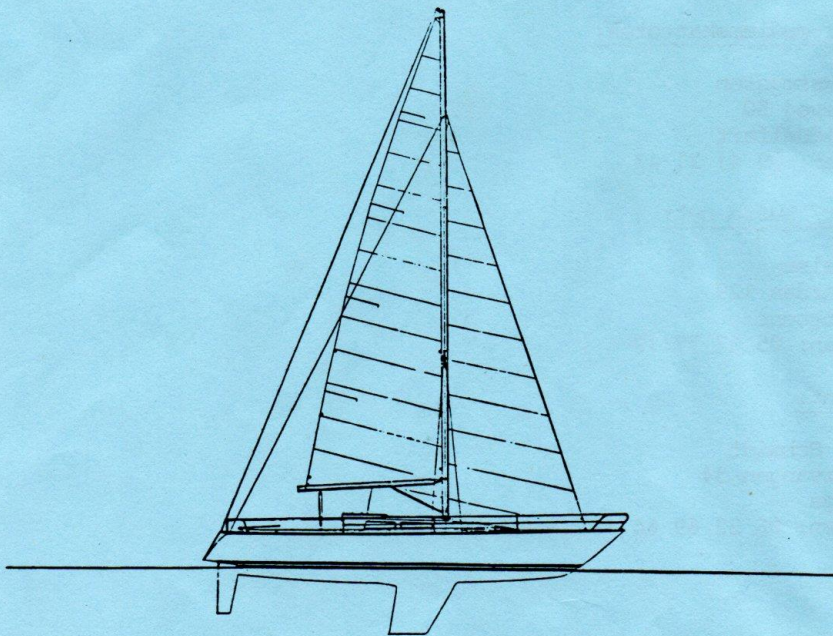


KLUBNYT
FOR

Luffe 37



Specialklub under Dansk Sejlunion

Luffe 37 - klubbens bestyrelse.

Formand:

Knud E. Hansen
Ellebuen 3
2950 Vedbæk
Tlf dag: 01 15 31 15
aften: 02 89 46 20

Næstformand/chefmaler øst for Storebælt).

Jesper Sivertsen
Lindegårdsvej 25, 2
2920 Charlottenlund
Tlf aften: 01 64 18 12

Maler.: (vest for Storebælt).

Jesper Trolle
Røsnæsvej 161
4400 Kalundborg
Tlf aften: 03 50 13 82

Kasserer/medlemskartotek:

Jørgen Rasmussen
Postmosevej 50
5500 Middelfart
Tlf aften: 09 41 21 43

Sekretær/ Luffe nyt:

Hugo Nielsen
Aboulevarden 129
8700 Horsens
Tlf aften: 05 62 77 19

Suppleant:

John W. Schmidt
Blomstervangen 34
8250 Ege
Tlf aften: 06 22 69 64

Luffenyt no 1/87

Alle Luffe 37 sejlere ønskes et godt nytår og et ønske om god sejllads i den kommende sæson.

Generalforsamlingen:

Vedlagt er referat af generalforsamlingen. Når Dansk Sejlunion har godkendt de regelændringer som vi vedtog, vil reviderede klasseregler blive udsendt.

Lillebæltspokaler:

Vedlagt er statuter for Lillebæltspokalen. Hugo Nielsen der styrer pokalserien vil så snart kapsejllads kalenderen er udkommet offentliggøre, hvilke sejlladser der indgår.

One of a kind:

Vedlagt er resultaterne af one of a kind 86, hvor Luffe 37 vandt både Scratch - DH- LYS. Flottere kan det ikke gøres. I bådnyt januar nummer vil der blive bragt en stor artikel om sejlladsen.

Kontigent:

Vedlagt er giro/medlemskort for 86/87 kontigentet på 200,- kr som vi skulle have haft udsendt i oktober måned 1986. Så et snarligt besøg på posthuset vil vi sætte stor pris på.

Referat af generalforsamling
afholdt lørdag den. 22. november 1986 i Ebeltoft.

1. Valg af dirigent.

Henrik Amdi Petersen (D110) blev valgt og konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt varslet og indkaldt.

2. Formandens beretning.

Velkommen til generalforsamling her i Ebeltoft efter sæsonen 1986.

Vi har jo lavet generalforsamlings tidspunktet om for bedre at kunne planlægge den kommende sæson og det skal vi også høre, diskutere meget mere om senere, men først skal rigets tilstand og den forgangne sæson refereres.

Vores bådtype er nu bygget i ca 120 antal heraf i Danmark 92.

Oluf Jørgensen har til Danmark ordre på 5-6 stk 37 ere til levering næste år - grunden til at antallet ikke er større vil jeg tilskrive vor kære regerings mishandling af sejlsport gennem diverse registrerings afgifter, renteskatter m. v.

Så vidt jeg er informeret er badesalget stort set gået i stå efter kartoffelkurens vedtagelse.

Konkurrerende både: f. eks x 99 er der solgt 3 af siden juli; måned og der er en hel del brugte til salg. Dynamic 35 er der kun solgt et så ringe antal totalt, at det ikke kan interessere.

Så vidt jeg kan vurdere er der ingen bådtype, der kan true Luffe 37' s stilling som den mest attraktive eentype klasse der både kan sejle kapsejllads og er en fortrinlig cruiser.

Efter den ordinære generalforsamling i april 1986 tiltrådte den nye bestyrelse med et enkelt bestyrelses medlem fra den tidligere.

Den første og alt overskyggende opgave for bestyrelsen var at få løst det problem vi havde med korte/lange køle. Bestyrelsen henvendte sig til Dansk Sejlunion og fremlagde vores problem og i samarbejde med unionen fik vi vejret og målt et repræsentativt udsnit af Luffe 37'ere i Rungsted. Ud af denne måling fik vi beregnet et nyt DH mål. Det viste sig at vort største problem slet ikke var kølene, men derimod de ændrede malkonditioner for vandline maling.

Gennem sæsonen 1986 har vi da heller ikke kunnet konstatere nogen fart forskel på både med nye og gamle køle. Den vel nok meste intensive kapsejllads serie har som vinder en båd med ny køl - 2 gammelkøl - 3 gammelkøl - 4 nykøl - 5 nykøl - 6 gammelkøl - 7 gammelkøl osv.

I løbet af foråret 1986 maj, juni har bestyrelsen haft et omfattende arbejde med at få medlemmerne til at få rettet målene ind således at man kunne tale om en klasse. I maj måned var der ud af 92 Luffe 37 ca 21, der var klassede. I dag er antallet af klassede både 57.

For også at få kommunikeret målændringer og aktiviteter ud til medlemmerne, vedtog bestyrelsen at udsende et medlemsblad - Luffenyt - der siden april måned er udkommet 6 gange. Bladet er indtil dato udelukkende skrevet af bestyrelsesmedlemmer og det finder vi ikke rigtigt - jeg vil derfor opfordre jer til endnu engang at komme med indlæg af enhver art der kan have relevans- interesse for Luffe sejlere.

I den forbindelse vil vi senere her på generalforsamlingen foreslå at vi vælger nogle ankermand, der periodisk indsender en rapport fra lokalområderne som offentliggøres i Luffenyt.

Vor seneste tiltag omkring bladet er at søge det finansieret gennem sponsor - reklame - det koster nemlig 600-700 kr hvergang vi udsender.

Af kapsejllads aktiviteter er jeg kun informeret om klassemesterskabet - Sj Rundt- Fyn Rundt og Øresundspokalen. Også derfor skal vi have ankermand.

Hugo og Jørgen havde lovet os en lillebælts pokalserie - den snød de os for - men nu skal den igang i 1987.

Er der ikke både nok til at få en serie igang på Isefjorden og hvad med Limfjorden - Syd Fyn. Er der nogen der vil lave en serie til, så kom frem - vi her i bestyrelsen skal nok hjælpe jer, hvis det er nødvendigt.

Vi på Sundet kan konstatere at den fart vi har haft i bådene i år er bedre end sidste år. Andre klasser som vi sloges med i 1985 er ikke noget problem mere - i hvertfald båd til båd - og der er mere fart i 37'erne endnu.

Andre klasser herunder BB 10 m Drabant 38 - Concord - Ylva lever stadigvæk på skrogmål fra gammel DH målstandard, hvilket vi i stærke vendinger har kritiseret D.S. for. Vi har sendt et skarpt brev til Unionen om at få rettet op på disse bådes mål.

I løbet af sæsonen opstod der en lidt overspændt situation på Øresund. Den mindes vi forhåbentligt allesammen med en vis flovhed. Situationen som den var giver ikke ligefrem reklame for vor klasse. Selvfølgelig skal alle regler overholdes, men vær nu varsom med protesterne - det viste sig jo også efter sommerferien at gemyterne var faldet til ro og god fair sejllads var dagens orden. På den anden side tilskriver jeg også den kendsgerning at vi havde den bassaralle at Luffe sejlere går op i sejlladserne med ildhu - hvilket kun en godt, og skaber en dynamisk klasse.

Gennem sæson 1986 har det også vist sig, at en revision/tilretning af klasesreglerne er ønskelig. Og vi har derfor foreslået nogle ændringer, der vil blive rig lejlighed til at diskutere senere. Bestyrelsens mål med klasse ændringerne, er at skabe en dynamisk standard båd, hvor økonomien

ikke far stillet samme krav som ved f.eks 10R sejllads, og samtidig bevarer klasse som en kombination af Racer Cruiser.

På generalforsamlingen i april sidste år var der røster fremme om Luffe 37 træf - Familie træf. Det har vi ikke haft tid til at beskæftige os med endnu - men er der folk, der gerne vil påtage sig dette vil vi gerne støtte.

Klassemesterskabet 1987 er vi i fuld gang med, at arrangere. Det bliver i Gilleleje, weekenden efter Sj. Rundt. torsdag - fredag - lørdag - søndag.

Så vil jeg slutte min beretning med, at ønske jer god vind i 1987 og at i vil udvise samme gode aktivitetsniveau, herunder at vi kan se rigtig mange Luffe 37' ere i Gilleleje til mesterskabet. Vi regner med ca. 40 både.

Beretningen blev godkendt.

3. Arsregnskab

Regnskabet blev godkendt.

4. Fastsættelse af kontigent.

Det blev besluttet, at kontigentet fastsættes uændret til kr. 200,-

5. Indkomne forslag.

Der var forslag om, at der på landsbasis skal være nogle ankermænd, som in-formerer bestyrelsen løbende om aktiviteter (kapsejlladser m.v.) i deres område, således at det kan offentliggøres i Luffe - Nyt.

Der var enighed om, at ideen var god, og man bemyndigede bestyrelsen til at udpege et passende antal ankermænd.

6. Valg af formand.

Knud E. Hansen blev genvalgt.

7. Valg af 2 bestyrelsesmedlemmer og 1 suppleant.

Frida Callesen ønskede ikke genvalg.

Forsamlingen takkede Frida for den gode indsats hun har ydet for klubben.

Jesper Trolle (D 36) blev nyvalgt og Hugo Nielsen (D 51) blev genvalgt til bestyrelsen.

John W. Schmidt (D 43) blev valgt til suppleant.

8. Valg af revisor og revisor suppleant.

Peter Josephsen (D31) blev genvalgt til revisor.

Torben Roug (D10) blev valgt til revisorsuppleant.

9. Love og klassebestemmelser.

Til generalforsamlingen havde klubbens bestyrelse udarbejdet en række forslag til ændring af klassereglerne, jvf. Luffe- Nyt no. 6.

Dette gav anledning til livlig diskussion, blandt "klubbens ivrige kapsejlere".

Følgende ændringer blev foretaget:

- 1) Tolerance på I- målets nederste placering blev vedtaget.
- 2) Tolerance på bom- profil blev vedtaget.
- 3) Materialevalg (sejldug). Generalforsamlingen valgte at ændre regler til at følge DS' s regler for DH - både.
- 4) Begrænsning til kun at må medføre 1 storsejl under kapsejllads blev vedtaget.
- 5) Bestyrelsens forslag til ændring af søgelænder blev vedtaget.
- 6) Det blev vedtaget at indføje bestemmelser til begrænsning af udstyr, der har karakter af flytbar ballast.
- 7) Der blev vedtaget ændring, der begrænser antallet af akkumulatorer til 2 stk. 70 amp/km.
- 8) Bemanningen til DS- klassemesterskaber blev ændret til at være minimum 4 personer max. 6 personer.
- 9) Det blev vedtaget at ophæve den begrænsning, at spillerne ikke må være ens. (farver).

Det blev diskuteret hvorvidt den ændring, som er blevet foreslået os af Henrik Søderlund m. h. t. topvant og løbende bakstags placering er lovlig.

Dette kunne bestyrelsen ikke umiddelbart svare på, men vil forespørge DS for afklaring af dette spørgsmål.

Forsamlingen opfordrede bestyrelsen til, endnu engang at indskærpe overfor Oluf Jørgensen nødvendigheden af at han ikke foretager ændringer, der er i strid med klassereglerne eller ændrer bådens sejlegenskaber, da dette vil medføre klassens sammenbrud.

10. Eventuelt.

Under "eventuelt" fik Bernth Hansen (D88) overrakt Øresundspokalen for Luffe 37 og blev hyldet for god sejllads i den forgangne sæson.

Øresundspokalserien vil fortsætte i 1987, og så snart kapsejlladskalenderen foreligger vil programmet blive offentlig gjort i Luffe Nyt - lovede pokalbestyrer Jesper Sivertsen.

Lillebæltspokalen kommer igang i 1987.

DS klassemesterskabet for Luffe 37 bliver afholdt i dagene 25-28 juni 1987 (weekenden efter Sj. Rundt). Tirsdag d. 25 skal bådene være disponible i Gilleleje havn for måling og vejning. Fredag vil der blive sejlet 2 sejlladser (trekantbane). Lørdag 2 sejlladser (trekantbane). Lørdag aften regattamiddag med efterfølgende "grand bal de voiles".

Søndag nøjes vi med en afsluttende trekantbanesejllads med mindre en af de foregåede sejlladser har måtte aflyses. Dette for at afslutte mesterskabet i nogenlunde ordentlig tid og således at vi alle er til stede ved præmieoverrækkelsen.

Under "eventuelt" var der forslag fra Henrik Amdi Petersen (D110) om at generalforsamling 1987 afholdes med efterfølgende middag og dans for derved at lære hinanden bedre at kende.

Dirigenten takkede for god ro og orden.



Check dit P-mål

I Horsens hjemhører der 4 Luffer. Ved en kontrolmåling sidste forår viste det sig, at P-målet på alle 4 både lå på 12,63 m. Det lyder utroligt når der er 3 års forskel på yngste og ældste båd. Maximum er 12,60 m, så mærkerne i mastetoppen skulle naturligvis rettes. Det er så heldigt at ejeren af Four-ti-Four, Leif Kristensen er brandchef i Horsens Brandvæsen. Den mest praktiske løsning på vores problem var derfor at låne en stigevoan. At der kom en alarm midt i arbejdet, var naturligvis ikke så smart- men heldigvis var det en falsk alarm, så stigevoanen var tilbage igen efter 30 min.

STATUTTER FOR
LILLEBÆLTSPOKALEN LUFFE 37

1. Kun båd hvis ejer er medlem af Luffe 37 - klubben kan deltage.
 2. Pokalens bestyrelse træffer hvert år afgørelse om hvilke stævner/sejladser, der indgår i pokalserien.
 3. Såfremt der ikke starter mindst 4 Luffe 37 i et stævne/sejlad, som af pokalens bestyrelse er blevet udpeget til at indgå, tæller dette stævne/sejlad ikke.
 4. Hver enkelt sejlad (ikke stævne) tæller med til pointgivning, dog højst 2/3 af de gennemførte sejladser med mindst 4 Luffe 37 deltagende.
 5. Point beregnes på følgende måde:
En førsteplads i en sejlad giver:
 $4 + \frac{1}{2} \times (\text{antal deltagende Luffe 37} - 4)$.
Andenplads giver 1 point mindre end 1. pladsen.
Tredieplads giver 1 point mindre end 2. pladsen.
Fjerdeplads giver 1 point mindre end 3. pladsen, osv.
indtil 0 point.
6. I tilfælde af pointlighed er vinderen af pokalen den, der har bedst placering i det stævne med flest deltagende Luffe 37.
 7. Præmieoverrækkelse skal finde sted snarest efter den sidste i serien indgående sejlad, dog senest 1 måned efter. Vinderen er forpligtet til at lade indgravere årstal, sejl.nr. bådens navn og sit eget navn.
 8. Pokalen er evigt vandrende. Sejles der et år ikke om pokalen, tilhører pokalen Luffe 37 - klubben, der skal søge genoptagelse af sejladserne efter nærværende statutter. Opløses Luffe 37 - klubben skal pokalen tilsendes sponsoren.
 9. Pokalens bestyrelse som skal bestå af 2 personer, udpeges på Luffe 37 - klubbens årlige generalforsamling.
I tilfælde af uenighed i bestyrelsen, afgøres det/de pågældende spørgsmål af Luffe 37 - klubbens bestyrelse.
 10. Sponsor for pokalen er: Horsens Sparekasse, Jessensgade 1, 8700 Horsens.
Statutterne kan ændres efter forhandling med Luffe 37 - klubbens bestyrelse og sponsoren.

Eksempel.

Et stævne med 15 deltagende Luffer giver følgende point:

1. plads	$4 + \frac{1}{2} \times (15 - 4)$	=	9,5 point
2. plads		=	8,5 point
3. plads		=	7,5 point
4. plads		=	6,5 point
5. plads		=	5,5 point
6. plads		=	4,5 point
7. plads		=	3,5 point
8. plads		=	2,5 point
9. plads		=	1,5 point
10. plads		=	0,5 point
11. - 15. plads		=	0 point

 TOTALRESULIAT ONE OF A KIND 1986

BJITYP	KORSMAN	SCRATCH	TOT	DH	TOT	RATING	LYS	TOT	PLYS
1.Luffe 37	Henrik Söderlund	2-2-2-1 (1)	1-1-1-1 (1)	7.80	1-1-1-1 (1)	1.21			
2.Carrera	Staffan Larsvall	7-6-1-2 (2)	8-6-3-2 (2)	8.05	5-4-2-2 (2)	1.22			
3.Swede 38	Stefan Winberg	9-9-3-4 (4)	6-8-2-6 (3)	7.75	7-6-3-5 (3)	1.21			
4.Diva 35	Peter Sundelin	3-3-5-21 (6)	5-3-6-21 (6)	8.25	4-2-5-23 (4)	1.24			
5.Wasa 38	Mogens B Johansen	6-4-12-3 (3)	14-7-13-5 (8)	8.40	14-5-16-3 (7)	1.24			
6.Contrast 36	Anders Tystrand	13-17-10-5 (9)	3-13-4-3 (4)	7.40	9-16-6-6 (6)	1.21			
7.Dynamic 35	Bo Erlandsson	1-1-4-21 (5)	2-2-4-21 (5)	8.20	8-3-11-23 (10)	1.28			
8.Flooe 38	Lennart Gustafsson	11-5-7-11 (7)	15-4-8-11 (7)	8.05	19-7-15-11 (13)	1.25			
9.First 375	Sune Carlsson	16-12-9-8 (10)	18-15-14-9 (15)	8.55	17-11-8-7 (8)	1.21			
10.Comfortina 36	Ingemar Bodling	14-16-8-12 (15)	11-18-7-12 (11)	7.80	6-14-4-12 (5)	1.20			
11.First Class 10	Mats Karlsson	10-8-15-7 (8)	13-9-15-7 (9)	8.00	20-13-19-9 (16)	1.26			
12.Arcona 36	Tom Carlsson	5-10-11-21 (12)	4-10-9-21 (10)	-	10-12-13-23 (14)	1.24			
13.Wasa 360	P-A Fritjofsson	4-23-13-9 (14)	9-23-12-10 (13)	8.35	2-26-12-8 (11)	1.22			
14.Mamba 36	Peter Håkansson	20-18-18-6 (19)	16-16-17-4 (12)	7.55	13-15-18-4 (12)	1.20			
15.Mamba 35	Ulf Eriksson	19-15-16-21 (21)	22-22-22-22 (21)	-	3-9-9-23 (9)	1.17			
16.Twostar 36	Håkan Södergren	8-14-14-21 (16)	7-17-11-21 (16)	7.85	11-17-14-23 (18)	1.24			
17.Jeanneau 37	Patrik Wennerström	18-7-6-21 (16)	22-22-22-22 (21)	-	21-8-7-23 (15)	1.24			
18.Omega 36	Peter Melander	12-13-23-10 (18)	10-14-23-8 (14)	7.80	16-19-26-10 (20)	1.24			
19.Maram 35	Per Georen	3-15-7-23 (13)	22-22-22-22 (22)	-	12-18-10-23 (17)	1.27			
20.Ravage 36	Lars Lind	15-11-19-21 (20)	17-12-18-21 (16)	8.35	15-10-20-23 (19)	1.23			
21.Mavcat 36	Carl Temple	9-9-6-23 (11)	22-22-22-22 (22)	-	22-20-21-23 (22)	1.40			
22.RB 111	Benny Nilsson	17-23-17-21 (17)	12-23-16-22 (17)	7.75	18-26-17-23 (21)	1.23			

FARTANALYS SEGLING 1		NU 3-7m/s		KRYSS		LANS	
	SLØR	LANS	KRYSS	LANS	KRYSS	LANS	KRYSS
BATTYP	FART	FAKT	FART	FART	FART	FART	FART
Havcat 36	6.79	4.86	5.36	5.13	6.44	6.45	
Diva 35	6.67	5.28	5.84	5.25	6.22	6.73	
Dynamic 35	6.65	5.47	6.01	5.26	6.51	6.60	
Luffe 37	6.60	5.34	6.24	5.18	6.72	6.26	
Wasa 38	6.53	5.04	5.89	5.26	6.01	6.29	
Maram 35	6.49	5.45	5.41	5.32	6.71	6.79	
Omega 36	6.47	5.26	5.52	5.27	5.64	6.57	
Eloge 38	6.38	5.02	5.76	5.32	5.62	6.71	
RB 111	6.36	4.94	5.62	4.98	5.66	6.67	
Arcona 36	6.30	5.09	5.92	5.26	6.03	6.48	
Comfortina 36	6.33	4.98	5.63	5.24	5.76	6.62	
Wasa 360	6.33	5.52	5.84	5.15	6.21	6.28	
Twostar 36	6.30	5.13	5.71	5.30	5.82	6.57	
Swede 38	6.29	5.27	5.77	4.91	5.85	6.29	
Jeanneau 37	6.26	5.01	5.53	5.17	5.35	6.65	
First Class 10	6.22	5.09	5.73	5.18	6.00	6.37	
Carrera	6.19	5.05	6.10	5.13	6.14	6.37	
Ravage 36	6.15	5.32	5.45	5.50	5.59	6.80	
Contrast 36	6.13	5.05	5.53	5.47	5.93	6.34	
First 375	6.02	5.08	5.40	5.45	5.70	6.34	
Mamba 35	5.97	4.87	5.54	5.70	5.47	6.70	
Mamba 36	5.89	4.91	5.40	5.47	5.65	6.74	

FARTANALYS SEGLING 2

	KRYSS	SLØR	SLØR	KRYSS	LANS	KRYSS
BAT	FART	FART	FART	FART	FART	FART
Dynamic 35	7.00	9.13	9.26	6.80	6.54	6.68
Wasa 360	6.78	8.51	8.36	6.52	6.26	6.61
Luffe 37	6.74	8.60	8.56	7.11	6.60	6.55
Eloge 38	6.69	8.52	8.47	6.73	6.57	6.19
Jeanneau 37	6.61	8.43	8.34	6.25	6.47	6.44
Ravage 36	6.53	8.52	8.42	6.58	5.88	6.10
Wasa 38	6.41	8.55	8.52	6.66	6.17	6.75
Diva 35	6.30	8.68	8.51	6.98	6.46	6.84
RB 111	6.36	8.41	7.98	6.46	6.35	5.77
Arcona 36	6.30	8.42	8.23	6.48	6.68	6.00
First Class 10	6.27	8.49	8.25	6.29	6.33	6.72
Havcat 36	6.23	8.61	8.44	6.96	5.98	6.36
Carrera	6.30	8.19	8.17	6.91	6.50	6.44
First 375	6.18	8.13	8.25	6.14	6.41	6.72
Mamba 35	6.03	8.25	8.28	5.73	6.33	6.36
Swede 38	5.98	8.19	8.27	6.80	6.37	6.16
Maram 35	5.74	8.25	8.90	6.48	6.54	6.38
Twostar 36	5.94	8.34	8.28	5.73	6.25	6.37
Mamba 36	5.90	8.09	8.09	5.93	5.93	6.21
Contrast 36	5.79	8.26	7.59	5.92	6.09	6.40
Omega 36	5.84	8.03	8.31	6.22	6.43	5.94
Comfortina 36	4.98	8.07	8.08	6.61	6.24	6.68

FARTANALYS SEGLING 3

	KRYSS	SLØR	SLØR	KRYSS	LANS	KRYSS
BAT	FART	FART	FART	FART	FART	FART
Dynamic 35	6.22	8.89	8.82	6.88	6.49	6.29
Wasa 360	6.90	8.28	9.35	6.02	6.29	5.61
Luffe 37	7.30	8.46	8.38	6.77	6.60	6.72
Eloge 38	6.48	8.79	8.51	6.27	6.31	5.92
Jeanneau 37	7.25	7.93	7.95	6.35	6.19	6.04
Ravage 36	6.14	8.49	8.24	5.71	5.21	5.55
Wasa 38	7.20	8.05	7.72	6.29	6.29	5.63
Diva 35	6.56	9.03	8.62	7.03	5.87	6.22
RB 111	6.02	8.49	8.30	6.38	5.28	5.78
Arcona 36	6.64	8.66	8.51	6.27	6.00	5.89
First Class 10	6.25	8.83	8.67	5.86	5.39	6.42
Havcat 36	6.88	8.68	8.96	6.33	5.85	6.72
Carrera	7.27	8.46	8.38	6.66	6.69	6.83
First 375	7.06	8.30	8.12	6.54	5.89	5.97
Mamba 35	5.99	8.31	8.35	6.29	5.16	5.86
Swede 38	7.15	8.18	8.26	6.87	6.18	6.58
Maram 35	7.18	8.42	10.47	6.74	6.37	5.36
Twostar 36	6.34	8.70	8.75	5.63	5.74	6.52
Mamba 36	5.97	8.33	8.14	5.73	5.08	6.02
Contrast 36	6.68	8.37	8.35	6.38	5.89	5.99
Omega 36	6.50	8.74	8.07	6.14	6.55	5.51
Comfortina 36	6.25	8.59	8.45	6.38	6.39	6.27

FARTANALYS EFTER ATTA KRYSSBOGAR

SNABBASTE	KRYSS	KRYSS	KRYSS	KRYSS	KRYSS	KRYSS	KRYSS	KRYSS	MEDEL	DIFF
KRYSSBAT	KoR 1	KoR 1	KoR 2	KoR 2	KoR 2	KoR 3	KoR 3	KoR 3	FART	KNOP
Luffe 37	6.21	6.72	6.74	7.11	6.55	7.30	6.77	6.72	6.77	0.00
Carrera	6.10	6.14	6.30	6.91	6.44	7.27	6.65	6.83	6.58	-0.19
Dvynamic 35	6.01	6.51	7.00	6.80	6.68	6.22	6.88	6.29	6.55	-0.22
Diva 35	5.84	6.22	6.30	6.98	6.84	6.56	7.03	6.22	6.50	-0.27
Havcat 36	5.36	6.44	6.23	6.96	6.36	6.88	6.33	6.72	6.41	-0.36
Swede 38	5.77	5.85	5.98	6.80	6.16	7.15	6.87	6.58	6.40	-0.37
Wasa 360	5.84	6.21	6.78	7.11	6.55	6.90	6.02	5.61	6.36	-0.39
Wasa 38	5.89	6.01	6.41	6.66	6.75	7.20	6.29	5.63	6.36	-0.41
Maram 35	5.41	6.71	5.74	6.48	6.38	7.18	6.74	5.36	6.25	-0.52
Jeanneau 37	5.53	5.35	6.61	6.25	6.44	7.25	6.35	6.04	6.23	-0.54
First 375	5.40	5.70	6.18	6.14	6.72	7.06	6.54	5.97	6.21	-0.56
Eloge 38	5.62	5.66	6.69	6.73	6.19	6.48	6.27	5.92	6.20	-0.57
Arcona 36	5.92	6.03	6.30	6.48	6.00	6.64	6.27	5.89	6.19	-0.58
First Class 10	5.73	6.00	6.27	6.29	6.72	6.25	5.86	6.42	6.19	-0.58
Contrast 36	5.53	5.93	5.79	5.92	6.40	6.68	6.38	5.99	6.08	-0.69
Comfortina 36	5.63	5.76	4.98	6.61	6.68	6.25	6.38	6.27	6.07	-0.70
Twostar 36	5.71	5.82	5.94	5.73	6.37	6.34	5.63	6.52	6.01	-0.76
Ravage 36	5.45	5.59	6.53	6.58	6.10	6.14	5.71	5.55	5.96	-0.81
RB 111	5.62	5.66	6.36	6.46	5.77	6.14	5.71	5.55	5.91	-0.86
Mamba 35	5.54	5.47	6.03	5.73	6.36	5.99	6.29	5.86	5.91	-0.86
Omega 36	5.52	5.64	5.84	6.22	5.94	6.50	6.14	5.51	5.91	-0.86
Mamba 36	5.40	5.65	5.90	5.93	6.21	5.97	5.73	6.02	5.85	-0.92

FARTANALYS EFTER ATTA SLÖR-0 LÄNSBOGAR

SNABBASTE	SLÖR	LANS	SLÖR	SLÖR	LANS	SLÖR	SLÖR	SLÖR	MEDEL	DIFF
BATTYP	KoR 1	KoR 1	KoR 2	KoR 2	KoR 2	KoR 3	KoR 3	KoR 4	FART	KNOP
Dvynamic 35	6.65	6.60	9.13	9.26	6.54	8.89	8.82	11.06	8.37	0.00
Luffe 37	6.60	6.26	8.60	8.56	6.60	8.46	8.38	11.79	8.16	-0.21
First Class 10	6.22	6.37	8.49	8.25	6.33	8.83	8.67	10.94	8.01	-0.36
Eloee 38	6.38	6.71	8.52	8.47	6.57	8.79	8.51	9.56	7.94	-0.43
Wasa 360	6.33	6.57	8.51	8.36	6.26	8.28	9.35	9.48	7.89	-0.48
Carrera	6.19	6.37	8.19	8.17	6.50	8.46	8.38	10.71	7.87	-0.50
Omega 36	6.47	6.57	8.03	8.31	6.43	8.74	8.07	9.90	7.82	-0.55
Maram 35	6.49	6.79	8.25	8.90	6.54	8.42	10.47	6.37	7.78	-0.59
Mamba 36	5.89	6.74	8.09	8.09	5.93	8.33	8.14	10.42	7.70	-0.67
Swede 38	6.29	6.29	8.19	8.27	6.37	8.18	8.26	9.42	7.66	-0.71
First 375	6.02	6.34	8.13	8.25	6.41	8.30	8.12	9.47	7.63	-0.74
Diva 35	6.67	6.73	8.68	8.51	6.46	9.03	8.62	5.87	7.57	-0.80
Contrast 36	6.13	6.34	8.26	7.59	5.92	8.37	8.35	9.57	7.57	-0.80
Comfortina 36	6.33	6.62	8.07	8.08	6.24	8.59	8.45	8.17	7.57	-0.80
Havcat 36	6.79	6.45	8.61	8.44	5.98	8.68	8.96	5.85	7.47	-0.90
Arcona 36	6.30	6.48	8.42	8.23	6.68	8.66	8.51	6.00	7.41	-0.96
Twostar 36	6.30	6.57	8.34	8.28	6.25	8.70	8.75	5.74	7.37	-1.00
Jeanneau 37	6.26	6.65	8.43	8.34	6.47	7.93	7.93	6.19	7.28	-1.09
RB 111	6.36	6.67	8.41	7.98	6.35	8.49	8.30	5.28	7.23	-1.14
Mamba 35	5.97	6.70	8.25	8.28	6.33	8.31	8.35	5.16	7.17	-1.20
Wasa 38	5.89	6.01	6.41	8.42	5.88	8.49	8.24	5.50	6.86	-1.51
Ravage 36	6.15	6.80	8.52	6.58	6.10	6.14	5.71	5.55	6.44	-1.93

Båtar som ej var med i slör 4 har istället fått med läns kör 3.

I tidningen redovisas endast de fyra bästa bogarna kör 1-3.



Diamond Sailmakers a/s

Sundkrogskaj 8-10
p.o. box 2668
DK 2100 København Ø
Tlf.: 01-20 40 90
Telex: 22641 Sails DK

Kæde Luffe 37 seilec

Januar 1987.

Vi har gennem hele Luffe 37'erenes levetid været nær knyttet til udviklingen af bådens udstyr og rig. Også nu i sidste omgang, hvor specielt riggen og derfor også sejlene har gennemgået en modernisering i lyset af de erfaringer, som vi har høstet gennem årene.

Lad det være sagt med det samme: Der er ikke tale om kostbare eller urimelig arbejdskrævende ændringer, men justeringer som gør båden hurtigere og specielt sikrere for en minimal indsats.

For at forstå baggrunden for de ændringer, der er foretaget og specielt de deraf følgende trimanvisninger, må vi et øjeblik kigge nærmere på bådens karakteristika:

Skroget er langt, slankt og letdrevet.

Det medfører, at rorbalancen er upåvirket - eller næsten upåvirket af krængning.

Samtidigt betyder det, at båden har en ret stor våd overflade i forhold til sejlarealet. Dette forhold betyder, at i let vind bør sejlene være relativt hule.

I frisk vind derimod, skal sejlene flades virkeligt ud for at reducere krængningen og dermed afdriften.

Sagt på en anden måde: Bådens bølgemodstand er lille, derfor kræver den lille fremdriftskraft i frisk vind, hvor bølgemodstanden er væsentligere end overflademodstanden (våd overflade). I let luft derimod, hvor overflademodstanden er væsentligere end bølgemodstanden, kræves der ret hule sejl med stor trækraft.

Branch offices

Diamond Sailmakers
Norge a/s
Postbox 60
N1555 Son

Velas Campos
Rosa Jardón 5
Madrid

Representatives

Sweden
Finland
Germany
Italy
England
Switzerland
USA



Dette bevirker, at vi må stille følgende krav til sejl og rig:

Genuaens dybde/facon og Storsejlets dybde/facon skal kunne justeres uafhængigt af hinanden. Da en vigtig faktor i påvirkningen af forsejlens facon er, hvor tot forstaget sættes (ved haling af bakstagene), må dette kunne ske uden at påvirke mastens bøining (og dermed storsejlets facon).

Storsejlets trim bestemmes ved justering af bomudhal, minireb, storsejlsfald, cunningham, storskøde og sidst, men ikke mindst, gennem mastebøjningen.

Mastebøjningen kontrolleres igen ved hækstagsjustering, kiler i mastehullet og trimning af undervantene.

Alle disse tiltag er afhængige af mastens og riggens stabilitet og trimbarhed.

Derfor har vi fundet visse modifikationer af riggen påkrævede for, at opnå optimale trimresultater:

1) De nederste salingshorn er blevet gjort længere. Derfor skal undervantene sættes hårdere og dette stabiliserer igen hele undermasten.

2) Indfæstigelsen af topvantet er flyttet ned og den øverste saling gjort kortere. Begge dele for at give bedre plads til genuaens agterlig (større overlap). Styrken er ikke forringet, da vinklen mellem topvant og masten bibeholdes.

3) Indfæstigelsen af bakstaget er flyttet op (bakstag og forstag indfæstigelsen sidder nu i samme højde), derved undgås "S" krumning af masten ved øget belastning.

Vi har herved opnået følgende fordele:

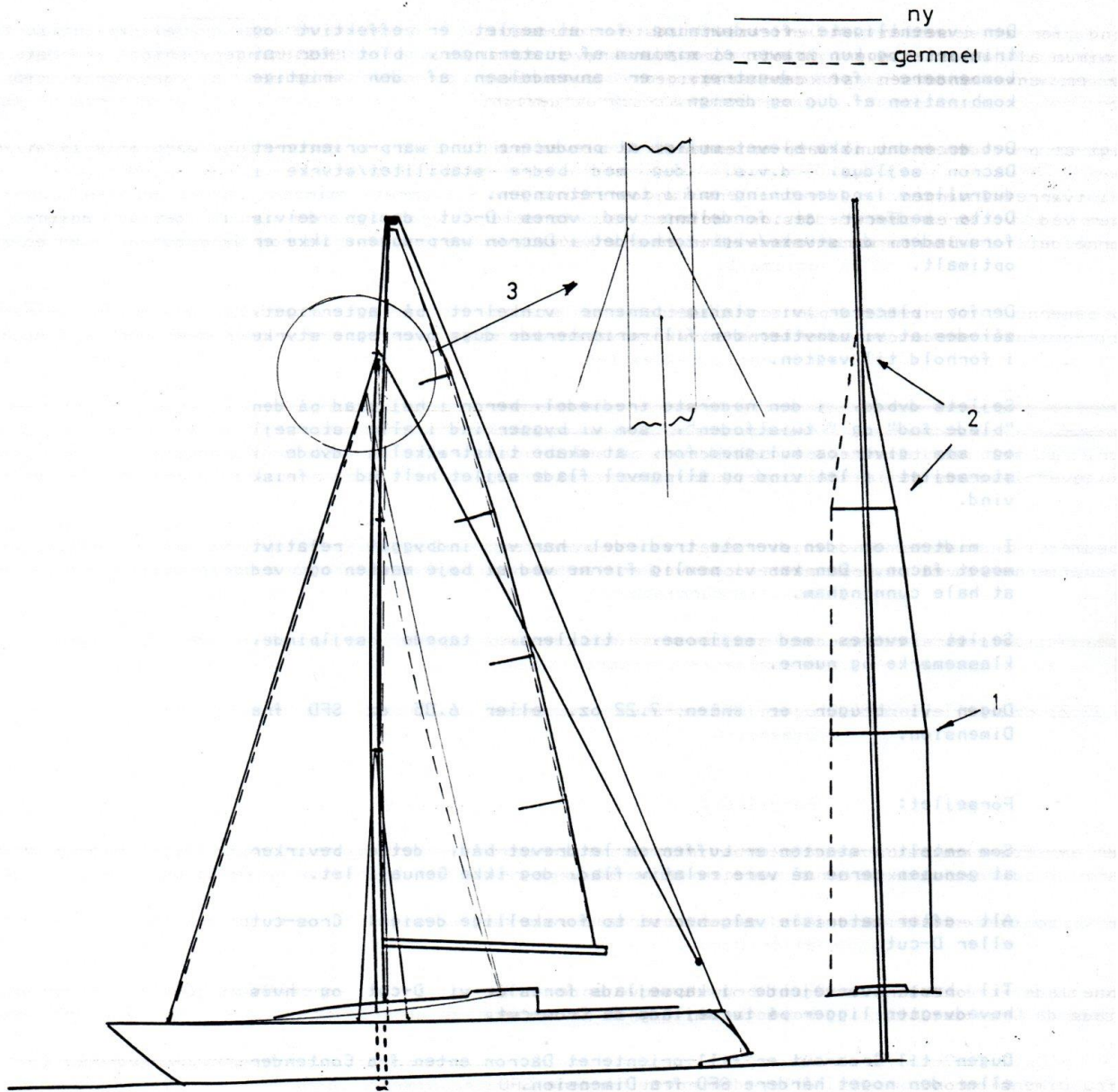
1) Genuaens agterlig kan være mere positivt). Vi får altså større areal, mere overlap og dermed et mere effektivt sejl.

2) Da masten nu vil krumme mere jævnt, også i toppen, kan bredden på storsejlet øges (mere mastekurve og større kappe). I alt bliver bredden i toppen ca. 8 cm større og derved øges det effektive areal.

Vi skal for god ordens skyld bekræfte, at standard klassemålene naturligvis overholdes.

Disse få, men meget afgørende ændringer blev første gang testet i One Off A Kind 86 sejladsene ved Stockholm. Disse sejlads, der foregik i september, bevidste klart det nye trims flexabilitet og styrke. Luffe 37'eren vandt både efter Scratch, DH, og LYS i vindforhold fra ca. 2 m/sek. til 20 m/sek.

Vort sejl design er ikke blot ændret og forbedret p.g.a. det ny trim, men også ud fra erfaringer samlet fra sejlads over hele Danmark.



Principperne bag Diamant-Sejl til Luffe 37 er følgende:

Storsejlet:

Den væsentligste forudsætning for at sejlet er effektivt og trimbart og kun kræver et minimum af justeringer, blot for at kompensere for dugstræk, er anvendelsen af den rigtige kombination af dug og design.

Det er endnu ikke blevet muligt at producere tung warp-orienteret Dacron sejldug, d.v.s. dug med bedre stabilitet/styrke i dugrullens længderetning end i tværretningen.

Dette medfører at fordelene ved vores D-cut design delvis forsvinder, da styrke/vægt forholdet i Dacron warp-dugene ikke er optimalt.

Derfor placerer vi stadig banerne vinkelret på agterliget, således at vi udnytter den fill-orienterede dugs overlegne styrke i forhold til vægten.

Sejlets dybde, i den nederste trediedel, beror i høj grad på den "bløde fod" og "twistfoden", som vi bygger ind i alle storsejl og som giver os mulighed for, at skabe tilstrækkelig dybde i storsejlet i let vind og alligevel flade sejlet helt ud i frisk vind.

I midten og den øverste trediedel har vi indbygget relativt meget facon. Den kan vi nemlig fjerne ved at bøje masten og ved at hale cunningham.

Sejlet leveres med sejlpose, ticklers, tapede sejlpinde, klassemærke og numre.

Dugen vi bruger er enten 7.22 oz. eller 6.05 oz SFD fra Dimension.

Forsejlet:

Som omtalt i starten er Luffen en letdrevet båd, dette bevirker at genaen gerne må være relativ flad, dog ikke Genua I let.

Alt efter materiale valg har vi to forskellige design: Cros-cut eller D-cut.

Til brug overvejende i kapsejls foreslår vi D-cut og hvis hovedvægten ligger på tursejls da Cros-cut.

Dugen til Cros-cut er fill-orienteret Dacron enten fra Contender eller den noget hårdere SFD fra Dimension.

Til vores high tech design, som vi kalder D-cut bruger vi warporienteret Mylar fra Dimension.

Da belastningen ikke er ens overalt i sejlet, varierer vi dugvægten efter denne, således opnår vi det lettest mulige sejl, uden at midste styrke.

Vores foreslag til valg af forsejl kan deles op i to grupper alt efter sejladsstype:

	Tur/Kapsejlad	Racing
Genua I let	4.75 oz Cros-cut	Mylar 2.2/2.7 oz D-cut
Genua I all round	6.66 oz Cros-cut	Mylar 3.2/3.7 oz D-cut
Genua II	7.66 oz Cros-cut	Mylar 3.7/4.2 oz D-cut
Genua III HA	7.66 oz	6.55 oz Dimension SFD
Genua IV	8.66 oz	7.55 oz Dimension SFD

Spilerven:

Til Tur/kapsejleren anbefaler vi en traditionel Triradial spilver i en 0.75 oz nylon og et areal på 89 kvadratmeter, der er max. ifølge klassereglerne.

Kapsejleren der gerne belaster sin spilver noget mere, vil have fordel af en max. klasse D-cut spilver også i 0.75 oz. Ved denne skæring beholder spilveren den ønskede facon over et større vindregister, da dugens bedste trækretning udnyttes bedst muligt.

Skæringsspilveren der også er D-cut er i en 1.5 oz nylon og med et areal på 72 kvadratmeter.

Som du kan se, er det ikke tilfældigheder eller tilfældige modeldiller, som ligger bag design og udvikling af Luffe 37 sejl fra Diamond Sailmakers, men baseret på kapsejladresultater og seriøs testning af modeller og materialer.

Vil du være sikker på, at være konkurrencedygtig også i den kommende sæson, ring eller skriv til Luffe eksperten Henrik Søderlund, som i flere år har stået for vor del af samarbejdet med bådebyggeriet og masteproducenten, og som med mange timer i luffebådene, kan give dig den bedste rådgivning med hensyn til trim og ved eventuelt køb af nye sejl.

Med venlig sejlerven

Diamond Sailmakers A/S.