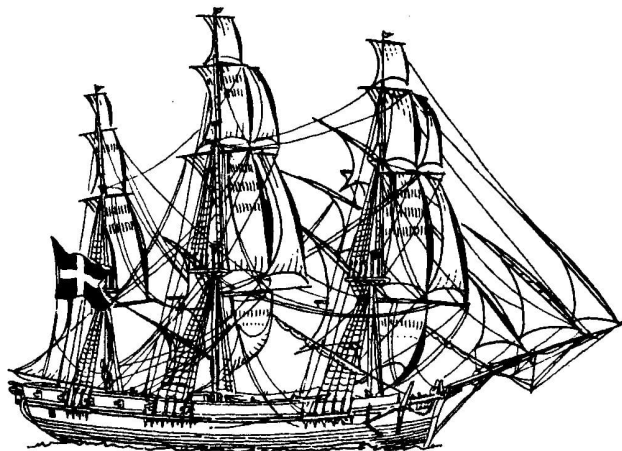


## L23 BESTYRELSEN

Formand: Rolf Jonshøj, Italiensvej 46, 2300  
Kbh.S. Arb:01-698822, priv:01-588680.  
Næstform: Stig A. Jensen, Snerlevej 10, 2820  
Gentofte. 01-657690.  
Kasserer: Brian Olsen, Brofogedvej 13, 1.th.,  
2400 Kbh.NV. 01-108819.  
Kapsejl: Henning Jensen, Ledøje Bygade 29,  
2750 Ballerup. 02-972001.  
Sekretær: Bent Slatkewitz, Uplandsgade 30, M 608  
2300 Kbh. S. 01-572150.  
Suppleant: John Olsson, Pusterholmen 12, 2730  
Herlev. 02-441384.



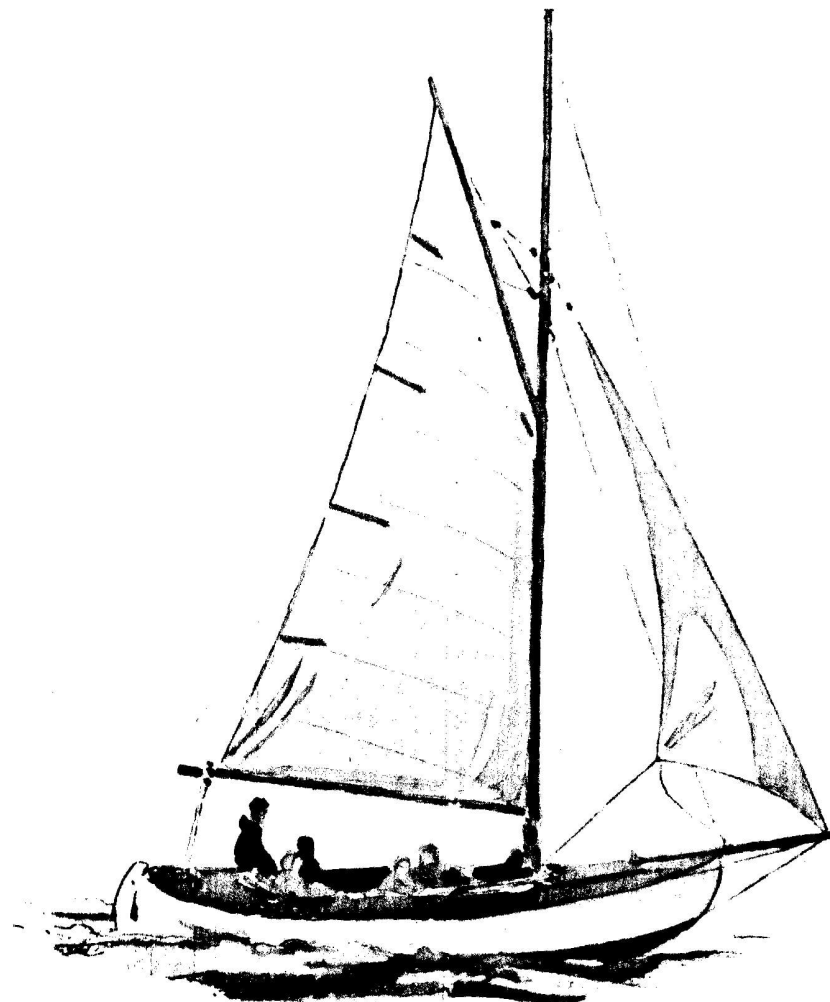
## MEDLEMSBLAD

L23-Klubbens medlemsblad udsendes 4-6 gange om året. Dette nummer er skrevet, trykt og udsendt i ugerne 5 og 6 1985, så det kan være medlemmerne i hænde inden generalforsamlingen.

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



# KLUBBEN



# JA TIL MYLAR?

Skal L23-sejlerne efter fire års modstand mod Mylar nu give efter for udviklingen og tillade, at Mylar og anden filmduk kan vinde indpas i L23-ernes sejl garderobe? Det bliver et brændende spørgsmål, der skal diskuteres på generalforsamlingen i Roskilde lørdag den 23. februar kl. 14.00.

Det er D-37 Poul Christensen, skipper på "Kaktinka" af Skælskør, der har indsendt forslaget. Samtidig foreslår han sejlskemaets minimumsdugvægte justeret nedefter, eftersom Mylar og anden filmduk er lettere end den traditionelle sejldug.

Vores hidtidige forbud mod Mylar og anden filmduk blev indført på generalforsamlingen i 1981. Begrundelsen var dengang, at Mylar etc. var for uprøvet og for dyr. Vi havde ikke lyst til at være prøvekaniner for sejldugsfabrikanterne. Desuden var der et vigtigt hensyn at tage til den paragraf i klubbens love, der taler om L23 som en "ensartet, økonomisk kapsejls- og familiebåd, med den største mulighed for ligeleg konkurrence".

En konsekvens af et ja til Mylar kan i øvrigt blive, at de, der har råd, kan anskaffe en større sejl garderobe til båden, fordi sænkningen af minimumsdugvægtene bl.a. vil tillade indførelse af letvejrsgenua, hvilket hidtil har været hindret af de gældende dygvægte.

Imidlertid er de økonomiske konsekvenser ikke længere så store. Mylar etc. er blevet billigere efterhånden, selvom et Mylar-sejl stadig er noget dyrere end et sejl af Dacron-dug. Helt forenkleth bliver kærnepunktet på generalforsamlingen: Skal vi låse L-23 fast i den udformning, vi kender i dag. Som en klassebåd, der een gang for alle er som den er. Eller skal vi gradvis "modernesere" L-23 i takt med udviklingen?

Det er vigtigt, at du kommer med til Roskilde og er med til at bestemme L-23'eren's fremtid.

Rolf.



Har du lyst til en rigtig L23-sejleraften? Hvor vi snakker båd, rig og sejltrim, ser lysbilleder og drøfter DM 1985? Så kom og vær med i Køge Sejlklubs klubhus til

L23-SEJLERAFTEN I KØGE ONSDAG D.20 MARTS KL.19.00

Blandt aftenens emner bliver formentlig: Båden, trim af riggen - trim af sejl - sejltaktik på trekantbanen - sommerens sejlads i Køge Bugt - Klassemesterskabet 1985 for L23.

Blandt deltagerne bliver: Konstruktør Lars Olsen - en sejlmager - L23-topsejlere - repræsentanter for Køge Sejlklub - L23-Klubben's bestyrelse.

I Køge Sejlklubs klubhus kan du købe: Øl, vand, kaffe og ostemadder.

L23-sejlere har flere gange efterlyst en sådan samværsaften, hvor snakken og spørgsmålene rigtigt kan få lov at udfolde sig. Her er chancen!

Har du lyst til at være med, må du gerne ringe til Hans Jørgensen (formand for Køge Sejlklubs kapsejlsudvalg og selv aktiv L23-sejler) på telefon 03 - 65 24 04 . Så gør du os en tjeneste - men det er ingen pligt. Du er velkommen til bare at møde op.

Onsdag d. 20. marts 1985 kl. 19.00 i Køge Sejlklubs klubhus, beliggende i den nye lystbådehavn nord for byen. Vel mødt.

# DET LYKKELIGE SKIBBRUD

Det er ingen hemmelighed, at der somme tider gik kludder i båd-numrene for Aages Bådebyggeri i Maribo. Vi har flere eksempler på, at en båd har eet nummer indstøbt i skægget ved roret og et andet nummer i storsejlet. Men vidste du, at een og samme båd faktisk er repræsenteret to steder i landet? Her er historien:

Den 31.marts 1978 mødte to glade unge sejlere op i Bandholm for at modtage deres nye båd, D119 "Fjord-Else". De havde været kammerater i flere år og havde nu besluttet at købe båd i fællesskab.

Leveringen af D119 skulle ske med manér. De to nybagte bådejere ville få båden overdraget, tilrigget, og derefter sætte kurs mod Lynetten, "Fjord-Else"s fremtidige hjemhavn. Humøret var højt, og kursen blev sat mod Sjællands østside.

Vejret var surt. Som så ofte i det meget tidlige forår var der tåge, men de fandt da gennem Bøgestrømmen og stak ud over Fakse Bugt, hvor kursen blev sat mod Rødvig.

Ved Fællesskov Rev straks udenfor Rødvig sagde det Bang. "Fjord-Else" tog grunden, og skønt de to unge bådejere asede og baksede, ville hun ikke komme flot. Påhængsmotoren løb sig rødgløden uden resultat. (Næste dag sagde folk inde på land, at de godt nok havde undret sig over knalærtstøj derude omkring, men hvad søren....)

Der kom ingen hjælp fra land. Næste dag var "Fjord-Else" slemt medtaget af at hugge på Fællesskov Rev.

Båden blev omsider bjærget og transporteret ned til værftet i Maribo, som hun havde forladt få dage forinden. Hun var et sørgeligt syn: Stort hul i skroget, apteringen medtaget. I virkeligheden gik kun overbygning og rig at bruge igen.

Og sådan blev det: I juni 1978 blev D119 "Fjord-Else" leveret igen - med nyt skrog og ny aptering. Og hun sejler stadig flot, om end med ny ejer og nyt navn.

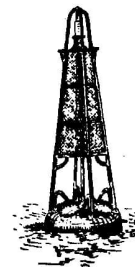
"GENOPSTANDELSEN" - Nede på pladsen bag Aages Bådebyggeri lå det gamle skrog og så sølle ud med stort hul i siden. Det var bare smidt til side og duede ikke til noget.

Men der var en mand, der syntes, at måske alligevel..? Han kom tit hos Aage, og en dag spurgte han, om han ikke måtte købe skroget. Aage slog til, og for 1000 kroner skiftede vragesterne ejer.

Den nye ejermand gik resolut til værks: Han skar simpelthen den medtagne bagbords side af skroget bort, lagde resten ned i en form og støbte så selv en ny, halv skrogside. Så lånte han også en overbygnings-form hos Aage og fik sig et dæk og cockpit. Endelig fik han selv fremstillet en helt ny aptering.

I maj 1980, efter et års arbejde, kunne Børge Errebo Jensen fra Kragenæs stolt søsætte sin "nye" båd. Nummeret var selvfølgelig lidt af et problem: At kalde hende for D119 gik jo ikke. Den diplomatiske løsning blev D219.

Under det nummer sejler Børge rundt den dag i dag i "Lene", som båden hedder nu. Hvis du prøver at sige "Fjord-Else" til hende, slår hun måske lidt forskræmt med halen. For eet eller andet sted i skrogets smækre kurver husker hun stadig den skæbnesvangre nat på Fællesskov Rev....



# SÅDAN "KLASSER"

## VI DIN BÅD

Hvert år er der et antal L-23'ere, der skifter hænder, og nye sejlere kommer til. Ofte studser de over fænomener, de ikke har hørt om før; hvad vil det fx sige at "klasse" båden?

I L23-klubben holder vi principielt på, at alle både helst skal klasses hvert år. På den måde sikrer vi os, at L23-klassen virkelig består af en mængde "fuldblods" både, der uden vanskelighed kan puttes lige ind i L23-løbet i enhver kapsejlsads.

Det er en meget nem procedure: Vi får tilsendt dit målebrev (udstedt af Dansk Sejlunion), og på det sætter vi en særlig 1985-mærkat fra Dansk Sejlunion, hvis målene i målebrevet overholder vore klasseregler, og hvis du har medlemskabet af L23-klubben i orden, d.v.s. har betalt kontingent.

Når vi får dit målebrev, gennemgår vi det for at kontrollere de forskellige mål på sejl, rig osv. Hvis der er noget galt (fx hvis din spiler er for stor i forhold til vore klasseregler), må vi i første omgang afvise at klasse båden, men vi skriver samtidig tilbage til dig og fortæller, hvad der er galt, og hvordan du evt. kan få det rettet. Vi har i flere tilfælde taget kontakt direkte til sejlmagere for at få udvirket, at et medlem i knibe kunne få en lynhurtig korrektion af en spiler eller andet, så båden kunne klasses og få adgang til det eftertragtede klasseløb i Fyn Rundt eller Sjælland Rundt.

I Fyn Rundt 1984 deltog således 14 klassede både i det rene L23-løb, mens 2 u-klassede både med afvigende sejl måtte henvises til blandet løb, hvor de sejlede mod andre bådtyper.

Hvornår sker 1985-klasningen af bådene? Det får du besked fra os om til foråret, sandsynligvis midt i april. Når den besked kommer, skal du sende os målebrevet, ikke før. I mellemtiden kan du jo sikre dig, at du har et gyldigt målebrev, lydende på korrekt ejer og adresse. Er du i tvivl, så snak med din sejlklubs måler.

## FLAG-ETIKETTE

Nu nærmer sig snart tiden, da L23- Klubben sender medlemmerne en ny klassestandet til afløsning for den, der blafrede i stykker i fjor. Lad os minde om, at klassestanderen er noget af det, du får for dit kontingent - den kommer dumpende ind ad brevsprækken, så snart vi har modtaget kontingentet.

Men hvor skal en sådan stander egentlig sættes? I den danske sejlerflåde kan der ses mange særprægede og eksotiske løsninger på flag- og standerproblemet.

Her er Dansk Sejlunions anvisninger:

Flaget føres fra flagspil (flagstang) agter. En gammel tommelfingerregel siger, at flaget, når det kænger stille ned, bør have en sådan størrelse, at det lige netop holdes klar af vandet. (Hertil kan siges, at L23'ere, der jo ofte sejler rundt med en påhængsmotor, kan få et farligt bøvl med et sådant stort flag, så et mindre er måske at foretrække).

Gæsteflag (høflighedsflag) sættes i flagfald under styrbords saling. Gæsteflaget følger i øvrigt den normale flagtid.

Spezialklubstander (L23-klassestander) bør egentlig sættes i separat flagfald under bagbords saling, dog nærmere ved masten end sejlklubstanderen. Men de fleste vil nok kvie sig ved at sætte så mange øjer under salinghornet. I så fald er det korrekte at føre L23-standeren under sejlklubstanderen.

Ejerflag - jah, enkelte sejlere har faktisk deres egen personlige standet eller vimpel. Den skal føres under styrbord saling. Men hvis der hejses gæsteflag, så må ejerflaget vige pladsen.

Signalflag, fx broflag (N) "hejses, hvor de er mest synlige", skriver Dansk Sejlunion. Der er altså frit spil - men lad være med at sætte broflaget sammen med din klubstander. Ikke af hensyn til etiketten, men det ku'jo tænkes, at brovagten fandt det lidt svært at se broflaget midt i en sådan flagparade. Og så blif følgerne værst for dig....

# SLAGET I KØGE BUGT

Så er det afgjort: Sommerens supertræf, Dansk Sejlunions klasse mesterskab for L23 skal 1985 sejles i Køge Bugt, med Køge Sejlklub som vært. Så du kan godt allerede nu reservere Pinsen - sidste weekend i maj - til "Slaget i Køge Bugt"!

Der har været hektiske forhandlinger omkring årsskiftet. Ikke fordi det kneb med at få Køge som vært - tværtimod - men fordi vores meget u-officielle "køreplan" egentlig lød lidt anderledes. Ifølge den ville vi først forsøge lidt længere vestpå i Danmark i 1985, og så i 1986 vende os til Køge. Men flere af de sejlklubber vi henvendte os til, var i kapsejladsmæssig krise. Og så rykkede vi tidsplanen et år.

Køge Sejlklub har hjemme i den nybyggede marina lidt nord for selve byen, og her er fine forhold og faciliteter. Her er virkelig godt med plads, og klubben har lovet at gøre, hvad den kan for at skaffe os liggepladser ved siden af hinanden. Det betyder meget under stævnet.

I det hele taget er Køge Sejlklub indstillet på at give stævnet hele armen. Det bliver Køges første nationale kølbåds-mesterskabsstævne, og det skal arrangeres med manér.

ALLE KAN VÆRE MED - Klasse mesterskabet for L23 har udviklet sig til et af Danmarks mest "demokratiske" sejler mesterskaber. Selvklart er det et stævne for eliten, der kæmper om topplaceringerne. Men det er også et stævne for bredden, hvor alle deltagere har et udbytte med hjem af oplevelsen.

Vi har flere gange oplevet at "lokke" nybagte L23-sejlere med til klasse mesterskab og bagefter fået at vide, at dét var bare lige sagen. Tre-fire herlige pinsedage med frisk og god sejlad, sportslige oplevelser ude på vandet og hyggeligt samvær i havn med masser af snak om teknik, trim, oplevelser og erfaringer.

I virkeligheden kan klasse mesterskabet betragtes som et tredages intensiv-kursus i at sejle L23.

Det er nok muligt, at du ikke får førstepladsen, men du får bunker af erfaringer og alle tiders lejlighed til at se, hvordan andre L23-sejlere takler problemerne. Og dét er meget værd....

DANMARKS STØRSTE ? - I Vordingborg 1984 nåede vi sammen med Polaris Drabant érne at rangere som Danmarks næststørste DS-klasse mesterskab med 34 deltagende både. På førstepladsen lå X-79 med 41 deltagende både.

Kan vi i 1985 opvise Danmarks største klasse mesterskab? Tanken er bestemt ikke umulig. Der er tykt af L23'ere i Øresund og Køge Bugt, og afstanden er ikke stor til Bøgestrøms-området, eller til Lolland og Falster, hvor der også er mange både.

Problemet er værre for fynboerne. For i 1985 oplever de, at der kun er fire dage fra klasse mesterskabet slutter i Køge, til startskuddet går til Fyn Rundt 1985 fra Korshavn fredag d.31. maj. Og der er et par sømil fra Køge til Korshavn.

Men er problemet alligevel så stort? Næh, for den uges mandag er jo i forvejen helligdag og L23-stævnets sidste dag. Og fredagen er jo nok i forvejen afsat til at bringe båden på plads til Fyn Rundt.

Tilbage er altså tirsdag-onsdag-torsdag. Er det så skævt at mene, at mange nok kan skrabe fridage, afspadsering ell. lign. sammen til at dække dem, så der bliver mulighed for at være med både i Køge og til Fyn Rundt?

TIDSFØLGEPLAN - På et indledende krigsråd mellem Køge Sejlklub og L23-Klubben har vi fastlagt følgende tidsplan:

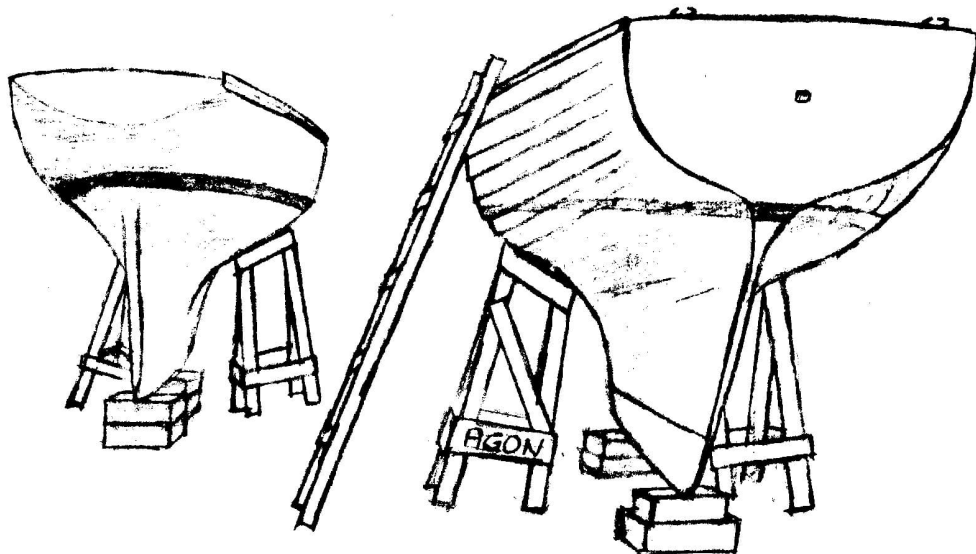
- 16. april: Sender vi dig indbydelsen.
  - 6. maj: Skal vi have din tilmelding.
  - 20. maj: Skal du have stævнемaterialet i hænde.
  - 24. maj: Kontrol af både og udstyr. Velkomst.
  - 25. maj: Første start går klokken 10.
- Altså - vel mødt i Pinsen 1985 til:

"SLAGET I KØGE BUGT" !

## Det er nu det sner, øh sker.

Hvornår har du sidst været nede til din båd? Er bukkene i orden?, har der været ubudne gæster? Er naboens båd sikret? Hvad med sejlene, skal de til sejlmager for et eftersyn?

Hvorfor ikke gøre det nu, inden sæsonen igen starter.



## PAS GODT PÅ DIT GARANTIBREV

Alle, der har købt en L23ér fra Peter Bjørn Olsens Bådeværft i Stubbekøbing, har i løbet af de seneste måneder modtaget et garantibrev underskrevet af PBO. Det er et kostbart dokument, så pas godt på det. Det er nemlig bådens "dåbsattest", der gerne skulle følge den hele livet!

Dette dokument garanterer køberen, at værftet ved bygning og udrustning har levet op til de krav, Dansk Sejlunion og L23-Klubben stiller for at anerkende båden som en ægte L23ér, der kan lukkes ind til kapsejls i klassens gode selskab.

En L23ér, der fx har for tung køl eller en afvigende aptering, der får båden til at stå på næsen i tom tilstand, kan ikke "klasses" og må henvises til kapsejls i "skrammelløb" mod andre bådtyper.

Ejere af både fra Aages Bådebyggeri i Maribo vil vide, at bådene herfra ved fødslen blev udstyret med et lille gråbrunt "Klassebrev" af karton. I princippet spiller dette klassebrev samme rolle som garantibrevet fra PBO til de nye bådkøbere. Blot er det nye garantibrev langt mere præcist og detaljeret. Men de, der har Aages klassebrev, skal også passe godt på det. Det er deres båds "dåbsattest", der også skal følge båden.

Udover garantibrev eller klassebrev skal man naturligvis passe godt på bådens øvrige dokumenter såsom slutseddel, kontrakt m.v. Det kan i øvrigt også indebære helt kontante fordele! For nylig lykkedes det en vesttysker, der er tredie ejer af en båd, som tidligere har sejlet i Danmark, at få refunderet den vesttyske moms på sit bådkøb, fordi han ved hjælp af de oprindelige papirer kunne bevise, at der i 1976 var betalt moms af båden een gang for alle, nemlig ved leveringen. Og efter EF-reglerne er een gang moms nok.

Den momsrefusion skaffer vesttyskeren en ny genoa til sommer....

Rolf.

Redaktionen

»Jeg finder resterne af Højskolesangbogen frem. Ikke fordi jeg vil til at synge, men fordi det nu engang er det bedste papir, vi har om bord til at rulle cigaretter af«.

Troels Kløvedahl  
Kærligheden, kildevandet og det blå ocean

Jeg sagde bare

Skulle man ikke kunne tumle sådan en smule sejlbræt, bare fordi der er fralandsvind?

Jeg sagde bare

Pjat med den badebige. Der er jo alligevel ingen af jer, der gider gå i vandet.

## EFTERLYSNING

Kan nogen fortælle os, hvor D-149 er blevet af? Båd og ejer er nemlig forsvundet for os, og vi er blevet nødt til at slette båden af medlemslisten. Men da vi jo prøver at holde check på alle L23'ere i Danmark, vil vi gerne finde den igen.

D-149 er hvid med sorte striber og har i hvertfald tidligere heddet "Xantippe". I april 1983 blev den solgt til Jan Mortensen, der dengang boede Dronning Dagmarsvej 150, 3650 Ølstykke. Han flyttede båden til Frederikssund, måske Marbæk.

Kender du "Xantippe" og/eller Jan Mortensen? Så giv os lige et præj om, hvor vi finder dem. Ring eller skriv til formand Rolf Jonshøj.



## RØDVINSPRÆMIE

Så er det lykkedes! For første gang kan vi belønne et tip om en "ukendt" L23'er med en flaske god rødvin. Den chance har du også....

Tippet kom fra Jørn Gregersen, Kobberbæksvej 91 i Svendborg, der gjorde os opmærksom på D-332 i Hundige ved Køge Bugt. Her har båden sejlet et par år. Ejeren har ikke kontaktet os, og vi mente, at båden var eksporteret.

Jørn Gregersen kontaktede os, da han i en annonce så, at båden var til salg. Nu har han forresten selv købt den og vil til foråret plumpe den i Svendborgsunds blå bølger. Og købet kan han altså fejre i en flaske rødvin fra L23-Klubben.

Det var i medlemslisten for 1984, at vi udlovede en flaske rødvin for hver "ukendt" L23'er. Vi troede, vi kendte til alle L23'ere i Danmark, men Jørn Gregersen viste os altså noget andet. Så hold bare øjnene åbne....

## DIMSEKASSEN

### SLINGER I VALSEN

Vi skal denne gang snakke lidt om slingreskot. Jeg har i tidens løb selv haft lejlighed til at afprøve et par udgaver af denne mere eller mindre praktiske indretning. Den første jeg fremstillede bestod af et stykke lærred med isyet lig langs den ene side. Herigennem blev trukket en kulfiberline med isat krog i begge ender. Linen blev fæstnet til forskottet og apteringen ved hovedskottet. Under en livlig Sjælland rundt for fem år siden var dette skot nær ved at splitte båden ad, idet en "lettere upasselig" gast kom til at sætte sig på linen i den urolige sø. Her ved blev der trukket så meget i forskottet, at risiko for brud var overhængende. Grunden til at jeg beskriver denne konstruktion så nøje er, at denne løsning anbefales i flere bådblade, men jeg mener altså ikke, at vores L23'ere er bygget til at tåle denne belastning.

Nogle sejlere har udskiftet kulfiberlinen med et aluminiumsrør eller en rundstok og fæstnet disse til to U-beslag. Denne løsning holder til første gang, et besætningsmedlem skal ind eller ud af køjen, mens der er "boller på suppen". Så er det skot uanvendeligt.

Andre igen har fremstillet veritable spindelvæv af aflastningsliner fra slingreskottet og op til øjer i ruftaget. At dette gør det yderst vanskeligt at skifte side siger næsten sig selv.

Al denne snak har selvfølgelig et formål, og det er at fortælle om følgende løsningsmulighed, der ikke er behæftet med de ovenfor beskrevne ulemper.

Du skal til hver køje bruge et ca. 20 cm. bredt stykke plywood af nøjagtig samme længde som køjebunden. Af tykkelse vil jeg anbefale 12mm, idet 9mm ikke er stift nok, og 15mm både koster og vejer unødigt. Det må også anbefales at undlade at købe den dyre teakfinerede plywood, idet guld også kan betales for dyrt.

I hver ende af slingreskottet monterer du et ikke for svagt messinghængsel, idet disse, i modsætning til de fleste rustfrie typer, er tyndest i sammenlukket tilstand. Afstanden fra enderne skal være ca. 10-50cm. Hvis man kommer for tæt på midten af køjebunden, kan det give problemer med tilpasningen, idet køjebunden her ofte er sunket lidt p.g.a. manglende afstivning af det underliggende "køjeskot". De skruer du bruger skal passe til undersænkningen i beslagene. Husk at slibe den del af skruespidserne, der går gennem plywood-pladen, ned.

Dernæst placeres skottet på køjebunden "i opslået tilstand" (vinkelret på køjebunden og tæt op ad apteringens pyntelister). Det kan blive nødvendigt at foretage nogle små udsavninger i slingreskottets "pantry"-ende for at kunne betjene skottet uhindret. Herefter fæstnes beslagene til køjebunden.

På forskottet monteres et par stopklodser, så tæt på slingreskottets overside som muligt. Som regel er pyntelisterne nok til at holde skottet i den anden ende, ellers må der også her tildannes et par stopklodser. Mere er ikke nødvendigt, idet hynden (og kroppen) støtter skottet fra indersiden. omfanget af den finish, du vil give skottet, må du selv bestemme, men man bør i hvert fald rundé overkanten på slingreskottet.

Betjeningen giver sig selv. Det kan virke lidt trangt med køjebredden, når båden ligger stille, men så snart den holder lidt, er der plads nok, og man ligger fast og sikkert. Konstruktionen fik sin "ilddåb" på Sjælland Rundt i 1984, og den bestod med glans, skulle jeg hilse at sige fra alle om bord.

Som sædvanlig er du velkommen til at indhente supplerende oplysninger hos mig, (men det er der sjovt nok ingen, der har gjort endnu; jeg bider ellers ikke!).

Med sejlerhilsen Bent.

## LEJE-MÅSKE KØB

Jeg vil gerne leje en L-23 i to - tre uger i sommeren 1985, eventuelt med køb for øje. Må jeg leje din? Så skriv til:

Bo Møller  
Gammelgårds Alle 17, lejl. 36  
Vallensbæk  
Brøndby Strand.

Redaktion

**Maritim ordbog**

Køl - se under vandet  
OSTAR - se under-bemanding  
TWOSTAR - se under fire øjne  
Bom - se under sejl

**Livretter**

Paul Elvstrøm: Tornado-bernaise  
Bengt Lander: Millionær-bøf

**KAPSEJLADS-TAKTIK**

En levende rovgænger er bedre end en død løber.

**Sidstepladsen røg**

Kampen for sidstepladsen i en kapsejls kan ofte være lige så hård som kampen om førstepladsen. I den amerikanske Newport (Californien) - Ensnada kapsejls, der med 650 deltagende både har status som verdens største oceansejls, lå to både og sloges om at komme sidst over linien. Til sidst gav

den ene skipper tilsyneladende op. Sejlene blev taget ned, og der kom røg fra bådens hæk. Den anden skipper faldt af og gik over linien overbevist om, at han var sidste fuldtførende båd. Omgående blev sejlene sat igen på den anden båd, og da den gik over linien, dukkede en grinende gast op fra cockpitets bund med en stor cigar i munden.

**Annonce**

1/4-tonner sælges. Vejer som 1/2-tonner. Henv. Lars Henriksen, Brønshøj.

**Til skuffelse for mange**

Det hedder Dansk Sejlsunions Strukturudvalg - ikke Druk-turudvalg.