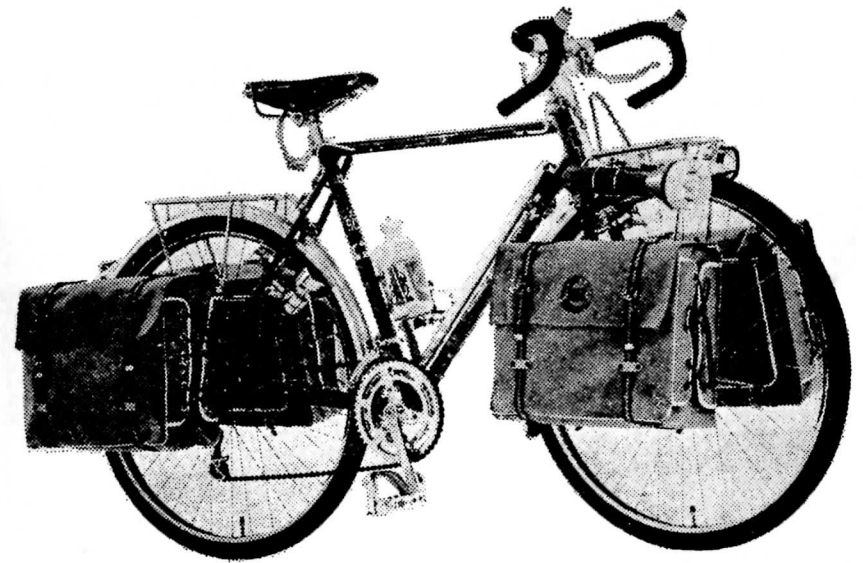


TUR- CYKLIS- TEN

1

1978



JORDEN RUNDT

Vi fortsætter nok engang med indholdet af postkort fra Ivar og Mai-Britt. Kathmandu 17.12.1977. (Kort nr. 17.) Kære Alle, vi nåede Varanasi, hinduernes helligste og verdens ældste fungerende by. Det vrimler med hellige keer i de smalle gader, og på bredden af Ganges kunne vi se hvordan de brændte de døde. Der var mange bål igang og flere lå og ventede. Vi besøgte et udviklingsprojekt 150 km. sydligere, hvor de holdt kurser for bønderne på et forsøgslandbrug. De drev en klinik og en skole ved siden af. Ca. 400 landsbyer var involveret. 3 dage senere nåede vi Bodhgaya, hvor vores Servas-vært drev en skole i et område 50 km. derfra. Skolen havde 110 elever, som var blevet taget fra 40-50 landsbyer. 2-3 børn fra hver landsby. Børnene gik på skolen i 10 år og blev undervist i landbrug ved siden af. De arbejdede i markerne, når der var arbejde og blev undervist, når der intet arbejde var. Hver elev havde en slags europæiske plejeforældre, der betalte 60 kr. om måneden i 5 år. Ved siden af skolen drev de en klinik for landsbyernes beboere. Vi sked genvej til Patna og endte på en sumpet jordvej, hvor vi blev nødt til at trække cyklerne over jernbanebroerne, fordi vejen var under vand. En landlord inviterede os på morgenmad og vi red 1 km. på hans elefant. Vi krydsede Ganges med hjuldamper, og nåede 3 dage senere Nepals grænse. Vi havde en dejlig tur over 3 bjergpas med ialt 3400 m i stigning til Kathmandu, hvortil vi kom igår. Vi havde god brug for vores gear. De 190 km. fra grænsen tog 3 1/2 døg. Herfra kan vi se toppen af Mount Everest.

Godt Nytår og kærlig hilsen

Ivar og Mai-Britt.

29.12.1977. Hetauda. (nr. 18)

Kære alle. Den bageste del af Mai-Britts bagagebærer var knækket ved vores traktorsammenstød nord for Delhi og vi fik den elektro-svejet i Kathmandu. Vi holdt juleaften på en restaurant i Kathmandu sammen med 2 danskere og 3 USA'ere. Vi fik kalkunstege. Samme dag havde vi besøgt et Buddhatemple på en 150 m høj høj 3. km. uden for byen. Der var mange aber, og en af dem snupede en kikspakke fra Mai-Britt. Vi forlod Kathmandu i regnvejrs ved middagstid den 27. Det havde taget den indiske ambassade 4 dage, at give os tilladelse til at besøge Darjeeling, vi nåede kun over det 1. bjergpas og halvvejs opad det 2. , ialt 40 km. før vi holdt ind for natten i et thehus.

Vi fik cykler og tasker op på loftet, hvor vi skulle søve. Næste morgen kunne vi se hvordan skyerne hang nede i dalen som et hvidt tæppe. På toppen af det 2. pas (2100) lå der 10 cm. sne, så ned i 1750 m og opad mod det 3. og sidste pas i 2488 m. 8 km. før toppen lå den første sne og vi overhalede 15 lastbiler, der sad fast, fordi de ikke kunne klare de 5 cm is og sne, der lå på vejen, med alm. dæk. Vi overnattede i et udsigtstårn 3 km fra toppen, hvorfra vi kunne se 1000 km af Himalajabjergene incl. Mount Everest. I dag gik og cyklede vi de sidste 3 km til toppen, og de første 5 km nedad passerede vi 88 lastbiler, 12 busser og 5 personbiler, der alle sad fast og spærrede vejen for os, således at vi måtte trække cyklerne gennem den halve meter sne der lå ved siden af vejen. De fleste havde siddet fast i 2-3 dage. På vejen var sneen ryddet. De sidste 47 km til Hetauda gik det nedad og vi passerede således som de eneste passet i dag.

Kærlig hilsen

Ivar og Mai-Britt.

Calcutta, 17. jan 1978. (nr. 19)

Kære Alle. Vi fulgte den nye vej langs med Himalajabjergenes fædder til Siliguri i Indien. Vi kørte igennem junglen flere steder, og tit kunne vi se aber der løb over vejen. Vi havde også mange flotte fugle at se på. Papegøjflokke og en art Træskonab. Vi lejede et hotelværelse til cyklerne og tog den berømte minijernbane op til Darjeeling. De 80 km opad det 61 cm brede spor tog damplokomotivet 10 timer, da vi blev 3 timer forsinket. Det var en hyggelig og flot tur. Flere steder måtte toget køre rundt i loop fordi stigningen ellers ville være for stejl. Darjeeling lå smukt på en skrænt i 2100 m.o.h. Det var koldt om natten (0 gr.C.). Men om dagen kunne vi spise frokost i det fri. Vi lejede nogle heste og red rundt et par timer. På vejen tilbage besøgte vi Gangtok i kongedømmet Sikkim, som indien snart har ædt helt. Idet det kun har lidt af sin selvstændighed tilbage. Vi cyklede sydpå fra Siliguri og krydsede Ganges for 4. gang. Denne gang en 2-3 km lang bro. På vejen besøgte vi en teplantage. Vi har haft lidt vrøvl med Mai-Britts baghjul, da det knækker en eger om dagen.

Kærlig hilsen

Ivar og Mai-Britt.

26. jan. 1978 (nr. 20) Calcutta.

Kære Alle. Vi har måttet opgive at besøge Bangladesh, da der ikke er fly- eller skibsforbindelse mellem Bangladesh og Burma. Burma forbyder landrute, så vi bliver nødt til at flyve ind. Vi flyver således herfra og til Bangkok med en uges stop i Burma. Vi har brugt nogle dage på praktiske ting. Vi var helt i bund med tøj, og vi har også fået skrevet en del. Byen er præget af stor fattigdom. Der er i titusindevis af folk, der sover på gaden. Hele familier bor på fortovene. Byens transportsystem er overfyldt selv midt på dagen. Dobbeltdekkere er så skæve, at de er ved at vælte fordi folk hænger udenpå. Vi har besøgt stationen, hvor dragerne går rundt med 2-3 kufferter ovenpå hovedet. I Zoologisk Have så vi en speciel krydsning, som havde frembragt hvide tigre. D.v.s. hvide med sorte striber. I dag så vi Republikdagsparaden. Det var nu skuffende, idet det udelukkende var en militærparade. Pudsigt nok var alle militærorkestrene sækkepibeorkestre. Om eftermiddagen besøgte vi den af englænderne oprettede galopbane, hvor vi brugte 34kr på at vinde likr.

Kærlig hilsen

Ivar og Mai-Britt.

26. FEB. 1978 BANGKOK

(22)

Kære alle, Vi nåede Pagan, hvor vi lejede en hestevogn, og så nogle af den gamle hovedstads 5000 pegoder. Om aftenen så vi solnedgangen fra den højeste pegode. Solen spejlede sig ned i Irrawaddy før den forsvandt bag de lave bjerge. Vi fløj til Mandalay, hvor vi besteg Mandalay bjergets pagode via 1729 trin. Natten tilbragte vi i toget til Rangoon. Vi så den flotte guldbeklædte Shw Dagon pagode på vej til lufthavnen. D. 16. samme eftermiddag nåede vi Bangkok. Trafikken er infernalsk, med alt for mange biler. Vi følte os næsten hjemme, idet vi kunne købe rug- og wienerbrød hos den danske bager og i supermarkedet havde de bukoost, småkager, leverpostej og fisk fra Danmark. Vi tog en tur rundt i kanalerne med en båd og det var en dejlig oplevelse. Vi sejlede forbi det flydende marked, hvor sælgerne var ved at laste deres både. På vej til aften, var der en der kørte op i mit baghjul. Vi var heldige og fandt en ny japansk aluminiumsfælg, og bilisten betalte. Kærlig hilsen Ivar og Mai-Britt.

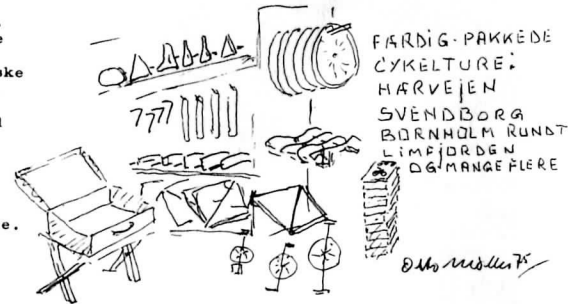
12.FEB.1978 MAGWE (500km NORD FOR RANGOON)

(21)

Ved Irrawaddy.

Kære alle På trods af fattigdommen fandt vi Calcutta fascinerende med sine løberickshaws og menneskevrimmel. Byen har flere indbyggere end Danmark og der er 700.000 af dem, som bor på gaden. Vi besøgte en dansk familie, der var udsendt af Danida for at starte en værktøjsfabrik med lærlingeuddannelse op. De var den eneste danske familie i byen og deinviterede os på middag. Vi blev inviteret med til indvielsen af en skole for 80 fortovsberner om natten skulle stedet bruges til sovestof for 140 voksne, det var Lutheran World Service, der stod for projektet, der også havde fri lægeklinik, og et værksted, hvor de oplærte drenge i forskellige lette håndværk. En norsk familie, hvor manden var dir. for det svenske firma Flåkt i Indien, inviterede os på aftensmad bagefter. Vi besøgte de vigtigste templer på en bustur, som endte i botanisk have, hvor verdens største banantræ stod med over 1000 rødder (stammer) og med en omkreds på 360 meter. Vi nåede også at gå i cirkus før vi fløj fra Calcutta til Rangoon D. 9. Feb Mai-Britt var lidt nervøs, da det var hendes første flyvetur. Vi sendte 40 kg direkte til Bangkok og tog cyklerne + 10 kg med til Rangoon. Vi troede de havde venstrekrøsel, men de skiftede til højre før 2 år siden. Det fandt vi nu du af efter 500 m. Efter en nat i Rangoon, hvor vi forlod cyklerne, tog vi toget til Prome, hvor vi besøgte en canadisk familie, han var specialist i træ. Svirma har 70% af verdens teskræseexport. Vi modtager nu post i Malaysia (Kuala Lumpur) indtil 29. marts på amb.. Kærlig hilsen Ivar & Mai-Britt.

(Fortsættes muligvis i næste nummer)



HURET duopar

fås nu hos Banani

HÅNDBYGGEDE

BOB JACKSON

R. E. W. REYNOLDS

GREBART

TANDEM- TUR- RACER- OG SPORTSCYKLER

GREBART-CYKLER, Hjortekærsvvej 155

Campagnolo

MOTOBECANE CYKLEN

touring og sport

LÆSERBREVE

CYKELBAGAGEPLACERING

Den måde, hvorpå bagagen anbringes på en cykel, vil påvirke den afstand man kan køre samt cyklens styreegenskaber.

Til forskel fra ens egen vægt, som er "levende" og kan reagere på skiftende påvirkninger, er bagagens vægt "død" og følger p.g.a. sin træge natur bare den retning, den til enhver tid har uden lyst til ændringer.

Bagagen skal sidde fast og ikke have mulighed for at svinge med deraf følgende risiko for hjulblokering e.l. usikker kørsel til fare for såvel synderen selv som medtrafikanter.

Vedørende bagageplacering er der tre hovedretninger:

1. sideværts, se fig. a.
2. op/nedværts, se fig. b.
3. fremad/tilbage.

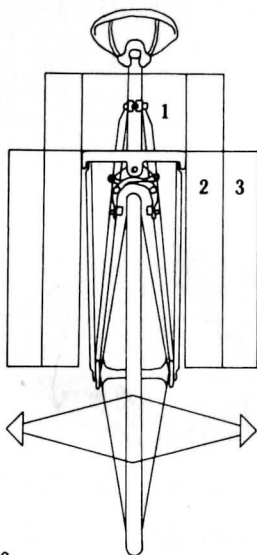


Fig. a.

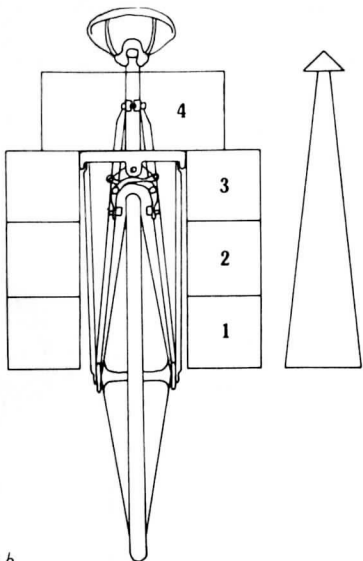


Fig. b.

Ad. 1. Sørg for lige megen vægt på hver side og placer vægten så tæt ved cyklens centerliniesom muligt. Jo længere væk en lodret påvirkning er fra centerlinien jo mindre behøver den at være for at påvirke stabiliteten. Man kan på fig. a. forestille sig bagagen anbragt i tre forskellige zoner i forhold til bagagebærer, nemlig zone 1 lige over hjulet, zone 2 tættest med lange bagagebærers side og zone 3 udenfor zone 2. Oppakningens vægt skal aftages fra zone 1 til zone 3.

Ad. 2. Tilfælde 1 må ikke bruges kritikløst. Hvis cyklen jf. fig. c. betragtes som en stang fastholdt i dens berøringspunkt med jorden K og den holder til en side (under kørsel opad bakke er den faktisk aldrig lodret) ses, at hvis bagagen virker i A i højde med hjulaksen, får cyklen et veltende moment fra bagagen = $P \times a$. Sidder bagagen højere, som antydtes ved B, bliver momentet større, nemlig $P \times b$.

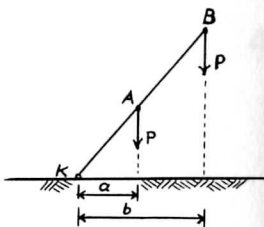


Fig. c.

Punkt A er rent teoretisk. Det befinder sig i hjulets midterplan. Men resultatet er det samme, hvis man, som det sker i praksis, anbringer $P/2$ en vis afstand til venstre og $P/2$ samme afstand til højre for A, idet påvirkningen er $P/2 + P/2 = P$ anbragt i A. Med andre ord: teoretisk skal bagagen sidde lavest muligt. Der findes så vidt vides ingen standardbagagebærere, der tillader sidetaskers underkant lavere end i højde med hjulets aksel, men der gives adskillige eksempler på cyklister, som har ladet konstruere "forlængede" bagagebærere og således har kunnet sænke oppakningens tyngdepunkt. For den normale bagagebærer viser fig. b. hvordan man skal anbringe de tungeste objekter i position 1, de næsttungeste i 2 o.s.v.

Sammenlignes tilfælde 1 med 2, fås en modstrid. Erfaringen og teorien til fig. c. viser imidlertid, at det er bedre at anbringe bagagen lavt end at centrere den over hjulet, forudsat der er rimelig balance sideværts. (Læg lidt flere gram til venstre for at kompensere for kæde og gearskit.) Ovenstående betragtninger gælder for både for- og bagbagagebærer.

Ad. 3. Det diskuteres stadig, hvad der er den bedste vægtfordeling for contra bag. De fleste synes at befinde sig godt ved en 65% bag/35% for fordeling, hvor den vægt der overføres til pedaler ikke er medregnet. Allerede uden bagage belastes baghjulet mest og skal som bekendt tillige overføre fremdrivningskraften. Når vi lægger bagage på cyklen, bliver dette forhold ofte endnu grellere med øget dækslid, brudte eger og beskadigede fælge som mulige resultater. Endvidere medfører den ret begrænsede plads at man "stabler" for højt og for langt bagud, sidstnævnte bl.a. for at hælene ikke skal støde mod sidetaskerne.

Det ideelle vægtforhold er nok 55% bag og 45% for, men det er lettere sagt end gjort. Justering af siddepositionen vil hjælpe, men kan lige så vel medføre ringere komfort, og må derfor opgives. Konklusionen er: brug af forbagagebærer støttet på forgafelen i øjer lige over forhjulets aksel. Belastningen overføres da til hjulet uden at gaffelen påvirkes nævneværdigt. Den mængde bagage, der kan placeres her, begrænses helt naturligt, når styringen bliver for træg, men også p.g.a. risiko for vibration ved høj fart.

KILDE: Bicycling aug. 1977.

J.K.

Fra Heino Døygard har vi fået følgende råd vedrørende cyklernes klargøring.

I. LARKERING .

Når du køber ny ramme eller har cyklen adskilt med henblik på den kommende "sæson", kan det efter min mening betale sig at give rammen - også evt. forkromede dele - to lag klarlak. Rammen skal naturligvis være helt ren, fx gnedet af med denatureret sprit. Efter samtale med farvehandleren ha. jeg anvendt polyurethanlak, der er helt klar og tørrer på ca. 3 timer. Fordelene ved en sådan lakering er fig. 1: Den originale lak, mærkerne og forkromningen bliver godt beskyttet. Lakeringen holder længe. Behandlingen kan kun ses derved at cyklen bliver endnu blankere og flottere.

2. PÅLØDNING.

Ved køb af ny ramme eller når den gamle skal males bør man overveje, om det ikke ville være en forenkling at rammen er forsynet med de fornødne pålodninger. I givet fald kan forhandleren lodde dem på for en rimelig penge.

Med pålodninger tænker jeg især på gearkabel- og forskiftekabelføringer på krankboxen, gevind for indskrumpning af flaskeatativ på skrårøret samt kabelstopper på højre baggaffel. Hertil kan efter behag tilføjes pålodning for montering af skifte-håndtag samt kabelstopper på overrøret for bagbremsekabel.

Efter min mening giver det en betydelig "renere" cykel med disse pålodninger. Alt for mange cykler minder om behængte juletræer med deres diverse forkromede spændebånd, som kun gør en aftørring vanskeligere og som alligevel begynder at ruste på et tidspunkt.

Hvis rammen ikke allerede er forsynet med et "drop" for baggearet, kan et sådant også loddas på. Lettest og billigst er det dog, hvis rammen fra ny af er "født" med de ønskede pålodninger, så det var måske værd at overveje ved næste køb?



HJORTEKÆRSVEJ 155 - 2800 LYNGBY
TELEFON 88 68 84 - GIRO 12 07 69

BANANI SPORT

Cyklen - der er kælet for

Vigerslevvej 35 Telefon 30 04 20



Verdensmærket

i

Gearskifttere.

RITTER CYKLER



Lynby Storcenter 88
tlf. (02) 87 66 01

Senior med cyklen på alle Europas veje.

Herbert Kollat er en "millionær i tilfredshed", pludselig er han her. Kommet fra Spanien, gør han mellemstation i Lüneburg. Penge har han ingen af, hans transportmiddel hedder panserkrydser Graf Spee, en cykel med bagagevogn.

Den 73-årige Herbert Kollat har med sig som forspand allerede over 500.000 km tilbagelagt. På spørgsmålene om han ikke snart sætter sig til ro, svarer han med blink i øjnene: "I 98% bliver jeg bosiddende, i 2% har jeg sygdommens udlængsel. I 1949 i Hamburg havde sygdommen ham pakket, mod denne gives åbenbart ingen medikament. Der begyndte et eventyrligt liv, der førte ham gennem mange lande i Europa, endog i Asien. Havde han ikke samtidig utallige avisartikler, autografer og personlige breve fra alle mulige prominente, troede man næppe hans fortællinger."

XX

Hans Bartel (Ronneburg, Sachsen), en turist fra den gamle tid på højcyklen. I tiden fra 1. juni til 1. september 1884 gennemførte han på sin højcykel følgende strækning: Ronneburg - Saalfeld - Ilmena - Meiningen - Gera - Frankfurt/M - Mainz - Mannheim - Strassburg - Basel - Konstanz - Zürich. Hen over St. Gotthardt til Mailand - Turin - Genua - Pisa - Florenz - Rom - Neapel - Foggia. Så langs Adria til Bologna og Venedig. Med skib til Triest og derpå igen med højcyklen over Graz - Wien - Prag - Chemnitz tilbage til Ronneburg.

I denne tid var luftringene endnu ikke opfundet, og landevejene var delvist meget ujævne. Endnu var turistcykling allerede kendt førend vandring blev moderne.

Hans Bartel kørte iøvrigt endnu uden cykelkort

Henning Kjær Hansen

KYSTBANESTIEN.

I. juledag cyklede jeg mod nord af stien fra Klampenborg station langs kystbanen og til Gøngehusvej i Vedbæk. Til min store glæde var der nu også på hele strækningen mellem Skodsborg og Vedbæk asfalteret. Når jeg skal passere Edelslundvej ved Tårnbækporten, kører jeg altid på fortovet langs Strandvejen og undgår derved at skulle stå af, når trapperne skal forceres. Når man netop nu krydser Mølleåen, foregår der et interessant stykke entreprenararbejde der hvor den nye jernbanebro bygges. Skulle man blive helt bjergetaget af dette, ligger Strandmøllekroen jo ved siden af, og her kan man komme ned på jorden igen. Vi håber iøvrigt, at stykket fra Mølleåen til Skodsborg snart må blive belyst i mørke stunder, men endelig ikke med lav belysning som det er sket på et kort stykke af Springforbivej og nordpå. Nævnte lave belysning blænder simpelthen. Man kører ad Skodsborgparken op til stationen, hvor man skal ind på det brolagte parkeringsareal langs etagebyggeriet Skodsborgparken, før man atter kommer ud på stien lige øst for og langs med jernbanen. Strækningen mellem Skodsborgparken og Aggershvide Alle er asfalteret meget ujævnt, men vi er sikre på at den nye asfalt blot skal have lov at sætte sig før det endelige silkelag påføres. Ved Trørødvej er der ca. loom græssti opad mod vejen, men nogle fældede træer og landmålerstokke tyder på, at stien skal ledes ned under vejen til fryd for alle cyklister og gående. Derpå er man ved Gøngehusvej og venter spændt på, hvornår forbindelsen videreføres til den eksisterende sti fra Rungsted og nordpå.

J.K.

Cykeltur til Moskva i 1980

Det er altid spændende med nye former for cykelture. Berlingske Søndag havde den 9/10-77 en artikel, hvorfra vi gengiver essensen: To brødre, Ken og Frank Larsen fra København, vil i 1980 cykle København - Moskva tur/retur, ialt mellem 2 og 3000 km, for at overvære De olympiske Lege. Men det skal helst ikke være alene. De håber bl.a. gennem dette blad at alliere sig med ligesindede og danne en gruppe på en snes personer. Hele arrangementet vil nok være lidt over en måned med dagsmarcher op til 150 km. og, så vidt vides idag, overnatning i . Der sættes på at få en ledsagevogn, som samtidig skal være bagage- og materielvogn. Ligeledes regner man med, at deltagerne får tilbudt kursus i russisk. Der er oprettet kontakt til den dansk-russiske venskabsforening, og Dansk Idrætsforbund vil også blive kontaktet for at give diverse former for hjælp.

Desforuden vil man starte fællestræning på et passende tidspunkt. Skal disse planer lykkes, opfordres interesserede til at kontakte 21årige Ken Larsen, Borgmester Fischersvej 8, I2, sal, 2500 Vaiby, tlf. (01)16-21-51 eller brgrmand 28årige Frank Larsen, Topperne 16, lejl. 32, 2620 Albertslund. Held og lykke med eksperimentet og dansen af et dansk "OL-cykelhold"

J.K.

L i t t e r a t u r .

Vort bibliotek er udvidet med følgende 4 publikationer fra Københavns Amtskommune:

- 1) "Hovedstinet i Københavns Amt, status januar 77", der opsummerer, hvor langt man er nået med enkelte hovedstier og behandler spørgsmål som f.eks.: Får vi, og hvornår får vi, stibro over Roskildevej og Jyllingevej ved Vestvolden o.s.v.
- 2) "Skitseprojekt for hovedstinet i Kbh. Amt", der meget detaljeret, ledsaget af fotos og kort fortæller om hver enkelt sti i området.
- 3) "Forslag til Etablering af sammenhængende cykelstier i Kbh. Amt", der indeholder emner som færdselstælling undersøgelse af cykeluheld, DCF's forslag til cykelgader i København, stier i Vestskoven o.m.m.
- 4) "Øverødvej-cykelstier", der detaljeret behandler relevante trafikproblemer på et begrænset område.

Fra Frederiksborg Amtskommune foreligger hæftet "Oplæg til stiplan".

Ligesom det øvrige materiale kan dette hjemlænes I måned med notering i den dertil indrettede bog i klubben.

OBS OBS OBS OBS OBS

Redaktionen gør opmærksom på at der i 1980 afholdes A.I.T.-RALLY I JAPAN, hvor vi sætter på at få et hold afsted i lighed med i år til England.

A.B.





FALKE CYKLER

Fagmæssig betjening
I kl. rep. værksted

PEUGEOT

skiller sig fordelagtigt ud
fra mængden




TOURING CYCLER
UDSTYR

Campagnolo **SUN TOUR**
SHIMANO

PREBEN RANNJE
ENGHAVEVEJ 21 (01) 24 12 95

STRONGLIGHT





Cykelture forår og sommer 1978.

- 1) Dato.
- 2) Turlængde.
- 3) Turens mål.
- 4) Mødested.
- 5) Mødetid.
- 6) Turleder.
- 7) Bemærkninger.
- 8) Tif. oplysninger.

D.C.F.-ture.

- 1) 7½
- 2) 5okm
- 3) Kalkgården, Farum.
- 4) Bellahøj v/ Frederikssundsvej/tunnel.
- 5) 08.30.
- 6) Værner Christiansen og Ernst M. Rasmussen.
- 7) Madpakke skal medbringes.
- 8) (oI) 60 5I 73 og (o2) 97 75 72.

- 1) 4/6
- 2) 60 km
- 3) Boserup/Lejre
- 4) Jyllingevej E4/Ringvej III v/Ejby
- 5) 08.30
- 6) Ruth & Sabro
- 7) Madpakke kan medbringes, frokost kan købes.
- 8) (01) 41 20 33

Endvidere arrangerer D.C.F. en weekendtur til Slagelse d. 1-2/7, en 130-km tur til Kullen d. 16/7, Øresund Rundt d. 20/8 og Midtsjællandstur d. 10/9.
Nærmere om disse arrangementer i næste nummer og i CYKLISTER 2/78, der udkommer d. 12/5 1978.

D.V.L.-ture.

- 1) 4/5 (Kr.Himmelfartsdag).
- 2) 7okm
- 3) Bastrup- Buresø.
- 4) Nørrebrohallen eller Skovbrynet station.
- 5) 10.00 eller 11.00.
- 6) Jesper Holde.
- 7) Madpakke og drikkevarer medbringes.
- 8) (oI) 34 18 11.

- 1) 10/5
- 2) 4okm
- 3) Søllerød Kirkeskov.
- 4) Nørrebrohallen eller Lyngby station.
- 5) 18.15 eller 19.10.
- 6) Kurt heltved.
- 8) (oI) 65 76 34.

- 1) 17/5
- 2) 15km
- 3) Amager Fælled og Nokken.
- 4) Nørrebrohallen.
- 5) 18.15.
- 6) Ib Bernt.
- 7) Hjemkomst ca.20.30.
- 8) (oI) 11 41 65 aften.

- 1) 24/5
- 2) 35km
- 3) Hareskoven.
- 4) Nørrebrohallen eller buddinge station.
- 5) 18.15 eller 19.00.
- 6) Jens Spemann og Lise Feilberg.
- 8) (oI) 79 13 13 og (oI) 56 26 48.

- 1) 31/5
- 2) 22km
- 3) Christianhavn.
- 4) Nørrebrohallen eller Langebro.
- 5) 18.45 eller 19.15.
- 6) Birger Madsen.
- 8) (oI) 83 60 95 aften.

Cyklerferie.
Kielerbugten rundt
24/6 - 2/7.

- 1) 24/6 - 2/7
- 3) Kielerbugten rundt.
- 7) Udførligt program med tilmeldingsblanket.
- 8) (oI) 83 60 95 eller (oI) 65 76 34, begge aften.

Cyklerferie
Sydsverige
21/7 - 30/7.

- 1) 21/7 - 30/7
- 4) Øresundsbådene, fredag aften, tid meddeles senere.
- 6) Ib Bernt og Arne Petersen.
- 7) Vandrerkort, lagenposer, sovepose, forplejningsgrej, sygesikringskort samt cykel i god stand (specielt dæk) medbringes. Tilmelding senest 1/5.
- 8) (oI) 11.41 65, aften eller (oI) 11 50 33 lokal 239, dag - (oI) 56 26 48, aften.

REDAKTION

Annelise Broe, Jernbaneallé 78 3tv
2720 Vanløse tlf. 71 76 43

Steen Hommelhoff Jensen, Rytterhusene 14
2620 Albertslund tlf. (o2) 64 31 28

Jens Thorsen, Voldumvej 65 2mf
2610 Rødovre.

Kasserer:

Hans Verner Neumann, Østerparken 20
2630 Tåstrup.
Postgiro 7 20 96 73.

turocyklisterne

9.5.78 | Avedøre Tværvej 15
kl. 19.30 | 2650 Hvidovre
Tlf. 49 46 70

karrimor

CYKLE- TASKER



NØRREBROGADE 211

DANMARKS FØRSTE
SPECIALFORRETNING
I CYKLEBEKLÆDNING M. M.