

Luffe 37



**Luffenyt/forår '95**

**Bestyrelsen**

Formand D 72	Peer Jensen Mosevænget 17, 5500 Middelfart Tlf. 64 40 23 79
Sekretær D 27	Vagn Rud Larsen SV. Dyringsvej 31, 7100 Vejle Tlf. 75 82 98 61
Kasserer D 34	Jørgen Rasmussen Strandvejen 199, 5500 Middelfart Tlf. 64 40 66 19
Bestyrelsesmedlem D 44	Leif Christensen Præstemarksvej 21, 8700 Horsens Tlf. 75 65 34 74
Bestyrelsesmedlem D 88	Bernt Hansen Glerupvej 18, 2610 Rødovre Tlf. 44 94 94 11
Suppleant D 74	Henning Hansen Vejøvænget 36, 5500 Middelfart Tlf. 64 41 23 32
Revisor D 126	Birger Scheufens Møllegade 1, 3250 Gilleleje Tlf. 48 30 33 30
Revisorsuppleant D 49	Ejnar Larsen Karlavej 18, 5270 Bogense Tlf. 66 18 19 91
Pokalbestyrer Øresund D 5	Flemming Christiansen Vemmetofte Alle 27, Farum Tlf. 31 68 09 99
Pokalbestyrer Lillebælt D 161	Ove Rasmussen Trapholtparken 14, 6000 Kolding Tlf. 75 53 46 20

**Foråret 1995**

<b>Indholdsfortegnelse</b>	<b>side</b>
Forord	3
Generalforsamling	3
Sidste nyt fra Oluf	4
DM 1995	4
Tips og gode ideer	7-9
Langtur i Amigo	10-13
Grejbørsen	13
Dansk Sejlunion	14
Tegning af siddebræt	15



**Forord**

Foråret står for døren, og vi skal ud at rive i tovværket igen.

I vinterens løb har Dansk Sejlunion accepteret vores detailforslag vedrørende sikkerheds-/siddebrædder, og længere inde i bladet er forslaget beskrevet.

Det kræver nu bare sin endelige godkendelse ved generalforsamlingen i Vejle her til sommer.

DM ligger helt fast i dagene 3-6 august 1995 med Sejlklubben Neptun i Vejle som arrangør, så reserver dagene allerede nu. Se i øvrigt en nærmere beskrivelse af stævnet inde i bladet.

Der sker fortsat en del bådeskift i klubben nærmest som et generationsskifte, så vi vil opfordre alle til at "hanke op" i de nye medlemmer, og få dem ud på banerne, det vil styrke klassen.

I øvrigt ligger vi nu inde med samtlige tegninger, som vores klassebestemmelser referer til, og de kan rekvireres hos undertegnede mod et mindre trykningsgebyr.

Med disse ord vil bestyrelsen gerne ønske jer en rigtig god sejlersæson 1995.

På bestyrelsens vegne  
Peer Jensen

**Ordinær****Generalforsamling**

Der indkaldes herved til ordinær generalforsamling torsdag den 3. august 1995 kl. 20.00 i Sejlklub Neptuns lokaler.

**Dagsorden:**

1. Valg af dirigent
  2. Formandens beretning
  3. Årsregnskab
  4. Fastsættelse af kontingent
  5. Indkomne forslag
  6. Valg af formand
  7. Valg af 4 bestyrelsesmedlemmer og 1 suppleant
  8. Valg af revisor, samt revisorsuppleant
-

9. Love og klassebestemmelser

10. Eventuelt

Forslag og lovændringer, der ønskes behandlet på den ordinære generalforsamling, skal være bestyrelsen i hænde senest 14. dage før generalforsamlingen.

Bestyrelsen.

#### Sidste nyt fra Oluf

Der er begyndt at ske noget på Luffe 37-fronten, idet Oluf har leveret 3 stk. i år - indtil nu dog foreløbig kun til udenlandske kunder, men der kommer muligvis også en dansk, hvis tingene falder rigtigt på plads. Ellers er det fortsat de store Luffer, som bliver produceret på værftet.

Oluf er igang med at kigge på produktionen af vore sikkerheds-/siddebrætter, og et fikst og færdigt tilbud vil fremkomme, såsnart de bliver endelig godkendt på generalforsamlingen.

#### DM 1995

Hej alle Luffesejlere, så er det tid at finde kalenderen frem og slå tykke streger under den 3.-4.-5. og 6. august, - vi regner med jer.

Det der skal ske er, at vi skal have afviklet vort DM for LUFFE 37. Vi har nu sørget for at rammerne er i orden til at få et par gode dage med mange oplevelser.

Stævnet er lagt på Vejle Fjord, der ligger skønt placeret nord for Lillebælt, et godt vand at sejle på. Dette gælder både når vi snakker kapsejlad og tursejlad.

For dem der vil deltage i stævnet mener vi, at SNV virkelig byder på gode rammer.

Vi kan igen i år ligge gratis i havnen under stævnet, og dette gælder fra week-enden før stævnet til week-enden efter stævnet.

For de der deltager i DM bliver startgebyret 450,- kr. Prisen er sat ud fra et minimum på 20 både, såfremt dette tal ikke nås skal Luffe-klubben afregne for de manglende. Derfor opfordrer vi alle til at komme, så vi kan vise, at der stadig er gang i en Luffe 37.

**Tidsprogram for stævnet ser foreløbig således ud:**

Torsdag den 3/8-1995:  
Måling og vejledning

Kl. 19.00 Velkomst v/SNV  
Gennemgang af stævnet/praktiske oplysninger  
Kl. 20.00 Generalforsamling i Luffe 37 klubben  
Jvf. lovene  
Herefter hyggeligt samvær

Fredag den 4/8-1995:  
Der sejles to sejlads

Kl. 19.00 Grillaften i restauranten og på terrassen.  
SNV stiller grillen op

Lørdag den 5/8-1995:  
Der sejles to sejlads

Kl. 20.00 Festmiddag m. musik.

Søndag den 6/8-1995:  
Der sejles to sejlads

Umiddelbart efter sidste sejlads er der præmieuddeling og alm. hygge for de der bliver.

Vi kan endvidere oplyse, at der for pårørende er mulighed for at besøge Legoland, da der går bus fra Vejle station til Billund. Afstanden er kun ca 25 km.

Ud fra disse oplysninger, håber vi at møde de fleste Luffe 37 sejlere, således at vi kan få nogle gode, hyggelige dage i SNV og på fjorden.

**Nyhed**

Sejlkлубben Neptun har fornøjelsen at indbyde alle Luffe 37 sejlere fra DM stævnet til at deltage i den 5. i rækken af festlige og fornøjelige sejlads, samlet i én uge under navnet

**"Vejle Fjord Ugen".**

Program for Vejle Fjord Ugen

Onsdag den 9. aug. Kl. ca. 1845. De Stålsatte Damers  
sejlads - en anderledes sejlads.

Fredag den 11. aug. Kl. ca. 1800. Albani's natsejlads.  
Vejle inder og yderfjord.  
Efter sejladsen kan der købes suppe/-  
natmad i klubhuset.

Lørdag den 12. aug. Kl. ca. 0930. Astrid's dametur - damekapsejlads på trekantbane. Vejle inderfjord.

Kl. ca.1400. Vejle Havn's gatesejlads. Sejlads med top og bundmærke og med gate i midten. Vejle inderfjord.  
KL. ca 1900. Sejlerfest.

Søndag den 13. aug. KL. ca. 1030. EGE's stjernesejlads. Her vil gasterne komme på arbejde i denne sejlsportens svar på cykelsportens "Stjerneløb". Vejle inder og yderfjord.  
KL. ca. 1500. Afslutning

Med disse meget anderledes sejlads er der lagt op til en spændende og inspirerende oplevelse. Vi håber derfor, at mange Luffe 37 sejlere vil udnytte lejligheden, nu da båden alligevel ligger i Vejle, til at "forlænge" DM stævnet ved at deltage i sejladserne eller blot nogle af dem.

Der tages forbehold for programmet og tidspunkterne, men et endeligt program vil blive medsendt indbydelsen til vort DM.

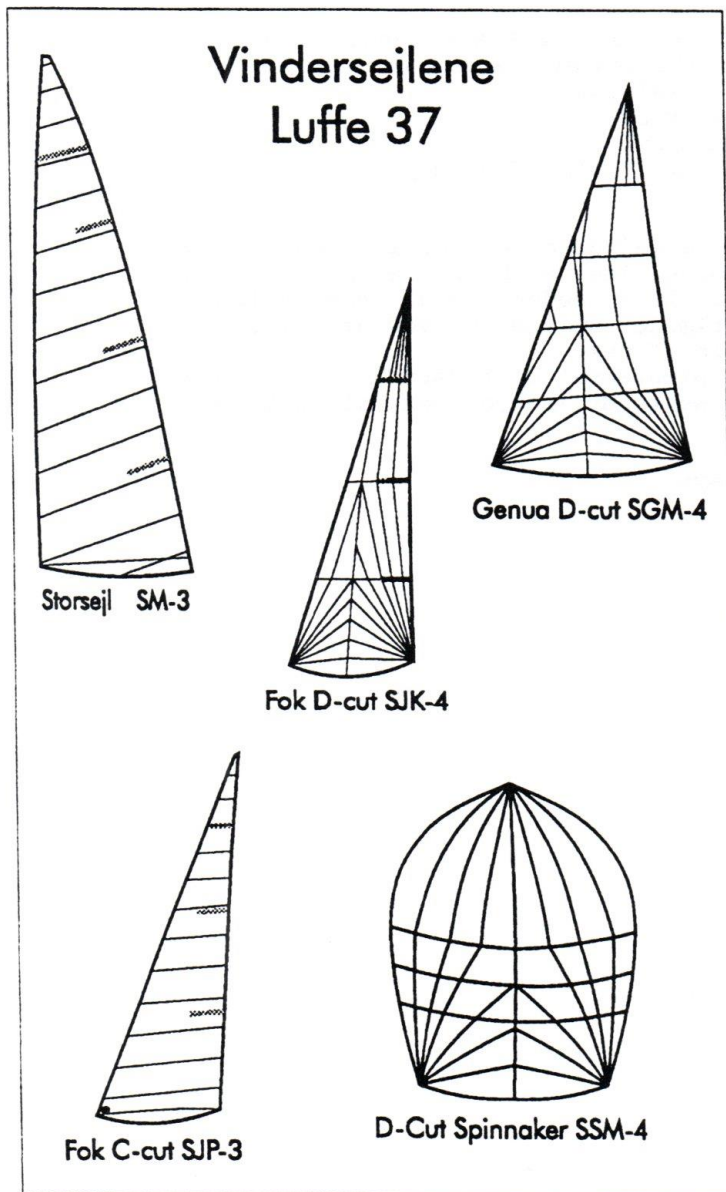
Med et forhåbentlig gensyn  
i Vejle den  
3.-4.-5. og 6. august

På bestyrelsens vegne

Vagn Rud, D 27



# Luffe 37 - Sailormade by Diamond.



Diamond Sailmakers har igennem de sidste sæsoner været førende indenfor udviklingen af sejl til Luffe 37'eren.

Derfor tilbyder vi også dig at nyde godt af Diamonds unikke design og materialeviden. Enten med nye Diamond sejl eller med trim af de gamle.

Ring til Diamond på 31 20 40 90 og få vores tilbud på hurtigere sejl.

Spørg eksperterne.

Diamond Sailmakers  
Din ekspert for Luffe 37 sejl.



**DIAMOND**  
sailmakers

Sundkrogskaj 8  
2100 København Ø  
Tel. 31 20 40 90  
Fax 31 20 44 12

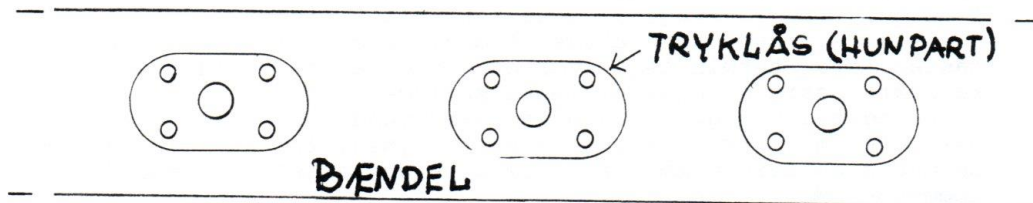


### Tips og gode ideer.

#### Sprayhood.

Alle os som har sprayhood, slås hvert år med alle disse tappe, som sidder i en pæn række på karm og ruftag. Man taper dem møjsommeligt ind til de store kapsejladser, for ikke at rive spileren, når den tages op og ned.

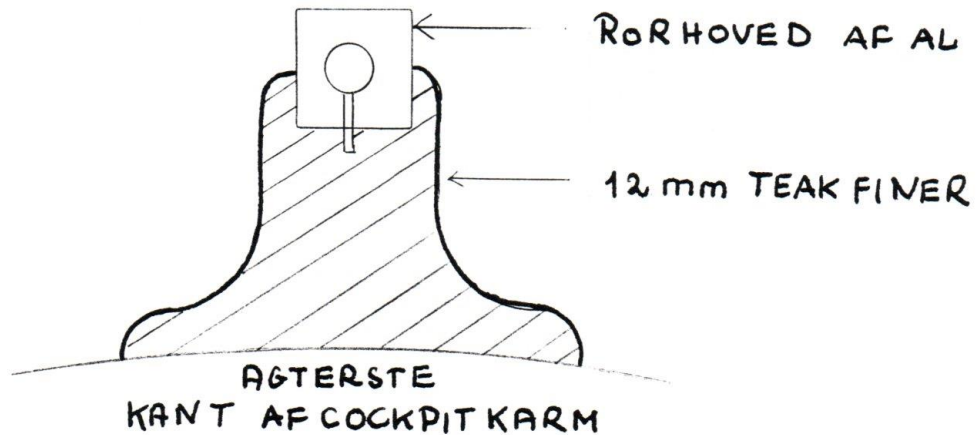
En bedre løsning ville være et langt bændel, som har påmonteret lukkebeslaget til tapperne. Dette gøres i praksis på den måde, at man tager ca. 4 meter bændel, og starter med at mærke hver enkelt taps' placering op, hvorefter man går til den lokale sejlmager, og får "slået" lukkemekanismen i - slut med alt det taperi.



#### Lås til ror.

På rorlejerne er der et konstant slid, og det største slid sker nok, når vi ligger i havn, og ikke har bundet roret.

Nedenfor har vi fået et godt forslag fra "Pink Lady". Det er afprøvet, og det virker.



## 2 Knækkede Forstag.

Jeg har to gange indenfor 2 år været udsat for den ubehagelige situation, at mit forstag knækkede, begge tilfælde, mærkeligt nok, i svag til let vind 4-6 m/s, og i begge tilfælde ved indgangen til terminalen, som går ind i masten.

Sidste gang var under DM-1994, hvor uheldet resulterede i kåringen som stævnets uheldigste båd, med en vunden spilerstage i kulfiber som præmie - ganske godt gået!!

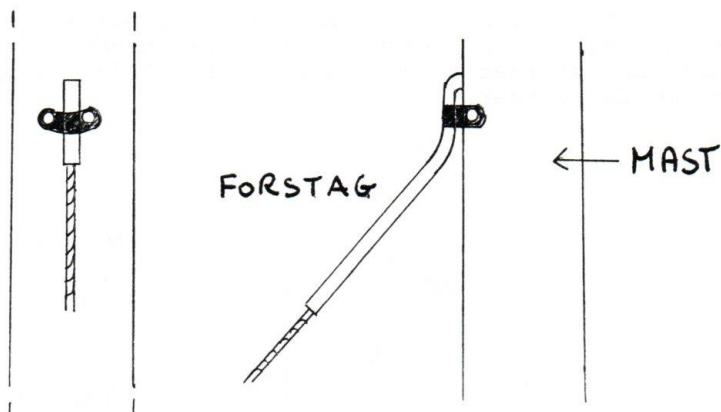
Jeg har diskuteret problemet med Nordic Mast/Steen Kjølhede, som er af den overbevisning, at skaden sker på læns, med slæk på alt, hvorved forstagets øverste terminal kan arbejde sig ind i masten.

Når man derefter skal på kryds, og bag- og hækstage tottes op, kan terminalen komme i klemme, og derved få en skæv vinkel i forhold til forstaget, og så kan skaden opstå.

Steen Kjølhede anbefalede at montere en lille bøjle på masten, over terminalen, hvorved denne kan fastholdes i sin korrekte position også på lænsersejlsads.

Grundet den meget fine præmie jeg vandt sidste år, har jeg besluttet mig for at kontakte bestyrelsen, for at forhøre mig om den planlagte præmie for stævnets uheldigste båd ved det kommende DM i Vejle.

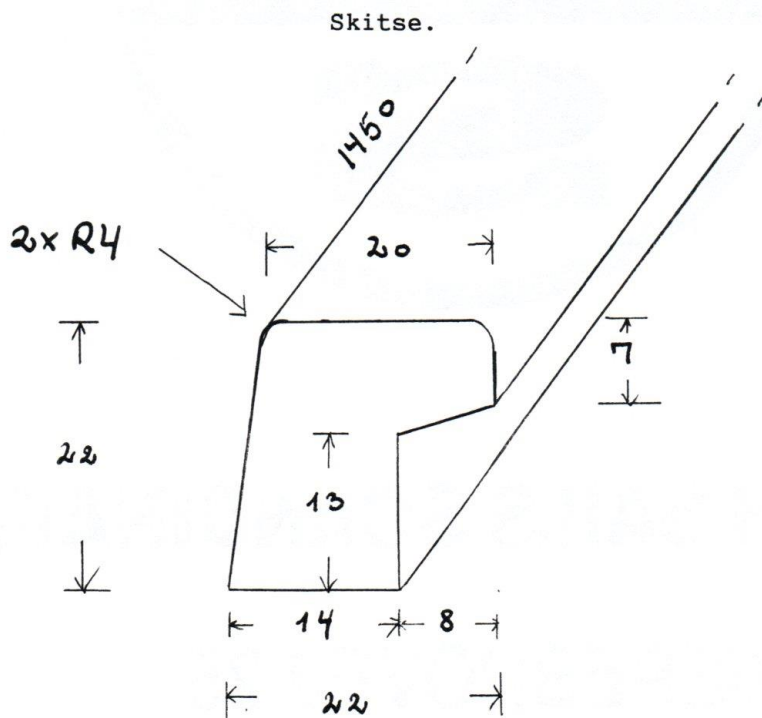
Med venlig hilsen  
Knud Holdgaard/D-87  
"NO SMOKING"



## Ny skydeluge.

En del sejlere har været uheldige med at ødelægge deres skydeluger. Det er specielt i koldt vejr termoplasten bliver skør og kan knække. De ældste skydeluger var fremstillet i Markrolon og var 8 mm tykke. Idag anvender Oluf Jørgensen minimum 10 mm tykkelse. Ved ændring til 10 mm skydeluge opstår der et problem med "glidepasningen" i håndlisten, idet udfræsningen jo er beregnet til 8 mm lugen. Dette kan løses på en nem og praktisk måde.

Man høvler håndlisten ned til man er plant med bunden af udfræsningen, hvori skydelågen skal glide, derefter monterer man en Etronax MF liste, hvori der er udfræst en fals (se skitsen), ovenpå den høvlede håndliste. Etronax listen og skydelugen kan begge bestilles hos Oluf Jørgensen. Det eneste du selv skal gøre er, at nedhøvle håndlisten, montere Etronax listen og til slut afkorte denne i begge ender.







**NORTH SAILS SCANDINAVIA**

**VÆREBROVEJ 25  
DK-4040 JYLLINGE  
TEL. 46 73 14 29  
FAX 46 73 00 76**



## LANGTUR I AMIGO

Vores 4 uger lange sommerferie startede i Sct. Hans ugen.

Som nogen måske erindrer, var det hundekoldt, så jeg var glad for, at huen og de lange underbukser var pakket med, desuden havde jeg læst Garp's prognose om den danske sommer - så i al min pessimisme var jeg helt klar på, at det ville vi få rimelig brug for.

Vi smølede i det sydfynske, men allerede om torsdagen blev min pessimisme gjort til skamme - solen skinnede fra en skyfri himmel, og det har den gjort lige siden.

Vi satte kursen mod Kielerkanalen i en frisk halvvind, med en overnatning i Masholm. Mandag d. 27/6 var vi så klar til at gå gennem den første sluse i Holtenau. Kielerkanalen er et stykke imponerende ingeniørarbejde, 9000 mennesker var i syv år beskæftiget med at fjerne 82 millioner kubikmeter jord. Det var kejser Wilhelm II, der i 1895 satte projektet i gang, så han dermed hurtigt kunne føre den tyske flåde fra Østersøen til Nordsøen.

Kielerkanalen er imponerende - lang og træls - 95 km eller 60 sømil.

Vi satte motoren igang og gjorde os det behageligt, selvstyreren kaldet "Olsen" blev kodet ind, vi nussede rundt og holdt øje, når man tænker på, at kanalen kan klare skibe, som er 330 m lange, 45 m brede, rager 40 m op og stikker 14 m, så sover man ikke i timen.

Efter en lang dags sejlads kom vi til den sidste sluse ved Brunsbüttel, og da Kielerkanalens mørke sluseporte gled til side afsløredes mere og mere grågrønt vand i den nedgående sol. Elben lå foran os.

Der er to meter forskel mellem høj - og lavvande - tidevandsstrømmen kan løbe op til 5 knob. Det var bare lykken at konstatere, at tidevandstabellen passede, så vi kunne få gavn af den stærke medstrøm. Vinden var frisk, og det så ud til vi lige kunne holde Cuxhafen op.

Hurtigt fik vi sat sejl - o'høj hvor det gik - 10 knob på krydset. Jernbøjerne (og de er store) kom susende imod os, det gik stærkt mod Cuxhafens kæmpehavn, hvor vi ville overnatte.

Elben er kun 1,5 sømil bred, men sejlløbet er kun det halve, og ved lavvande er Elben også kun i halv bredde. Kysterne er lave og triste - ikke noget at skrive om.

Efter halvanden times frisk sejlads (dejligt at få blæst hovedet ren for motorlarm) nåede vi Cuxhafen - det så vildt ud - den stærke strøm, som vi havde haft så meget gavn af, virkede nu temmelig truende. Vi fik sejlene ned, gang i motoren og holdt vejret. Ind kom vi dog, omend det var sidelæns.

Havnen består af flydebroer og høje jernpæle. Den var ikke spor charmerende, så vi var glade for den gode vejrudsigt, der blev lovet til næste dag, 5-8 m/s fra SØ.

Højvandet ved Cuxhafen er kl. 10.08, så vi lettede mod Helgoland ved ni-tiden. Det gik jo fint, tilpas vind fra den rigtige retning og sol fra en skyfri himmel. Sikke en sejlads.

Tilfreds tænkte jeg på det vidnesbyrd Tyskebugten har fået af en gammel garvet fisker: "Vejret er altid hårdt, søen høj, sigtbarheden elendig, tidevandet ikke til at have med at gøre og trafikken er sådan, at radarskærmen er besat med hvide



pletter, som et pigeansigt med fregner". Og det passede slet ikke, ihvertfald ikke lige nu.

Men ak, så let skulle det ikke gå. Efter en halv times sejlads, døde vinden og gik mere i vest. Der var ingen vej uden om - ned med sejlene og gang i motoren. Nå, men pyt, så var der sol til mor på fordækket.

Der er kun 35 sømil fra Cuxhafen til Helgoland, så allerede ved 15-tiden havde vi Helgoland i sigte. Grå og firkantet rejste den sig med sine 50 m høje skrånter. Snart kunne vi se de røde klipper med grønt på toppen, ganske som Helgolands flag.

De vandrette striber har farve som selve Helgoland: grønt som græsset øverst oppe, rødt som skrånterne, hvidt som strand-sandet. Store hvide passagerbåde lå for anker i læ for øen, som er toldfrit område. Hver dag kommer der 5-6 store passagerfærger og ankrer op - spytter tusinde turister ud, der bliver sejlet i land i åbne motorbåde. Der er sørget for alt - souvenirbutikker, forretninger med hovedsagelig tøj, spiritus og parfume, banker, hoteller og restauranter. Kl. 16 er der afgang igen, og øen falder til ro med sine 1700 fastboere.

Vi løb ind mellem de enormt høje moler og udså os en båd, vi kunne ligge ved siden af. Vi fortøjede som nr. 3, enkelte steder lå de helt op til 10 uden på hinanden. Senere fik vi 4 uden på os. De fleste var store havgående tyske og hollandske sejlbåde. Enkelte englændere og 3 danskere. Så kunne vi jo så småt begynde at bekymre os om, hvornår den første skulle ud.

Men det viste sig ikke at være noget problem, da alle hjælper hinanden, og der er god plads mellem hver række, så der kan manøvreres frit.

Helgoland består af to vidt forskellige øer: Den høje røde klippeø (som man altid ser på billeder) og flad sandø Düneninsel, som er en badeø med hvide klitter. De røde skrånter er imponerende - består af en sammenkitning af salt og mineraler og ser egentlig lidt skrøbelige ud. På nordvestsiden af øen er der fuglekolonier af sort/hvide alke, lomvier og flere sjældne mågearter. De holder til på klippehylder, hvor der stinker en del, så forståeligt nok hedder pynten Schidenberg.

Alle husene på øen er ret nye, da alt blev bombet væk under 2. verdenskrig.

På toppen, kaldet Oberland, er der gjort meget ud af at markere, hvor bomberne faldt, og vi kunne se flere store kratere, hvor 5 tons bomber var landet. For øvrigt er det her fastboere holder til i små hyggelige gader med indbydende forretninger og restauranter. Kolonihavehuse manglede heller ikke, med frodige afgrøder, som vi kender dem hjemmefra.

Udsigten heroppe var helt fantastisk. Midt i øen går der en elevator, så man kan spare anstrengelserne ved de mange trappe-trin. Vi valgte dog at tage trapperne, så vi kunne nyde udsigten hele vejen ned til "Unterland", hvor der er flere gader med butikker, restauranter og tribuner, hvor orkestre spillede.

Vi valgte at ligge en dag over, men så synes vi også, at vi havde set alt. Som souvenir købte vi Helgolands flag og satte det i sallingen.

Kursen blev lagt mod den tyske ø Sylt med Hörnum havn på sydspidsen. Der var 30 sømil til bøjgen ved indsejlingen mellem



sandrevler. Vinden var SV 6-8 m/s, og Amigo gik behageligt i de lange søer. Ren nydelse - "Olsen" tog over, og vi løb 7-8 knob.

Efter 24 sømil kunne vi skimte land med sandklitter. Vinden var nu taget til og var blevet lidt spids, så det var dejligt at komme i læ.

Det var ved at blive lavvande - sandbanker voksede frem, og i kikkerten kunne vi se sæler, der lå i solen. Ved 19.30-tiden kom vi ind bag de høje tidevandsmoler. Pludselig blev vi prajet af havneopsynet over en megafon, her fik vi at vide nøjagtig hvor og hvordan, vi skulle placere os. Sådan! Tysk grundighed!

Der er knap 2 m tidevand i Hörnum, så vi lå ved flydebroer og huggede på jernvægge, der var grønne og slimede - nu var det lavvande.

Der er nu ingen hygge ved tyske havne! Sild er en dejlig badeø med høje flotte klitområder, og så siger befolkningen "mojn", som jo både betyder goddag og farvel. Farvel sagde vi allerede næste dag, der var endnu ca. 150 sømil foran os, hvis vi ville holde vores plan, nemlig at sejle op langs vestkysten til Thyborøn og gennem Limfjorden. Vi lettede ved 9-tiden, så vi endnu en gang kunne få glæde af højvandet og den gode medstrøm. Vi gik for motor over revlerne ud ad et lille løb, med søkortet i hænderne. Snart kunne vi styre op langs kysten af Sild.

Vi kunne sejle ganske tæt på stranden, 20 sømil i fin stil - ind ad Lister Dyb mellem Sild og Rømmø. Sejlløbet gik tæt forbi Rømmø's brede strand, og her hvor det var ved at blive lavvande, kunne folk soppe helt ud til kanten.

Kl. 14 ankom vi til Havneby på Rømmø. Der lå kun en enkelt hollænder, og ellers var det fiskebåde.

Det varede ikke længe inden den kvindelige havnefoged kom - hun slog hænderne sammen i bare glæde over at se et dansk flag, og stor var hendes benovelse, da det gik op for hende, at vi kom fra Middelfart. Vi fik dog lov at betale 70 kr. alligevel.

Næste dag lettede vi igen ved 9-tiden, vi var enige om, at vi ville springe Fanø over og sejle direkte til Hvidesande. Et stræk på ca. 75 sømil. Vi ville benytte os af, at vind og vejr virkelig var på vores side, og så måske slappe lidt af i Hvidesande - men sådan skulle det ikke gå.

Vejrudsigten havde lovet SØ 3-8 m/s, men som vi havde oplevet tidligere, blev det stik modsat. Vinden døde, og vi måtte have gang i motoren, og gudskelov for den - for lige så uhyggelig Nordsøen ville være i en vestlig kuling - lige så uhyggeligt er det, når det er spejlblankt. Ikke en levende sjæl er at se, til den ene side vand så langt øjet rækker og til den anden side kilometerlange klitte med en grøn klat marehalm hist og her. Ensformigt - ja - men alligevel et flot anderledes syn.

Vi måtte dog opgive at gå til Hvidesande. Vi fik strømmen imod ved Blåvands Hug. Der er store sandbanker, med tidevandsstrømme mellem bankerne, hvoraf den yderste forresten hedder "Vester Vov Vov".

Vi valgte at vende skuden og gå tilbage til Fanø. Vi gik ind ad Grådyb for motor til Nordby på Fanø. Her er der lavet en ny marina. Vi var godt klar over, at vi stak lidt dybt (1.8 m), men vi listede forsigtigt frem. Efter at have stået på grund et par gange, var der en venlig sjæl, der råbte, at det kunne vi godt opgive, da der kun var 1 m vand i indsejlingen ved lavvan-

de. Slukørede måtte vi igen ligge op af en rusten jernvæg.

Vinden var næste dag lige til en agten for tværs og ca. 5 m/s. Vi fik lettet os med tidevandet, og vi passerede endnu engang Blåvands Hug, denne gang med en fyldt spiler. Men ak, endnu engang døde vinden, da vi var under 2 knob, måtte vi overgive os til motorlarmen. Man kan sejle ret tæt på kysten, men søen bliver urolig pga. tilbageslag - man kan også risikere at løbe på en sandrevle - så vi sejlede en sømil ude.

Efter ca. 50 sømil nåede vi indsejlingen til Hvidesande.

I havnelodsen er indsejlingen beskrevet som nærmest farlig, og man bliver rådet til at kalde havnekontoret, hvis man ikke var stedkendt. Vi løb nu risikoen. Hvidesande er en kæmpemæssig fiskerihavn, og der lugter af fisk, meget!

Vi blev henvist til det fjerneste hjørne og mest beskidt vand.

Næste dag var det kuling, heldigvis fra øst, så det skulle der ikke være problemer med. 46 sømil - så kunne vi stikke snuden ind i det trygge indre farvand. Vi havde stort set den flotte kyst helt for os selv, dog indhentede vi en tysk sejl-båd. Han råbte "Helgoland" efter os og vinkede, han havde set os på Helgoland, og forøvrigt mødte vi ham senere på Tunø og fik en god snak med ham om fælles oplevelser.

Vi stak snuden ind i Thyborøn ved 15.30 tiden, vi var midt imellem mange lystbåde igen, vel at mærke med dansk flag.

Thyborøn er jo vendepunkt for mange sejlere, her kan man se det store vand og gyse over bølgerne derude.

Resten af ferien tog vi det mere med ro og sejlede til (for os) gammelkendte steder. Vi sejlede til Lemvig og gik i butikker - skønt! Til Hals og forsynede os i den lækre fiskeforretning, de har der. Til Anholt med masser af badning og grillning på stenmolen i aftensolen.

Til sidst Tunø med en herlig afstikker til Ebeltoft, der har de også en god fiskeforretning.

Ja, så lå vi hjemme i marinaen igen, efter en lang, ca. 600 sømil spændende og meget anderledes sommertur.

Dorte "Amigo"

#### Grejbørsen.

Brugte sejl sælges billigt.

Peer Jensen tlf. 64 40 23 79.



Peer Jensen  
Mosevænget 17  
5500 Middelfart

4. april 1995

Vedr.: Luffe 37, Tilføjelse til klasseregler, Ny §16 pkt.18 Sidde-/sikkerhedsbrætter.

Med henvisning til Jeres brev modtaget den 21. februar 1995 skal Dansk Sejlunion (DS) meddele, at forslaget kan godkendes, såfremt det vedtages på Luffe 37 Klubbens ordinære generalforsamling i sommeren '95.

DS vil dog foreslå, at den ny klasseregel får følgende ordlyd:

- §16 18) Et sidde-/sikkerhedsbræt må monteres på hvert sidedæk ved cockpittet i henhold til tegning nr. 8 og nedenstående regler:  
Brættet skal fremstilles af teak-træ med en længde på min. 2050 mm og max. 2200 mm, en bredde på min. 100 mm og max. 120 mm samt en tykkelse på min. 20 mm og max. 25 mm.  
Brættet skal have 3 stk. håndhuller, hver med en størrelse på max. 380 x 38 mm. Hullerne skal placeres, således at afstanden mellem de respektive hulkanter, og afstanden mellem disse og brættets ender er omtrent lige store.  
Brættet skal understøttes af 4 stk. afstandsklodser i teak-træ, hver med en længde (langskibs) på min. 30 mm og max. 40 mm samt en bredde (tværskibs) på max. 120 mm. Afstandsklodserne placeres omtrent midt imellem håndhullerne og mellem hul og brættets ende.  
Brættet skal placeres helt op ad og følge rælingslistens kurve og dets overkant i borde skal ikke være højere end rælingslistens overkant.  
Brættets hældning (tværskibs) i forhold til sidedækket skal max. være 25°. Afstanden til brættets forreste ende skal være min. 80 mm og max. 140 mm, målt fra den tænkte forlængelse af nedgangskottets agterside i borde og i højde med sidedækket. Brættet skal fastgøres med bolte/skruer af rustfrit stål.  
Besætningen må ikke bruge brættet til at hænge ud over bådens side.

Når regelændringen er vedtaget, bedes I venligst tilsende DS et komplet sæt opdaterede klasseregler.

Med venlig hilsen  
Dansk Sejlunion

*F. Nielsen*  
Flemming Nielsen  
LUF3704.95



HØVEDSPONSOR  
**TUBORG**





# Endnu engang danmarks hurtigste Luffe-sejl!



## **CARLSEN SAILS**

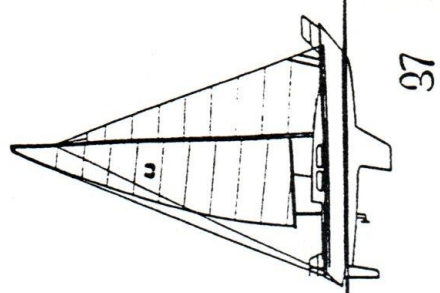
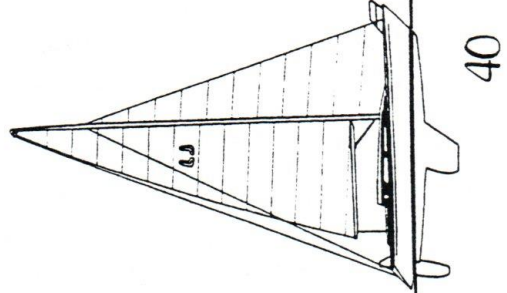
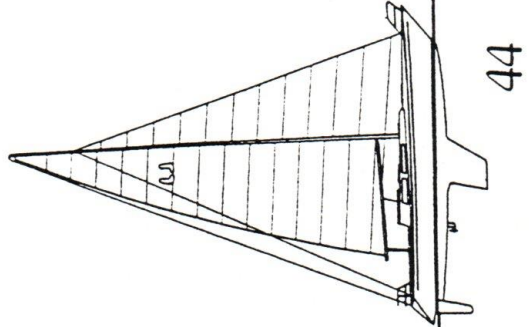
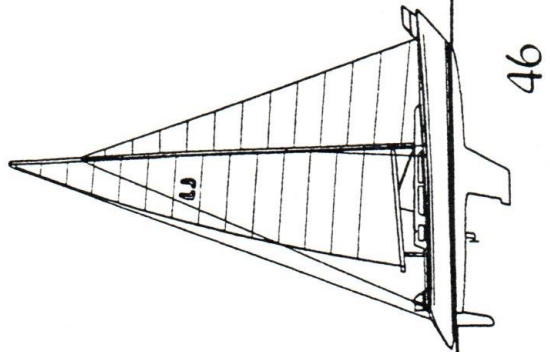
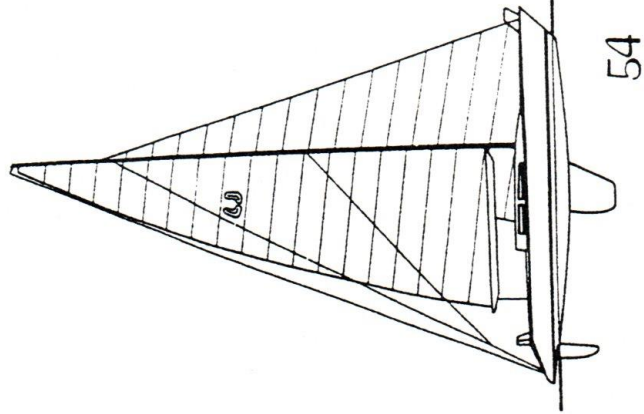
**CARLSEN SAILS**  
Larsensvej 5, 2950 Vedbæk  
Tlf: 42 89 24 23, Fax 42 89 00 76

**CARLSEN SAILS FYN**  
Valdemarsgade 2, 5700 Svendborg  
Tlf: 62 22 89 95, Fax: 62 22 14 95

**CARLSEN SAILS NORDJYLLAND**  
Boelsmindevej 198, 9300 Sæby  
Tlf: 98 46 37 74

Lufte

**OLUF JØRGENSEN**  
PLATINVEJ 37  
6000 KOLDING  
TLF. 75 53 71 51



**Udnyt fordelene  
med forstagsprofil  
fra  
NORFOIL**

**Salg og service:**

*Mast cruising/racing*

*Bom*

*Stage*

*Rullestag*

*Stående og løbende rig*

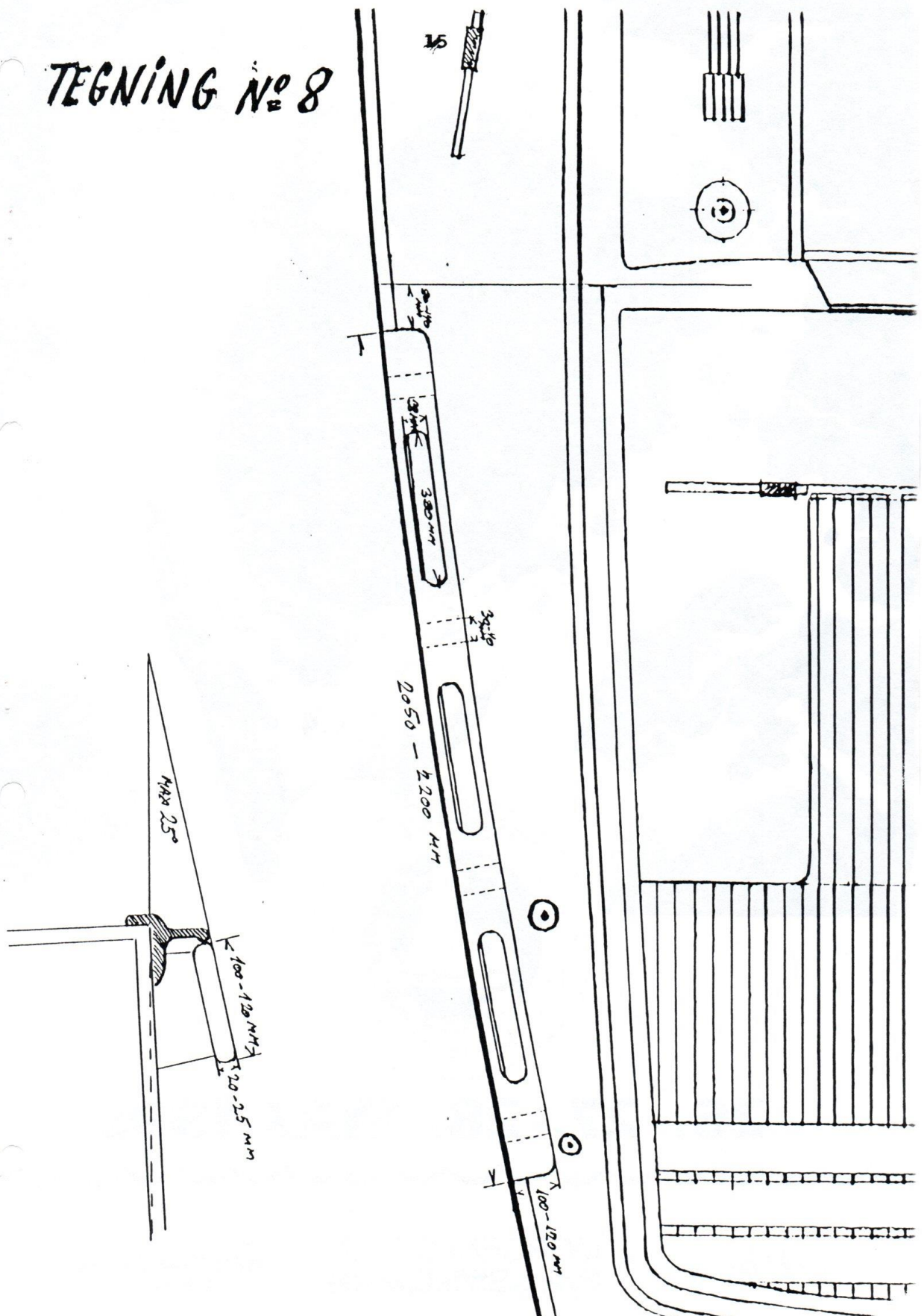
*Rigservice*

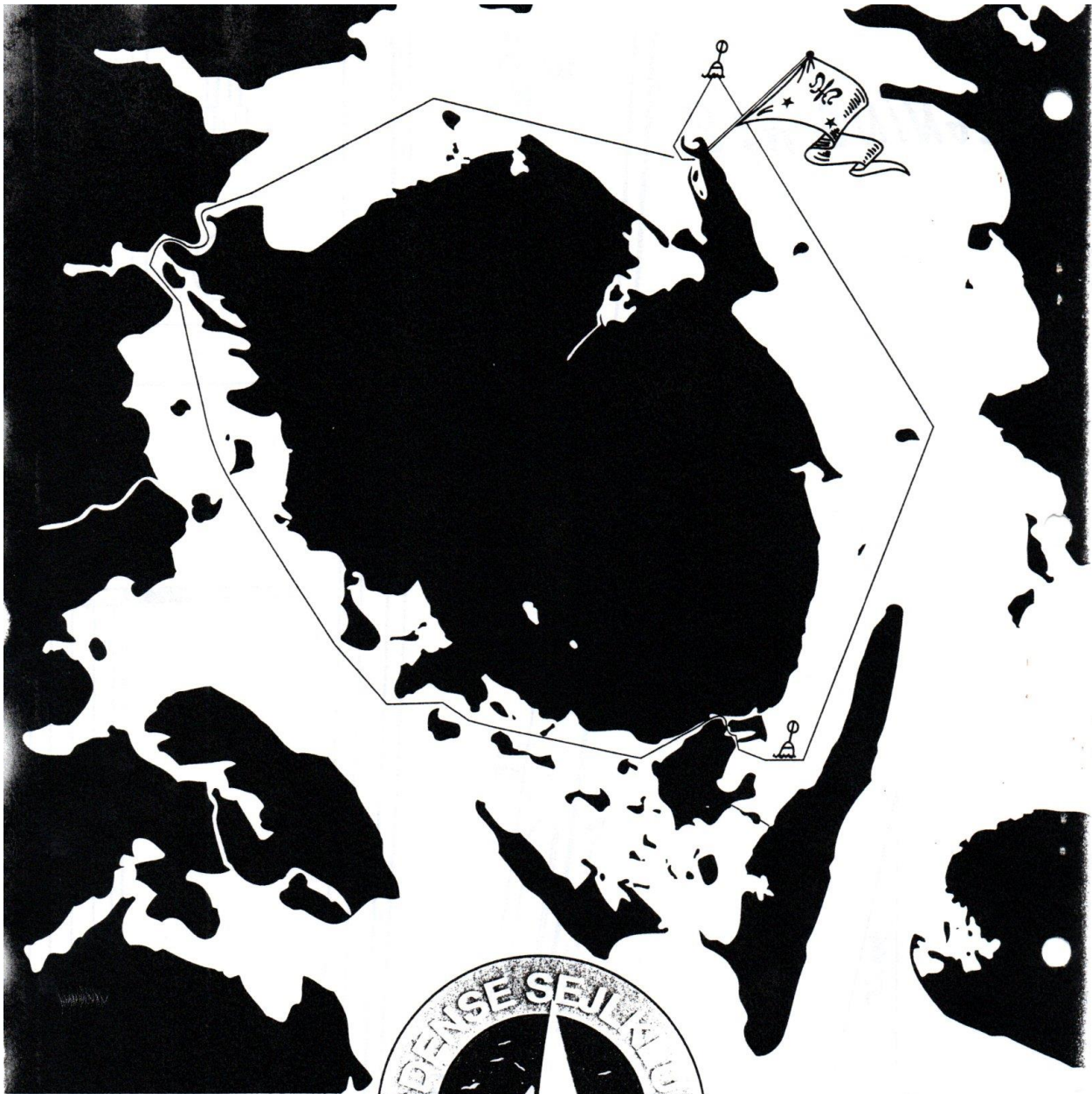
**NORDIC  
MAST**

Vestvejen 172 • DK-6200 Aabenraa • Tlf. 7462 0060 • Fax 7463 0543  
Øst: Persson Marine • Strandvejen 352 C • 3060 Espergærde • Tlf. 4917 0210 • Fax 4917 0620



# TEGNING № 8





**26.-27.-28. MAJ 1995**

*Albani*

• **MORGENPOSTEN**  
**Fyens Stiftstidende**

• KOMMUNIKATION  
**Henning Nielsen**  
Erhverv a/s