vi senere får brug af klubben, dens arrangementer, stævner m.m., da vi selvfølgelig har meldt os ind.

Med venlig hilsen

Claus Hansen & Rikke Skov
Roskilde, D-19



GENERAL- FORSAMLING 1996

L-23 klubben indkalder hermed til den årlige
GENERALFORSAMLING.

LØRDAG D. 9 MARTS 1996 KL. 1400.
i klublokalerne hos **NYBORG SEJLFØRENING**

Dagsorden ifølge lovene:

1. VALG AF DIRIGENT.
2. KONSTATERING AF GENERALFOR-
SAMLINGENS LOVLIGHED.
3. BESTYRELSENS BERETNING FOR
DET FORLØBNE ÅR.
4. FREMLÆGGELSE AF REVIDERET
REGNSKAB.
5. INDKOMNE FORSLAG.
6. BESTYRELSENS PLANER FOR KOM-
MENDE ÅR.
7. BUDGET FOR 1996.
8. FASTSÆTTELSE AF KONTINGENT.
9. VALG I HENHOLD TIL LOVENES PKT.9.1.
10. VALG AF REVISOR & REVISORSUPPLEANT.
11. EVENTUELT.

BESTYRELSEN.

FORSLAG fra medlemmerne til behandling på general-
forsamlingen, skal være formanden **VAGN SKAKON** i
hænde senest **LØRDAG d. 10 FEBRUAR 1996.**

NY BESTYRELSE

VORES FORMAND VAGN SKAKON HAR BESLUTTET IKKE AT SØGE
GENVALG OG ARNE KNUDSEN ER EFTER EGET ØNSKE UDTRADT AF
BESTYRELSEN I 1995. DERFOR SKAL DER VÆLGES 2 NYE BESTY-
RELSESMEDLEMMER. ER DU INTERESSERET SA MØD OP TIL GENE-
RALFORSAMLINGEN ELLER GIV DIG TIL KENDE PÅ ANDEN MADE.
BESTYRELSEN SER GERNE AT DER MELDER SIG REPRÆSENTANTER FRA
JYLLAND

VI MANGLER OGSÅ STÆRKT NOGLE KREDSREPRÆSENTANTER FOR
LILLEBÆLTSKREDSEN OG LIMFJORDSKREDSEN
ER DER IKKE ET PAR FRISKE GUTTER I DISSE OMRADER. DER KUNNE
TÆNKE SIG. AT GIVE ET NAP MED?????
I BEHØVER BLOT AT SENDE JERES NAVN TIL SEKRETÆREN. SA ER I
VALGT.

- nye sejil

DAN SAILS

32 96 12 96
Jan Hansen Dan-Sails
Sturlasgade 12 K
v/ Islands Brygge
2300 København S

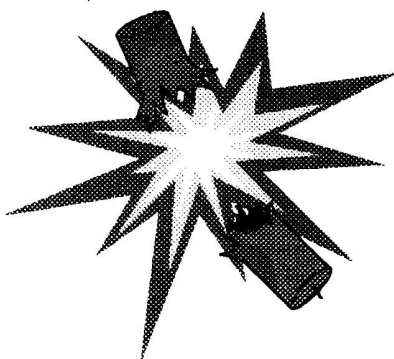
**REDAKTIONEN
ØNSKER
ALLE EN**



RIGTIG GLÆDELIG

JUL

SAMT ET GODT



NYTÅR

Køge Bugt Kredsmeesterskab 1995

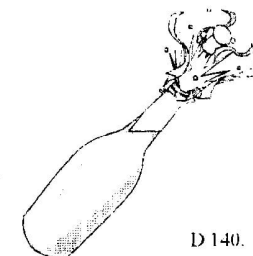
Som tidligere år blev kredsmeesterskabet afviklet i forbindelse med Køge Bugt Ugen. 4 både mødte op nemlig Hov D68 og Zero D140 fra Køge, Maria Krist. D139 Vallensbæk samt Killerlock D18 fra Øresund.

De fire trekantsejladser som var gældende blev kort og godt alle overlegent vundet af Ole Risager D139 med en top-trimmet besætning. Hermed fik Ole revance for en lidt skuffende indsats ved DM og viste at han er på ret kurs..

For en orden skyld skal det nævnes at de følgende pladser blev besat af D18, D140 og D68.

Skål for Ole og hans besætning...

NB: Maria Kritina D139 blev ligeledes en samlet vinder af vores gruppe i Køge Bugt Ugen

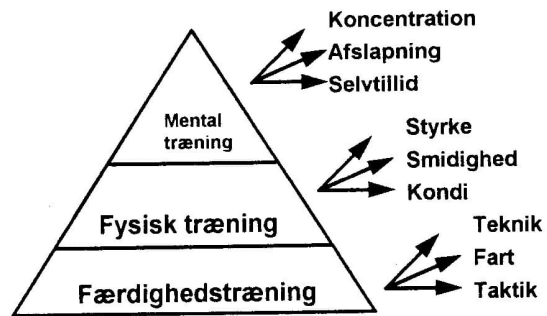


D 140.

- nye sejl

DAN SAILS

32 96 12 96
Jan Hansen Dan-Sails
Sturlasgade 12 K
v/ Islands Brygge
2300 København S.



Træningsmetoder og principper i kapsejlads:

Jeg kan ikke fortælle, hvordan du skal blive hurtigere og bedre til at sejle, men jeg kan fortælle dig hvordan du kan træne for at blive bedre. Som i al udfoldelse af den ene eller anden art er forberedelser en vigtig del af det endelige resultat. Det er vigtigt at gøre sig klart at, det at nå et mål, næsten ligegyldigt hvor inferiørt det er, kræver arbejde. Afhængig af målets omfang vil arbejde og træning være en essentiel del af målopfyldelsen. (om det at lægge en langsigtet plan se artiklen "Resultat og målopfyldelse").

Enhver person er fra naturens side beriget med et vis portion talent og begavelse. Alle der dyrker kapsejlads eller blot beskæftiger sig med søsport vil gerne blive bedre til at udfolde sig.

Regel nr 1.

Man bliver ikke bedre end de ressourcer man lægger i arbejdet

Regel nr 2: En ambitiøs målsætning kræver arbejde.

Dette er universielle sandheder som ikke kun gælder i sportens verden. Her er det blot berigende let at se at resultater kun kommer gennem en ihærdig indsats. Derfor: Se pyramiden som et billede for det mål du har sat dig. Er målet meget ambitiøst i forhold til dit nuværende stade er pyramiden meget stor. Du når først dit mål når pyramiden er fyldt helt op af arbejde og talent. Den mængde talent og begavelse, som du er tildelt kan afhængig af målet og dermed pyramidens størrelse måske fylde de nederste 10% ud. Resten udgøres af forberedelse og træning. Det er klart at hvis du ikke sætter dig så store mål, er din talentmasse måske istand til at bringe dig et stort

stykke af vejen. Men har du ambitioner der gerne skulle bringe dig videre er regel nr 3 gældende:

Regel 3:

90/10. 90% af dit mål er arbejde, de 10% er talent.

Er du ikke istand til at lægge det arbejde der skal til, ser det nok lidt sort ud. Betragt pyramiden som en lagdeling. De nederste lag skal være udfyldt før du går igang med de ovenpå liggende emner. De er altså nødvendige betingelser for, at du får det optimale udbytte af at arbejde med emnerne.

Derfor, med mindre du er en rigtig god sejler kan det bedst betale sig at ofre tid på de nederste lag. I det nederste lag; færdighederne er der også tale om en lagdeling. Det er urealistisk at begynde at træne fart og taktik, hvis du ikke kan styre båden nøjagtigt og håndtere dens manøvrer. Som i livets andre facetter er tiden oftest den mest knappe ressource. Brug den ordentligt.

Teknik:

Første del af et træningsprogram handler om at træne manøvrer. Altså at blive fortrolig med bådens bevægelser, således at manøvrer sidder i rygmarven. Alle ved hvad de skal ombord. Det skal stort set ikke være nødvendigt at sige hvornår og hvad der skal gøres. Alle ved det. Vi plejer at hylde at principper når vi træner.

1. Det skal være sjovt at træne.
2. Det skal være så tæt på kapsejladssituationer som muligt.

Det første fordi man løber sur i træningen, hvis den kommer til at virke som et surt slid. Man skal glæde sig til at komme på vandet. Det andet fordi man ubevidst let kommer til at konstruere undskyldninger for sig selv, hvis tingene ikke går, som de skal undertræningen." Åhh, det er jo bare træning, i kapsejlads, når det gælder laver vi ikke den slags unoder".

Kurs, balance af folk og båd, samt håndtering af båden er altså de ting du bør fokusere på, når du træner teknik. Der er forskellige måder at gøre det på. Brug de af dem du synes er sjove og som du har brug for at træne.

Øvelser: trænes hvis I kun er 1-2 både.

Slalobaner, (kræver et sæt bøjer, enten udlagte eller nogen du finder feks fiskebøjer); *Kongens efterfølger*, hvor den forreste båd bommer når den har lyst og den efterfølgende presses til at bomme på eksakt

samme sted; *vendedueller*, hvor den forreste båd kun må slå når den anden passerer kolvandet, dermed får den indhentende båd en bedre chance for at indhente, kan justeres afh. af vendestyrke så den indhentende må slåes på; *bakke øvelser* som man skal kunne for at lave optimale startmanøvrer; *bomninger*; *spiler op og ned*; *mærkerundinger*. Fælles for alle øvelserne er at man skal have sig et mål inden man tager ud. Feks at lave 10 gode spilernedtagninger inden man går videre til næste øvelse. Eller at lave 100 vendinger i træk. Start med at træne een ting ad gangen indtil den sidder i bevægemønstret. Når du føler at du kan de enkelte manøvrer, så prøv at krydre nogle af øvelserne med nye ting. Har du feks trænet 100 vendinger er der en god chance for at du kan dem, men når du efterfølgende har trænet bomninger og ind imellem laver en vending eller to er der en god chance for man laver fejl i vendingen. Man skal træne indtil man kan lave det hele fejlfrit i en vilkårlig rækkefølge.

Fart: trænes bedst med 2-4 både, ikke mere

Fokuser på samspil mellem de forskellige sejl, samspil mellem båd og sejlflade, samt balancering af båden. Her er det vigtigt med disciplin og ærlighed mellem bådene, og at alle ved hvad man tager på vandet for. Det vigtigste princip her at få alle med og del information rigeligt ud. På lang sigt er der ingen mening i at træne fart, hvis man ikke vil dele sin information med konkurrenterne. Det er der ingen, som lærer noget af. De mest succesrige træningssamarbejder er set, der hvor man deler sin viden med de andre. Det kan feks være i saunaen eller klubhuset bagefter. Sågar på vandet. Typisk ses små succesrige grupper af sejlere skyde frem i forskellige klubber. Det skyldes med stor sandsynlighed at de kan dele med hinanden. Det gælder om at løfte gruppen samlet. På den måde får man langt mere kvalificeret modstand og kan dermed løfte sig selv op på et højere plan.

Øvelser:

Gatestarter, hvor en starter på bagbord og de andre går lige agten om. Start forholdsvis tæt, max 2 længder imellem de krydsende både. Fortsæt med at krydse indtil der har vist sig et klart mønster. Fald ikke fælden med at fortsætte indtil de hurtigste både har skilt sig ud. De der falder tidligt fra synes ikke det er sjovt og mister modet ved at ligge i "lorteluft". Start forfra efter I har diskuteret trim (hvis det er muligt), men kun en evt to både ændrer trim. Så få parametre som muligt ændres, ellers bliver billedet sløret. Gå hele registret igennem, hvad sker der med cunningham, udhal, hækstag, topvanter, skødetryk og punkter etc så man når man får brug for det kan trække det ud af ærmerne. Det er sjældent en kunst at få båden til at sejle hurtigt lige ud ad landevejen. Kunsten ligger når vejret og bølger skifter. Den der

først finder det optimale trim til de nye forhold vinder et par bådslængder hver gang. *Knibeøvelser* (det er ikke noget frækt), hvor man træner i at ligge meget tæt, feks sikker læ samt næsten dækket til luv. Træn i at kunne ved hjælp af trim at kunne komme ud af disse situationer. Her skal man vide hvilke trim funktioner der giver højde og hvilke der giver fart. *Læns og halvvind*; glem ikke læns og halvvind hvilket man ofte har tendens til. Her kan der hentes mange "gratis" meter. Fokuser specielt på balancen i båden. Luv kontra læ krængning kan bruges som ekstra styreredskab, hvorved man undgår den bremsende effekt fra roret. Der kan med stor fordel trænes i strømfyldt farvand. Dels pga. af man ikke kommer så langt i modstrøm, men også fordi bølgesystemer er meget tyderligere der, og dermed lettere at lære af.

Taktik: trænes med 3-4 og flere både

For at få det fulde udbytte af taktiktræning er en god teknik og god forståelse for dit eget fartpotentiale nødvendigt. Du skal vide om grunden til at du taber, er fordi du har dummet dig eller fordi du sejler langsomt. Koncentrer dig om taktisk forståelse, overblik, placering på banen og i forhold til konkurrenter, kontrol af felt og konkurrenter. Også i denne del af træningen er en opdeling fordelagtig. Del indlæringen op i starttræning, vindspringstræning, mærkerundinger, lænsetaktik etc.. *Polsebanen*, er den lettest tilgængelige metode til at træne taktik. Find et mærke som kan anvendes som krydsmærke og lav derpå en gatestart et passende kryds længde derfra. Sejl banen igennem nogle gange og læg mærke til om der er et bestemt vindstrømmønster der gør sig gældende. *Tunnelen*, to sæt bøjer lægges ud i vindretningen med ca 6-10 bådslængder imellem. Bådene krydser op gennem tunnelen, med en båd 1-2 længder foran de andre. Denne båd skal så holde feltet på plads. Guide dem ved at slå på dem, så feltet er samlet og dermed mindre mulighed for at "stikke af" på en fløj. *Små baner*, for at træne mærkerundinger. Der kan vindes utroligt mange meter og position ved fornuftige mærkerundinger. Laylines, både på kort og lang afstand bør også trænes.

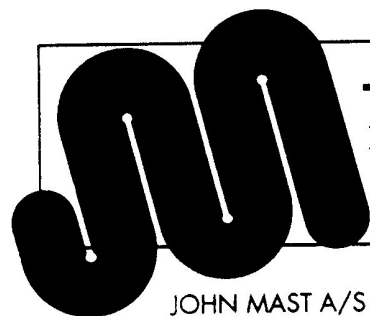
Fælles:

Fælles for alle typer af træning er at systematik og fornuftig brug af tiden giver det bedste resultat. Det er utroligt vigtigt at man fører en nøjagtig træningsdagbog. Med en sport, som er så kompleks, som sejlsports er det ganske enkelt umuligt at holde rede på alle de input, man får hver gang man er på vandet, hvis man ikke fører systematiske beskrivelser af hvad man har lært. På den måde tvinges man også til at tænke mere analytisk, og forbereder sin træning bedre.

BRUGTBØRS

ER DU I DEN **TRISTE SITUATION AT DU MA SÆLGE DIN L-23'ER**, ELLER HAR DU BLOT NOGET GREJ DU, VIL AF MED ER, DU VEL KOMMEN TIL AT SENDE MIG EN LILLE SKRIVELSE HEROM. SÅ VIL VI PRØVE AT FORMIDLE DET UNDER BADUDSTILLINGEN I BELLA CENTRET DEN 23 -24-& 25 FEBRUAR OG DEN 2- 3-& 4 MARTS 1996. DU SKAL BLOT SELV UDFÆRDIGE ET SALGSOPLÆG I A4 STØRRELSE OG SENDE DET TIL MIG SENEST DEN 20 JANUAR 1996.

ERIK.



- et symbol på kvalitet

Master • Bomme • Spilerstager • Stående og løbende rig • Rullereb til for- og storsejl • Søgelændere • Dæksudrustning m.m.

JOHN MAST A/S

LUNIKVEJ 12
2670 GREVE

TELEFON 42 90 56 00
TELEFAX 42 90 00 60



KØB OG SALG

SEJL TIL SALG

**NYE SAMT LIDT BRUGTE SEJL
SÆLGES.**

RING OG FÅ EN PRIS!

HANS D 140 PÅ TLF.: 5365 2404

ap navigator

=====
=====

NYHED NYHED NYHED NYHED NYHED NYHED

=====
=====

"" DANMARKS HURTIGSTE L23 ER TIL SALG ""

"TØSEN" kan købes med økonomisk fordel ved hurtig handel.

- ønskes bådvoغن med?
- * ekkolod med?
- * log med?
- * navigator med?
- * VHF radio med?
- * vinterhi inden døre?
- * Harken udstyr med?
O.S.V.

Der er mange måder at handle på, ud fra prisforlangende 71.000 kr.

- afdragsordning?
- Udstyrsreduktion / tillæg?
- nedslag ved hurtig handel?

=====

Båden er udstyret til familie og kapsej- lads. Ring og få en snak om båden og købs- mulighederne.

=====

HENVENDELSE TIL ERIK RASMUSSEN OTTERUP

TELEFON 64 82 21 23

=====
=====

KREDSKONTAKTER.....

BØGESTRØMS KREDSEN	D-129	MOGENS DILLING-HANSEN STRANDVEJEN 8 4656 FAKSE LADEPLADS	TLF.: 53 71 61 30
ISEFJORD KREDSEN	D-250	JAN NIELSEN LEDREBORG ALLE 1G 4320 LEJRE	TLF.: 46 48 19 30
KØGE BUGT KREDSEN	D-140	HANS JØRGENSEN HAVLØKKEVEJ 9 4600 KØGE	TLF.: 53 65 24 04
LILLEBÆLTS KREDSEN		???	
LIMFJORDS KREDSEN		???	
NORDFYNS KREDSEN	D-135	BJØRN HØJGÅRD BÆKKASINVEJ 13 5210 ODENSE SV	TLF.: 66 16 42 35
NORDØST-JYLLANDS KREDSEN	D-23	JØRN HORNEMANN SOLSIKKEVEJ 24 8900 RANDERS	TLF.: 86 43 62 12
SILKEBORG KREDSEN	D-169	POUL FISKER THOMAS HELSTEDSVEJ 16B 8660 SKANDERBORG	TLF.: 86 52 52 14
STOREBÆLTS KREDSEN	D-191	MICHAEL MADSEN KARENS VEJ 4A 5800 NYBORG	TLF.: 65 31 12 97
STORSTRØMS KREDSEN	D-226	ERIK ANDERSEN OREBYVEJ 69A 4990 SAKSKØBING	TLF.: 54 70 66 95
SYDFYNS KREDSEN	D-237	NILS N. CHRISTENSEN BYVEJ 24 5600 FAABORG	TLF.: 62 61 36 20
ØRESUNDSKREDSEN	D-330	LARS ØSTERGÅRD HUSUMGADE 25 1.TH 2200 KØBENHAVN N.	TLF.: 31 81 46 08
ÅRHUS KREDSEN	D-384	FINN HASAGER VESTERBROGADE 1 3.TH. 8000 ÅRHUS C	TLF.: 86 13 79 38