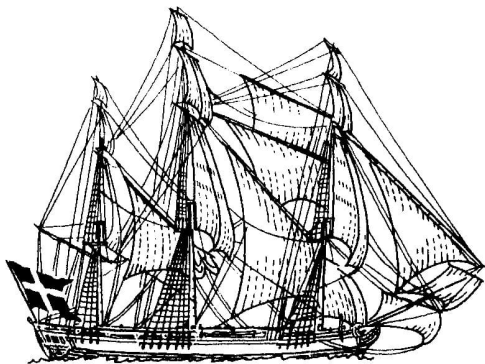


L 23 BESTYRELSEN

Formand: Rolf Jonshøj, Italiensvej 46, 2300 Kbh.
S. Arb. 01-69 88 22,priv. 01-58 86 80.
Næstform.: Stig A. Jensen, Ellegårdsvej 49, 2820
Gentofte. 01 - 67 92 62.
Kasserer: Brian Olsen, Brofogedvej 13, 1.th.,
2400 København NV. 01 - 10 88 19.
Kapsejl.: Henning Jensen, Ledøje Bygade 29, 2750
Ballerup. 02 - 97 20 01.
Sekretær: Bent Slatkewitz, Øresundskollegiet, Dals-
landsg. 8, M 608, 2300 Kbh. S. 01-572150.
Suppleant: John Olsson, Pusterholmen 12, 2730 Her-
lev. 02 - 44 13 84.



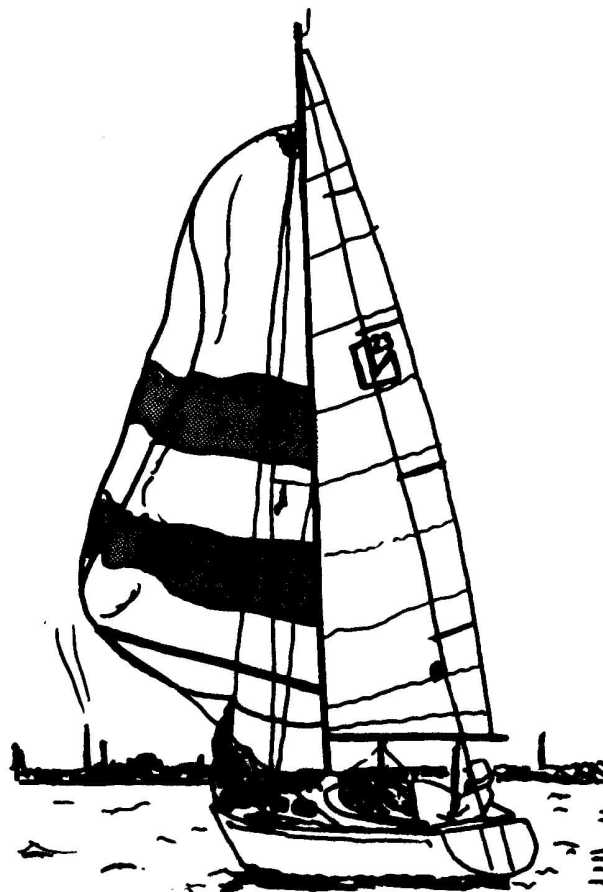
MEDLEMSBLADET

L-23 Klubbens medlemsblad udsendes 4-6 gange om året. Dette nummer skrevet og trykt og udsendt i ugerne 15 og 16 1984, så det kan ligge hos medlemmerne ved påske.

Mangler du gamle numre af medlemsbladet, så kontakt formanden. Vi har stadig et løbende genoptryk af de fleste gamle blade.



KLUBBEN



Olsson

FORÅRS - TRÆF

Så er det endelig blevet forår, og bådene springer ud. Vi fejrer det med at indbyde til træf to steder - måske kan det inspirere medlemmer også i andre dele af landet. Husk: L-23 Klubben giver tilskud på 25 kr. pr. båd !

ØRESUND - Igen mødes vi i Bededagsferien (18-19-20 maj) på Hven for at hygge os. Det foregår i Bäckviken på øens østside, medmindre vinden gør det utåleligt, så vi må fortrække til Kyrkbacken på vestsiden.

Vi prøver at skabe et program for træffet, men du er ikke bundet til at være med alle tre dage. Kom, når og så længe du vil, og tag humøret med. Tilmelding til Henning Jensen (02 - 97 20 01)

STOREBÆLT - SYDFYN - Her er samlingspunktet igen i år Lohals, til et hyggeligt og afslappet træf i weekenden 12-13 maj.

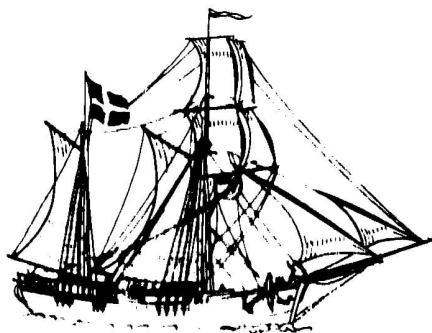
Vi satser på grillparty om lørdagen og fælles morgenspisning om søndagen. Medbring selv grillmad og drikke plus evt. en ekstra grill - måske savner en af de andre både.

Giv os et praj, hvis du regner med at dukke op. Så kan vi bedre ordne havneplads, borddækning osv.

Flere oplysninger hos:

D-128 "Fru Hansen" - telf. 09 - 31 05 07.

D-203 "Diller" - telf. 09 - 31 36 04.



BRUGTE L23'ERE STIGER

I PRIS MED RAKETFART

Hvis vi ikke vidste det før, så ved vi det nu: L-23 er en guldrandet investering ! I de sidste måneder er priserne nærmest eksploderet, og vi har allerede registreret det første tilfælde, hvor en brugt båd er handlet for over 100.000 kroner.

Der er to grunde til pris-eksplosionen:

L-23 er en efterspurgt båd. Vi har i specialklubben hele vinteren haft mange henvendelser fra folk, der ville købe, men ikke kunne finde en båd i avisernes annoncespalter. De både, der har været annonceret til salg, er hurtigt blevet revet væk.

Desuden spiller nybådsprisen på cirka 115.000 kroner naturligvis en rolle, når niveauet for de brugte både skal sættes.

Formanden har i det sidste halve års tid ført statistik over de faktiske salgspriser og fulgt deres udvikling. Her er hans bud på, hvad bådene er værd pr. 1. april:

1976-1977: 70-75.000 kr. - stærkt afh. af stand.

1978-1979: 85-95.000 kr. - afh. af stand og udst.

1980-1981: 90-100.000 kr. - stand og udstyr.

1982-1983: 95-105.000 kr. - mest udstyr udslaggiv.

Det kan betale sig at være omhyggelig, hvis man selvapterer: Sjuskeri kan betyde op til 10.000 kr. mindre i de groveste tilfælde. Omvendt belønnes fikse løsninger og pæne detaljer.

BELLA - Udstillingen

L-23 Klubbens deltagelse i Bella-udstillingen i februar 1984 blev en stor succes. Vi havde en flot, levende stand, og vi fik kontakt med masser af medlemmer, der fik en sludder og en lille een til næsen midt i den døde vintertid, hvor vi ellers ikke ser så meget til hinanden.

Bella-Centret havde samlet de fleste specialklubber i den store hal A omkring det store bassin - den såkaldte "aktivitetshal". Aktiviteterne bestod mest i, at joller og katamaraner sejlede rundt til vind, leveret af tre kæmpemæssige vindmaskiner, der larmede infernalsk.

Vores stand var flot dekoreret med fotostater, den nye DM-præmie (Knud Olsens træ-halvmodel) var hængt op, og under udstillingen fik vi også det første eksemplar af den nye glasfiber-halvmodel, der vakte stor interesse.

Desuden havde vi et lysbilledshow med fotos fra DM'erne i Vallensbæk og Helsingør.

Vores optegnelser viser, at vi fik besøg af 99 båd-numre, og det var dejligt. De fleste kendte vi, men vi fik da fat i enkelte nye ejere af både, der lige var handlet.

Vi fik også besøg af mange, der havde set den nye L-23'er i hal C og nu ville spørge os om bådens sejlegenskaber, livet i klassen osv.

Til næste Bella-udstilling (det er først i 1986) vil vi overveje, om vi hellere skal søge en stand i nærheden af værftets stand, så folk ikke får så langt at gå. Nok skal vi ikke sørge for salget af L-23, men vi beskæftiger os da med den samme båd....

Og så slipper vi også for de satans vindmaskiner i hal A.

MÅLERBREV !

På disse linier skrives, arbejder Dansk Sejlunion på højtryk med at behandle L-23 klassens målebrev. Måske har du allerede fået dit tilsendt, når du læser dette. Her kan du læse om brevet indhold og baggrund:

DS har fastlagt L-23'eren's displacement (vægt) til 1540 kilo. Det er sket efter en række prøvevejninger, vi har foretaget, som resulterede i følgende regnestykke:

Tom båd med køl, aptering, ror, beslag:	1422,00 kg.
Rig (mast, bom, stage, stag, vant, skøder) :	51,00 kg.
Et stel sejl	: 21,30 kg.
Marinebatteri	: 20,50 kg.
<u>Fendere, fortøjninger</u>	<u>: 25,00 kg.</u>

Ialt :1539,80 kg

Desuden har DS, på basis af vejeattester og udregninger, fastsat L-23'eren's kølvægt til 650 kilo.

SAMME MÅL - Med disse to vigtige tal kunne DS gå igang med målebrevet, og resultatet er, at alle både, hvis sejl og rigmål ligger indenfor klasse-reglernes grænser, får samme mål, nemlig 5,40.

Tidligere kunne en L-23'er højst måle 5,30, så vi er altså røget lidt op. Men det er to forskellige måleregler, vi taler om, så man kan ikke umiddelbart sammenligne. Og desuden ryger også mange af de bådtyper, vi sejler imod i blandede løb, også tilsvarende op i mål. Så der bør ikke være grund til panik.

Derimod kan det give anledning til eftertanke, at alle "lovlige" L-23'ere nu får samme mål, nemlig klassens maksimale mål på 5,40. Det samme sker for andre standardbådtyper.

Man får altså ikke længere nogen "belønning" på måletallet, hvis man sejler rundt med en mindre spiler eller genua. Tværtimod får man indirekte en "straf", når man trods mindre sejl stadig skal slæbe rundt på klassens standardmål.

Det er et godt argument for at bestille sejl på klassens maksimalmål, når de næste gang skal skiftes ud.

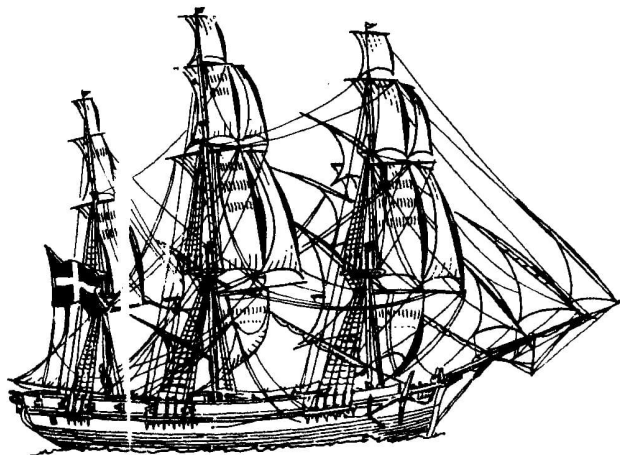
UDENFOR KLASSEN - Derimod kan man blive sat udenfor klassen, hvis man f. eks. sejler rundt med en spiler på 7,20 m. bredde mod den tilladte bredde på 6,20 m. I disse tilfælde vil målebrevet indeholde den pågældende båds faktiske sejlmål og et måletal (en "rating", hedder det), der er højere en klassens 5,40.

Alle "lovlige" både, derimod, vil ikke få deres faktiske sejlmål indført i målebrevet, men kun klassens standard-mål på sejlene. Det er vi kede af - det gi'r dårligere kontrolmuligheder end hidtil - men DS siger, det er nemmere...

OGSÅ LYS-TAL - Når du får målebrevet, vil du også finde, at der er påført LYS-tal, så du uden videre kan smutte i kapsejlds på LYS-vilkår. Tallet for alle "lovlige" L-23'ere (dvs. både, hvis sejl og rigmål er indenfor klassereglerne) er 1,02.

At tallet allerede nu er påført målebrevene, er en udløber af Sejlerdagen 1984, der besluttede, at LYS skulle indarbejdes i Dansk Sejlunions handicapsystemer.

På Sejlerdagen var der betænkelighed ved, om LYS-folkene nu kunne nå at påføre tallene på målerbrevene, uden at det skabte forsinkelser - Fyn Rundt kunne f. eks. komme i fare. Men de sidste bulletiner fra DS' hovedkvarter går ud på, at alt forløber fint, og LYS-folkene knokler som små heste.



TA' MED TIL VORDINGBORG

Glæder du dig til et spændende, sjovt, lærerigt og hyggeligt stævne i Vordingborg i pinsen - klassebestyrerenskab 1984 ? Det kan du roligt gøre: Indbydelsen er på vej til dig.

Sejlkлубben Snekkens kapsejldsudvalg og L-23 Klubbens bestyrelse har i begyndelsen af april diskuterets stævnets detaljer, og nu ser køreplanen sådan ud:

1. maj: Skal du have indbydelsen i hænde.
21. maj: Skal din tilmelding være indsendt.
1. juni: Skal du have sejlsprogram osv.
9. juni kl. 10: Lyder første startskud.

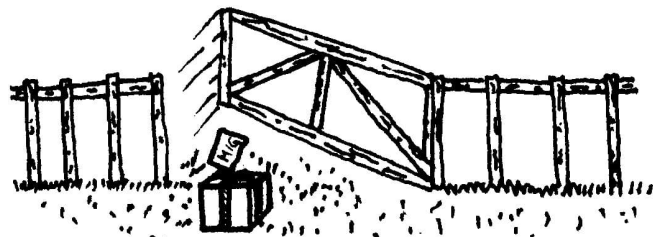
Banen bliver lagt umiddelbart vest for Farø, med smukkeste udsigt til det nye motorvejsbrobyggeri. Snekken har tidligere lagt stævner her, og erfaringen viser, at der er plads nok.

Der er ikke mange minutters sejlads ud til banområdet, og det skulle også gøre det nemt for tilskuerbåde at smutte ud og se på løjerne.

På havneområdet er der afsat plads til telt og campingvogn, så du kan roligt forberede familien på, at i pinsen er det i Vordingborg, det foregår.

Også stævnefesten er under forberedelse, og vi lægger op til en aften, som vi kan li' den: Hyggelig og varm, ikke for "fin" - og vi ved jo af erfaring, at de dødtrette sejlere går i coma hen mod midnat

Så hvadenten du er fuld af selvtillid eller mest ser frem til stævnet som en go' lejlighed til at lære mere, kan du roligt glæde dig. Og husk: Vi plejer altid at have en ekstra flot præmie til den båd, der lukker leddet !..



GENERALFORSAMLINGEN

Generalforsamlingen 1984 i Roskilde Sejlklub blev L-23 Klubbens hidtil mest velbesøgte. 38 både var repræsenteret, og 68 mennesker trængtes om ta'-selv-bordene ved en hyggelig frokost. Generalforsamlings-krise ? Ikke hos os ..!

I år havde Roskilde Sejlklub fået ny kantinebestyrer, og i stedet for tidligere års platter kræsede hun op med kolde specialiteter og lune retter, så der ikke blev megen appetit tilbage til lørdagsmiddagen derhjemme. Og så for 50 kr.!

Efter frokosten viste vi lysbilleder fra 1983-klasaemesterskabet i Helsingør. Mange af billederne blev vist under Bella-udstillingen, men vi hentede flere frem i Roskilde, og de vakte glade minder hos mange - og endnu flere fik lyst til at være med i år i Vordingborg.

Derefter kunne vi endelig - hen mod kl. 15 - gå i gang med generalforsamlingen, der, næsten efter traditionen, indledtes med, at John Olsson fra D-119 "Raptus" (klubbens formand 1979-80) blev valgt til dirigent.

ET KRISEÅR - Formand Rolf Jonshøj måtte i sin beretning konstatere, at 1983 blev et kriseår for L-23, med lukningen af Aages Bådebyggeri og flere måneders produktionsstop, før Bjørn Olsens Bådeværft i Stubbekøbing i november kunne tage fat.

Heldigvis ser det ud til, at det er gået godt. Det nye værft startede ud med at deltage i Bella-udstillingen (hvad Hans Aage Larsen aldrig gjorde), der var stor interesse for båden, og en pæn håndfuld ordrer er løbet ind.

Et udestående problem var dog, om L-23 Klubben kunne acceptere og klasse de nye både fra Stubbekøbing. Vi måtte kræve af værftet, at det i sin produktion respekterer den totalvægt og kølvægt, som Dansk Sejlunion har fastlagt for L-23 i forbindelse med den nye måleregul DH-84, der træder i kraft nu i år.

Formanden havde imidlertid de bedste forhåbninger om, at dette problem ville blive løst i al fredsommelighed.

SEJLUNIONEN LYTTET - L-23 Klubben er ved sin formand blevet repræsenteret i Dansk Sejlunions kapsejladsudvalg og i det nyoprettede kølbådsudvalg, hvor den største opgave i 1983 blev at arbejde med Dansk Sejlunions udspil til en kapsejladspolitik.

Allerede fra starten sagde vi, at udspillet fra DS' hovedbestyrelse var for snævert og for elitepræget. Kapsejladspolitikken burde ikke kun satse på OL og på VM'er, men også på den kapsejlad, der sejles herhjemme på almindelige sommersøndage.

Heldigvis har Dansk Sejlunion lyttet til, hvad kølbådsklasserne har sagt. Det har bl. a. ført til, at det - stik imod det oprindelige oplæg - er blevet nemmere at blive godkendt som standardklasse. Derimod stilles der skrappe krav, for at man kan få lov at holde et DS-klasserestemestskab.

Imidlertid mangler kapsejladspolitikken stadig et overbevisende indhold, når det drejer sig om bredde-sejladsen. Det må kapsejladsudvalget og det nye kølbådsudvalg så prøve, om de kan bøde på.

DH-84 OG LYS - Op gennem 1983 har den nye måleregul DH-84, der så pludselig blev besluttet på Sejlerdagen i Skive, været kraftigt diskuteret, og i årets løb er stadig flere sejlklubber blevet tiltalt af LYS-systemet.

Nu er LYS blevet hentet ind i varmen: Efter initiativ fra seks sejlklubber besluttede Sejlerdagen 1984 i København, at LYS skal indarbejdes i Dansk Sejlunions handicap-systemer, og den selvbestaltede LYS-arbejdsgruppe, der har knoklet med sagen i hele 1983, bliver i de næste to år et ad-hoc udvalg under DS' tekniske udvalg.

Strengt taget kan vi være ligeglade - vi er jo en standardklasse, hvor vi kan sejle lige op mod hinanden. Men der er jo havne med kun få både, hvor man er nødt til at sejle på handicap

mod andre bådtyper, og så kan LYS være interessant.

KLASSEMESTERSKABERNE - Formanden nævnte, at 1983 bød på et veltilrettelagt klassesesterskab i Helsingør. 31 både var tilmeldt, men nogle fik forfald, så 27 både kom ud på banen udfor Snekkersten og Espergårde.

Årets klassesester i L-23 blev Dan L. Pedersen, H.C. Jørgensen og Troels Biskopstø i D-121 "Vimmer" fra Præstø.

Vi håber på et endnu større fremmøde i Vordingborg i Pinsen 1984.

KREDSMESTERSKABERNE - Kapsejladschef Henning Jensen overtog nu ordet og fortalte om årets kredsmesterskaber, hvor tilslutningen har været god i nogle dele af landet og sløj i andre.

Her er 1983-kredsmestrene:

- Sønderjylland: Bjarne Jørgensen i D-212 "Lady L" fra Åbenrå.
- Sydfyn: Jan Olrik i D-312 "Vi To" fra Thurø.
- Bøgestrøm: Bjarne Pilgaard i D-60 "Frisbee" fra Kalvehave.
- Smålandskredsen: Else Feldthus i D-288 "Hel-Ene" fra Bandholm.
- Silkeborgkredsen: Finn Rasmussen i D-155 "Lyngorm" fra Silkeborg.

Resultaterne fra Øresund, Nordjylland og Isefjordskredsen kunne ikke godkendes.

DEBAT - Herefter blev bestyrelsens beretning sat til debat, og der kom spørgsmål om den nye kølvægt og om de nye målebrev.

D-157 Jan Schiøttz var godt tilfreds med, at vi deltog i 1984 Bella-udstillingen og mente, at vi også bør være med i efteråret i Kolding af hensyn til de jyske og fynske sejlere. Den tog vi til os.

Jan Schiøttz mente også, at vi bør lære af den svingende kapsejladssinteresse og sideløbende gøre noget for træf-aktiviteter og deslige.

Her måtte formanden svare, at bestyrelsen ikke

kan udpege træf: Lokale sejlere må tage initiativet, og derpå vil bestyrelsen så støtte ved omtale i klubbladet og ved tilskud til deltagerne.

Efter denne korte debat blev beretningen vedtaget med akklamation.

REGNSKABET - Den afgående kasserer Leif Løfgren, gennem flere år kendt for sin muntre regnskabsafleggelse, skuffede heller ikke denne gang, men fremlagde med et smil og en del hurtige bemærkninger et 1983-regnskab, der balancerede med 22.538 kr. og viste et overskud på 3.122 kr.

Vi har 211 kontingentbetalende aktive medlemmer og et dusin passive - dette tal er iøvrigt vokset i de første måneder af 1984.

Regnskabets største enkeltudgift er 5.815 kr. til porto, mens 3.218 kr. er brugt til klasse- og kredsmesterskaber (herunder indkøb af nye præmier). Bestyrelsesmøder har kun slugt 449 kr.

Når posten "Rejseudgifter og træf" er på 2.092 kr., skyldes det, at vi benyttede vores adgang til at sende to deltagere til Dansk Sejlunions Sejlerdag 1983 i Skive.

D-173 Bent Slatkewitz opfordrede til, at bestyrelsens rejseudgifter og træf-udgifterne bli- adskilt i fremtiden.

Herefter blev regnskabet vedtaget.

PLANER, BUDGET, KONTINGENT - Formanden omtalte kort planerne for 1984, der først og fremmest drejede sig om at få indpasset de nye både fra Stubbekøbing i L-23 flåden. Desuden klassesesterskab og kredsmesterskaber (evt. i revideret form), træf og fællesindkøb.

Kasserer Leif Løfgren fremlagde et 1984-budget, der balancerer med 22.250 kr. og sigter mod et overskud på 1.750 kr.

Og så vedtog generalforsamlingen uændret 1984-kontingent på 100 kr. for aktive og 35 kr. for passive medlemmer.

VALG:

VALG - Der var valg til næsten alle poster i bestyrelsen, men punktet forløb smertefrit:

- Formand: Her genvalgte D-171 Rolf Jonshøj for endnu to år.
- Næstformand: Nyvalg (istedet for Ole Schulze) af D-135 Stig A. Jensen.
- Kasserer: Nyvalg (istedet for Leif Løfgren) af Brian Olsen, en af de tre ejere bag D-330 og i det "civile" liv revisor.
- Kapsejlads: Genvalg af D-137 Henning Jensen for endnu to år.
- Suppleant: Nyvalg (istedet for Jens-Ove Schou) af D-119 John Olsson
- Revisor: Valg af D-98 Torkild Stærk.
- Revisorsuppleant: D-114 Peter Cohn.

EVENTUELT - Under dette punkt var der lidt diskussion om evt. hanefods-strammer på agterstaget. Formanden mente, at klassereglerne ikke udtrykkeligt forbyder denne trim-anordning, men der har tidligere været betænkelighed ved hanefod i bestyrelsen, og vi kan blive nødt til gribe ind med ændring i klassereglerne.

Andre spørgsmål drejede sig om den løjbom, nogle både har installeret i cockpittet m. henblik på storskødningen (skødningen er fri) og om det tilladte i at bruge kickingstrap/rod med gastryk. Dette sidste blev ikke afklaret.

Inden generalforsamlingen sluttede, takkede formanden Leif Løfgren, Ole Schulze og Jens-Ove Schou for deres indsats i bestyrelsen. Især Leif Løfgren har trukket et tungt læs, og som tak fik han overrakt en af de specielle L-23 karaffer, vi bruger som præmie til kredsmestrene.

Så kunne dirigenten takke for god ro og orden. Formanden udbragte et trefoldigt leve for L-23. Og så var generalforsamlingen forbi kl. 17.00.

Indtægter:

Kontingenter A 199 pers.	kr. 19.900,00
Kontingenter B 12 pers.	kr. 425,00
Restancer i 1982 A 12 + B 1	kr. 1.235,00
Annoncer	kr. 295,00
Leje af telt	kr. 500,00
Renter	kr. 183,82

Udgifter:

Porto	kr. 5.815,60	
Kontorartikler	kr. 2.020,47	
Udb. gebyr	kr. 156,00	postgiro
K.M. præmier	kr. 1.215,00	
Kl. mesterskab	kr. 953,55	
Div. K.M.+ Kl.mest.	kr. 500,00	
Generalfors.	kr. 250,00	
Best. møder	kr. 449,35	
Medlemsliste	kr. 500,00	
Model af L 23	kr. 2.500,00	
Gravering	kr. 450,00	præmier
B.C. udstilling	kr. 1.901,90	
Kranleje	kr. 375,00	kontrol- vejning
Rep. af telt	kr. 237,90	
Rejseudg.+ træf	kr. 2.092,00	
Overskud	kr. 3.122,05	
Balance	kr. 22.538,82	kr. 22.538,82

Leif Løfgren
Kasserer

Revisor

Revisorbemærkninger:

Bilag og kassebeholdning kontrolleret, driftsregnskab og status revideret d. 17. jan. 1984

Leif Løfgren

Status pr. 31.12.1983

Aktiver:

Kasse-giro	kr.	5.657,68	
Frimærker	kr.	470,50	
Medlemsliste	kr.	260,00	
K.M. præmier	kr.	2.535,00	Nyanskaff. 1.215,- + beh. pr. 31.12.83
Standere	kr.	5.509,52	
Restancer	kr.	1.235,00	12 A kont. + 1 B kont.
Debitorer	kr.	535,00	4 A kont. + teltleje

Passiver:

E.K. primo		kr.	13.080,65
Driftsoverskud		kr.	3.122,05
E.K. ultimo	kr.	16.202,70	kr. 16.202,70

Driftsbudget
1984

Indtægter:

Kontingenter:		kr.	20.500,00
Annoncer		kr.	250,00
Teltleje		kr.	1.500,00

Udgifter:

Porto	kr.	6.500,00	
Kontorartikler	kr.	3.500,00	
Trykningsudgifter	kr.	2.500,00	
B.C. udstilling	kr.	2.500,00	
Best. møder	kr.	1.500,00	
Div. K.M.+ Kl.mest.	kr.	1.500,00	
Rejseudg. + træf	kr.	2.500,00	
Beregnet overskud	kr.	1.750,00	
Balance	kr.	22.250,00	kr. 22.250,00

L23 AFTALE MED DET NYE VÆRFT

Så er der kommet endelig afklaring omkring den nye produktion af L-23 fra værftet i Stubbekøbing: Den 5. april underskrev værftet en producenterklæring, der garanterer, at bådene fremstilles, så de uden vanskeligheder kan klasses og sættes i løb med andre L-23'ere.

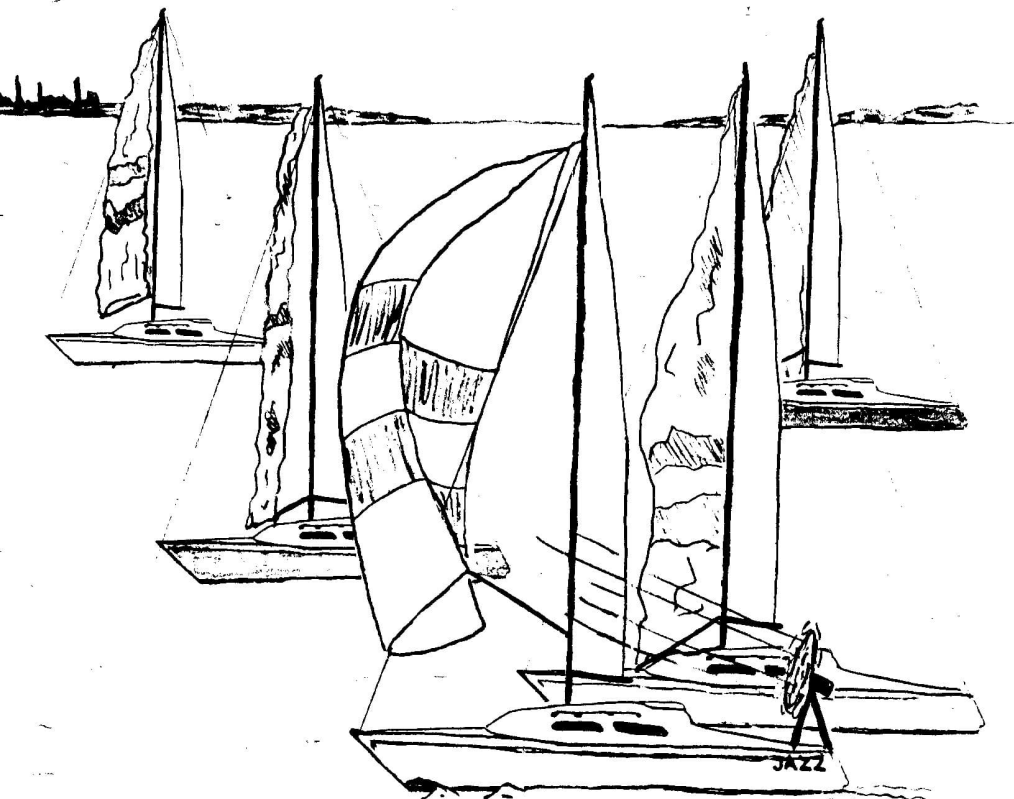
Erklæringen er udstedt af Peter Bjørn Olsen, der nu har overtaget værftet og kører det videre under navnet "P. Bjørn Olsens Bådeværft Aps.". Og her binder Peter Bjørn Olsen sig på følgende fem punkter:

- Bådene skal produceres i identiske forme, der bygger på Hans Aage Larsens oprindelige forme og stemmer overens med Lars Olsens konstruktionstegninger.
- Bådene skal produceres og udrustes (i det omfang værftet udruster i henhold til leveringsbetingelserne) i overensstemmelse med L-23 Klubbens klasseregler.
- Bådenes vægt skal være mindst 1422 kilo, beregnet som den samlede vægt af skrog med overbygning og køl samt faste beslag og rør.
- Kølen skal veje 650 kilo.
- Værftet skal udstede garanti-brev til hver ny køber, der indeholder byggenummer og garanti for de fire ovennævnte punkter.

VEGTEN - Udgangspunktet har været Dansk Sejlunions fastlæggelse af L-23'erens vægt, som defineret til det nye handicap-system DH-84.

Værftet kan enten lægge glasfiber i båden, så den ønskede tykkelse og vægt nås. Eller man kan "efterjustere" med bly sådan: 30 pct. lægges foran masten og 70 bag masten, det hele over vandlinien. Det er en opskrift, Dansk Sejlunion har angivet.

I FULD PRODUKTION - L-23'eren er nu i fuld produktion i Stubbekøbing. Værftet har taget fat ved byggenummer 351, og allerede nu er byggenummer 368 indført i ordrebogen. I skrivende stund er otte både bestilt til danske købere. Resten er solgt til Schweiz, Tyskland og (en enkelt) til Norge.



Hvordan JAZZ D-330 blev nr.2 Sjælland Rundt

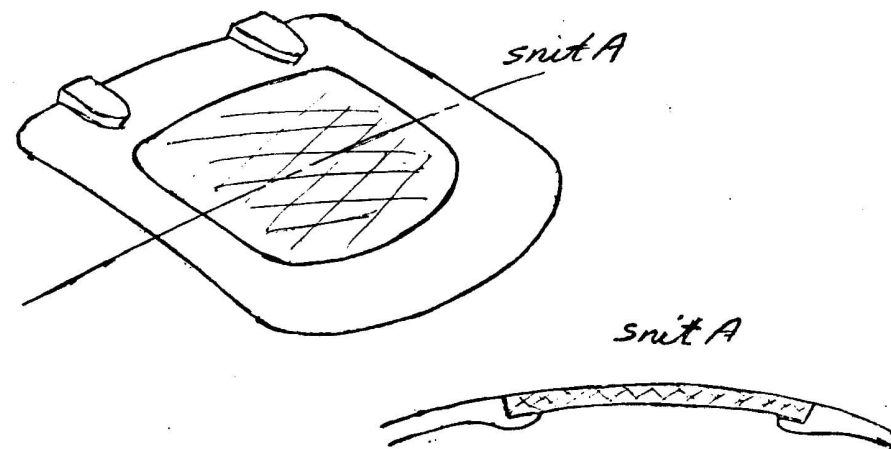
DIMSEKASSEN

Dagslys i forkahytten

Synes du, at forkahytten er en lovlig mørk hule at famle rundt i? Det syntes ejeren af D-56 "Slik", Leif Schädler fra Kalundborg, også, og så gjorde han noget ved det. Her er hans beretning:

Du kan skaffe dagslys i forrummet ved at lægge en acryl-rude ned i den bestående luge. Til det skal du bruge en 8 mm. røgfarget acrylplade, lidt større end den lysning, du laver til ruden. Desuden glasfiber og polyester til at lave en fals på lugens underside.

Her kan du se, hvordan det foregår:



Du starter med at mærke op på lugen, hvor stor du vil have lysningen. Jeg har holdt samme afstand hele vejen rundt.

Derefter skal ruden formes over lugen. Acrylpla-

den lægges i en ovn ved 150 grader, indtil den er så blød, at den kan formes. Det er vigtigt, at alle dele er rene - ellers bliver der mærker i ruden. Den bedste måde at forme ruden på er at lægge den ovenpå lugen, trykket ned af nogle poser med sand, indtil den er blevet kold igen. Husk at lægge papir imellem, så du undgår mærker. Når ruden har fået facon, skal den mærkes af efter strengen på lugen og saves ud. Nu har du en færdig rude.

Så kommer turen til lugen. Her saver du i strengen og passer hullet til, så ruden ligger plant med oversiden.

På lugens underside skal du nu lave en fals, som ruden kan hvile på. Ruden tapes fast til lugen, så den ligger plant med oversiden. Derefter afdækker du rudens underside med tape - det er nemmere end at bruge slipmiddel. Afdækningen er vigtig: Ellers glasser du ruden fast, samtidig med at du bygger falsen op i glasfiber.

Når falsen har den ønskede tykkelse og styrke, tages ruden ud, og falsen skæres ren i en bredde på ca. 15 mm. Kanten på undersiden rundes, så den er glat og jævn, hvadenten du maler den eller klæber stof på.

Hvis du klæber stof på, skal det gøres, før ruden lægges i. Ellers kan du ikke få det til at slutte pænt mod ruden. Nu kan ruden lægges på plads i silicone, og du har et dejligt oplyst forrum.

Hvis du er i tvivl om noget, kan du ringe til mig og spørge. Privat har jeg 03 - 51 48 94, og på arbejdet er det 03 - 51 27 00, lokal 291.

God fornøjelse -

Leif Schädler, D-56

Og en bemærkning fra redaktionen: At tage det store el-komfur derhjemme fra med på havnen er nok lidt håbløst. Så man må nok på jagt i vennekredsen efter en af de små fikse 220 volts ovne, der er nemmere at flytte rundt med.

BRUGT GREJ

SØGELÆNDER - Søgelænder sælges, bestående af agterpulpit, sceptre, wirer. Pris 1500 kroner. Henvendelse til D-89 Peter Sten, telefon 02 - 84 95 89.

"annonce"

UDSTYR FRA VÆRFTET

Vinduessæt komplet	2375 kr.
Luftventil til kahytstag	255 kr.
Treadmaster tilskåret med lim	1285 kr.
Kistebænklåger i teakfiner med hængsler og lukketøj	1740 kr.
Mastestøtte i rustfrit stål inklusive bordstativ	1625 kr.
Cockpittelt	2750 kr.
Cockpitbord	975 kr.
Røstjern til brug v. undervant	225 kr.

Vi har også andet ekstraudstyr til L-23. Ring og lad os snakke om dine ønsker.

P. Bjørn Olsens Bådeværft Aps.

Strandvejen 1
4850 Stubbekøbing

03 - 84 15 16