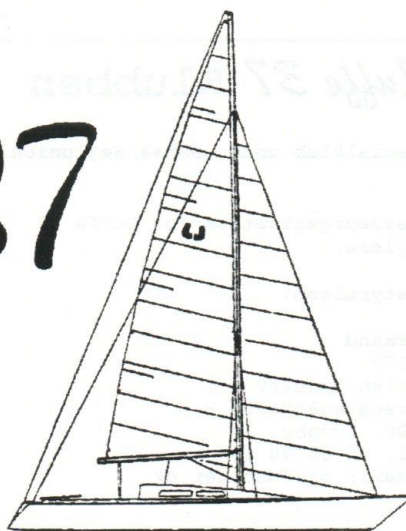


# Luffe 37



**Luffenyt / forår 2001**

## Luffe 37 Klubben

Specialklub under Dansk Sejlunion.

Klasseorganisation for Luffe 37  
sejlere.

### Bestyrelsen:

#### Formand

D 177  
Morten Galskov  
Dyrehavegårdsvej 8,  
2800 Lyngby.  
Tlf. 45 93 50 15  
E-mail: mga@dadlnet.dk

#### Sekretær

D 81  
Leif Schøllhammer  
Vinbjergvej 11  
7120 Vejle Ø  
Tlf. 75 81 45 81  
E-mail: carhanas@image.dk

#### Kasserer

D 76  
Peter Martinussen  
Hellerupvej 5,  
5750 Ringe.  
Tlf. 65 98 18 92  
E-mail: pma@kmd.dk

#### Bestyrelsesmedlem

D 53  
Tommy Rasmussen  
Søvej 15,  
3480 Fredensborg.  
Tlf. 48 48 32 20  
E-mail: tommyrasmussen@hotmail.com

#### Bestyrelsesmedlem

D 80  
Hans Jørn Knudsen  
H. C. Ørstedesvej 4  
8260 Viby J  
Tlf. 86 11 59 69  
E-mail: haknu@wmdata.com

### Arbejdende suppleanter

D 114  
Michael Astrup  
Solvang 27  
6400 Sønderborg.  
Tlf.  
E-mail: m.astrup@dadlnet.dk

D 70  
Søren Christiansen  
P. S. Krøyersvej 26  
7500 Holstebro.  
tlf. 97 40 35 17  
soeren\_c@post11.tele.dk

### Revisor

D 49  
Ejnar Larsen  
Karlavej 18  
5270 Odense N.  
tlf. 66 18 19 91

### Revisorsuppleant

D 37  
Benny T. Thomsen  
Ulveryggen 9  
6640 Lunderskov  
Tlf. 75 59 41 15

### Dugudvalg

D 177 Morten Galskov  
D 88 Bernt Hansen  
D 114 Michael Astrup

### Internet hjemmeside:

[www.nethotel1.dk/luffe](http://www.nethotel1.dk/luffe)

E-mail: [luffe@dk-sejlads.dk](mailto:luffe@dk-sejlads.dk)

## Indholdsfortegnelse

Bestyrelsen	side 2
Luffe værftet flyttet	side 3
Formanden har ordet	side 4
FYN CUP	side 4
Generalforsamling	side 5
DM 2001	side 6
North Sails	side 7
Luffe syndromet	side 8
Trimguide	side 10
Nyt fra Webmaster	side 11
Carlsen Sails	side 12
Klassebestemmelser	side 13
Formula 37 serien	side 17
Medlemsliste	side 18
Høj Jensen Sails	side 19
Regnskab	side 20
Aktiviteter på land ved DM	side 21
Nordic Mast	side 22

Forside: Momo på kryds ved DM i Juelsminde

Foto: Niels Kjeldsen



## Luffe Yachts er flyttet.

Midt i marts flyttede Oluf sit værft til nye og større lokaliteter lidt nord for motorvejsfrakørsel 62 Kolding Øst.

Fra frakørslen køres nordpå og der drejes ad første vej til højre og derefter ligger værftet for enden af en lille vej på venstre side. Adressen er **Hesselly 10, 6000 Kolding**.  
Telefonnummeret er ændret til **75517210**.

Det er især arbejdet med den splinternye Luffe 48, som gjorde produktionslokalerne på Platinvej for trange. Der er allerede inden den første båd er færdig solgt 6 Luffe 48, og Oluf har nu fået forhold, så der er plads til at ansætte 3-4 nye bådbyggere. Det er nødvendigt for at klare efterspørgslen på nye Luffe-både.

## Formanden har ordet

Som jeg bekendtgjorde ved sidste generalforsamling, ønsker jeg at træde tilbage ved næste generalforsamling, og trygt overlade andre styringen. Luffeklubben har en meget egnet kandidat, som vi vil anbefale.

Det går ellers godt i klubben, mange ny medlemmer er kommet til. Der er vist stor interesse for DM i Egå, og vi håber og tror på at der kommer 25-30 både. Det er stadig meget vigtigt at vi støtter op om denne sejlads, da Dansk Sejlunion ikke har skrinlagt tanken om at skære i antallet af danmarksmesterskaber.

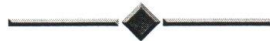
I år har vi store muligheder for at blive største klasse til Carlsberg Fyn Cup, da Scan-kap'erne sejler Fyn Rundt fra Kerteminde. Det er der en del PR-værdi i, så mød bare op der også..

Det er næsten umuligt at finde en brugt Luffe, der er til salg. Jeg er blevet ringet op af mange, der leder og leder. Dette har medført at priserne er stigende og at flere har kontakt til Oluf, for at købe en ny. Oluf har travlt med sin nye Luffe 48 og flytningen til nye og større lokaler, så han begynder først til efteråret at tage bestillinger på nye Luffe 37.

Klubben arbejder med idéen om Luffetrøjer. Der er mange planer omkring DM på det sociale plan, ligesom en rangliste er under forberedelse. Vi vil opfordre til at støtte op om de sejlads der indgår i ranglisten. Og som altid vil jeg opfordre medlemmerne til at komme med indlæg til hjemmesiden og til Luffenyt

God vind i 2001

Morten



## TUBORG FYN CUP 2000 - CARLSBERG CUP 2001

Optakten til TUBORG FYN CUP 2000 var stormende kuling om torsdagen. For et gammelt forsejl alene loggede vi 12-14 knob på turen fra Fredericia til Bogense. Heldigvis fik vi sejlet ned for vi drejede styrbord ind i havnehullet, for vi var nær væltet for riggen alene.

Vi nærrede skumle forhåbninger om at de værste konkurrenter fra Sjælland ville være godt trætte før starten på det egentlige race rundt om Fyn, men de skuffede os og var endda overordentlig friske om aftenen i teltet. Ca. 20% af de tilmeldte nåede slet ikke frem. D 114 Utopia har på sin hjemmeside beskrevet sejladsen. Beretningen var også trykt i efterårsnummeret af Luffenyt.

For de Luffe-sejlere, der kan lide at sejle kapsejladser er der 2 årlige begivenheder man nødigt vil undvære: DM for Luffe 37 og Fyn Rundt fra Bogense. Vi håber i bestyrelsen at rigtigt mange vil møde op til begge begivenheder.

Der er store chancer for at vi i år kan blive det største felt, idet bl. a. Scan-kap'erne har valgt at satse på sejladsen fra Kerteminde. Som sædvanligt er der reserveret bord til os i teltet torsdag aften kl. 20.00. Mød op så vi kan varme op til en god tur rundt om Fyn. Ligeledes som sædvanligt udsætter D 81 erindringspræmier til første båd under den gamle Lillebæltsbro, første båd ved kontrolsted Svendborg Sund og første båd i mål i Bogense.

Leif Schølhammer  
D 81 – Safia

NB: Morten bedes om muligt holde sig lidt tilbage.

# Ordinær generalforsamling

i

## *Luffe 37 – klubben*

Der indkaldes hermed til ordinær generalforsamling

**Torsdag den 9. august 2000 kl. 20** (tidligst)  
**i Egå Sejlklubs klubhus.**

Dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning
3. Årsregnskab
4. Fastsættelse af kontingent
5. Indkomne forslag
6. Valg af formand. Morten Galskov ønsker ikke genvalg.
7. Valg af to bestyrelsesmedlemmer.  
Efter tur afgår Peter Martinussen (modtager genvalg) og  
Hans Jørn Knudsen (modtager genvalg).
8. Valg af revisor og 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.

# DS-DM 2001

Egå Sejlklub arrangerer årets DM og planlægningen er allerede godt i gang. Egå byder på gode forhold både på land og på banen ude i Århusbugten.

Egå Sejlklub har taget godt imod den ønskeliste for stævnet, som vi har sammensat ud fra tidligere års erfaringer. Alle ønsker bliver opfyldt, så det kan ikke være bedre. Vi kan således forvente at komme til at ligge samlet, ved pæle og lige ud for klubhuset, og det er gratis at ligge i havnen en uge inden stævnet. Der serveres fadøl på plænen når dagens sejladser er forbi, og der er fest både fredag og lørdag aften.

DM er årets største begivenhed i Luffe 37 klubben, og det er vigtigt at flest muligt møder op. Vi er en af de få klasser, der har haft fremgang i deltagerantallet de seneste år, og jo flere vi er, jo sjovere er det. Som ny har du chancen for at komme hurtigt ind i kredsen af ”gamle” Luffe-sejlere og få gode tips.

Hvis du deltager i DM for første gang, så er det **gratis**, idet Luffe 37 klubben refunderer startgebyret for alle ”DM-debutanter”. Du skal blot kontakte klubbens kasserer, under eller efter stævnet.

Hvis du mangler gaster eller en rorsmand, så kontakt et af bestyrelsesmedlemmerne eller send et opslag til vor hjemmeside, der er helt sikkert hjælp at hente.

Både der ikke tidligere er vejlet ved DM, skal kontrolvejes inden stævnet. Vejningen sker torsdag eftermiddag. Er du i tvivl om, hvorvidt din båd tidligere er blevet vejlet, kan du spørge Peter Martinussen (<mailto:pma@kmd.dk>). Ligesom sidste år, bliver der ingen måling af sejl, man afleverer blot en liste med numre på sejlknapperne.

Det er længe siden der sidst har været kontrolvejninger, så det bliver muligvis arrangeret i år. Der bliver i givet fald trukket lod blandt alle tilmeldte både inden stævnet, og dem der skal vejes, får besked på forhånd, så man har mulighed for at tømme båden derhjemme. Det er også muligt at der under stævnet bliver foretaget stikprøve-kontrol af at bådene overholder klassereglerne i øvrigt.

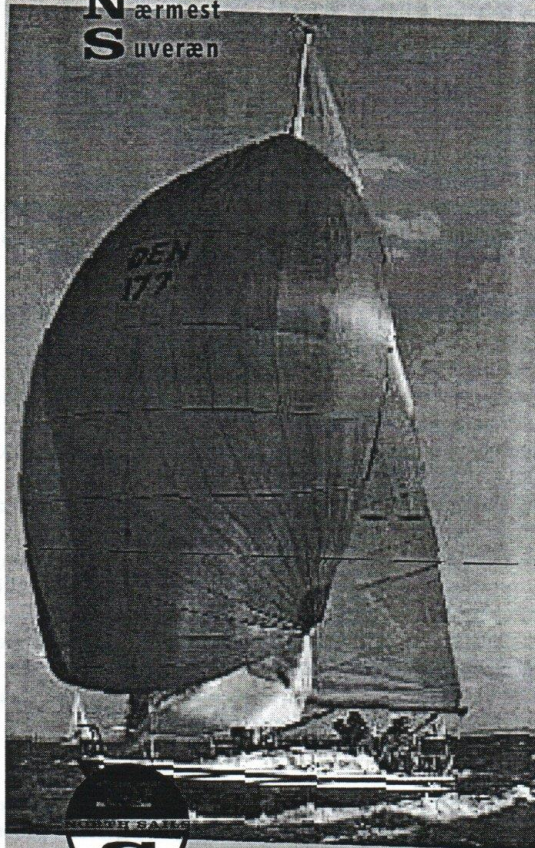
## Forventet program:

- Torsdag: De sidste både ankommer i løbet af dagen.  
Både der skal vejes, skal være i havnen ved middagstid  
Velkomst, molepilsnere  
Generalforsamling i Luffe 37 klubben.
- Fredag: Max. 4 sejladser  
Molepilsnere  
Grillaften
- Lørdag 3 sejladser (evt. 4, hvis vi ikke nåede alle om fredagen)  
Molepilsnere  
Festmiddag
- Søndag 2 sejladser (evt. flere, hvis det er nødvendigt)  
Molepilsnere  
Præmieuddeling og stævneafslutning.

Vel mødt

**Bestyrelsen**

**N**ærmest  
**S**uveræn



Kontakt vores lokale  
forhandlere på  
[www.northsails.dk](http://www.northsails.dk)  
eller ring til René Villefrance  
på telefon 39 20 40 90  
eller skriv til  
[rene@dk.northsails.com](mailto:rene@dk.northsails.com)

North Sails One-Design er din  
garanti for hurtige Luffe 37 sejle,  
der er nemme at trimme og  
som holder sejlad efter sejlads!

Vores sejl er designet på  
baggrund af de erfaringer vi får  
ved, at tilbringe hundredevis af  
timer på vandet verden over.

**RESULTATER MED NORTH SAILS**

DM	1,2,3,5,7,8
FYN CUP	1,2
SJÆLLAND RUNDT	1
THIELE CUP	1
JAMESON WHISKEY CUP	1
MOUTON CADET CUP	1

[www.northsails.dk](http://www.northsails.dk)

## LUFFE SYNDROMET – UTÆTTE SKROGGENNEMFØRINGER.

AF JØRN JUHL DEN-127, VIVALDI

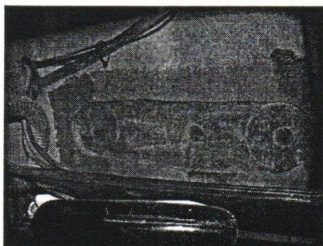
Selvbyg – medbyg – velbyg – værftsbygget? Hvem ved hvordan din Luffe er lavet i detaljerne?

Det er en kendsgerning at flere Luffer har eller har haft vand i skumlaget mellem det ydre og det indre skrog. Vandet kommer ikke væltende ind i båden, men nærmere snigende. Det kan være tilfældigheder der gør, at det i det hele taget opdages.

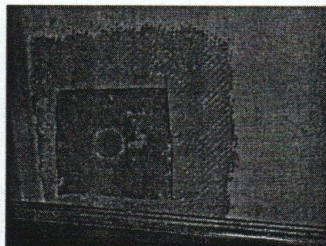
Under bygningen af båden har man været lidt for hurtig med at få de sidste detaljer gjort ordentlig. Et hul er blevet boret, skroggennemføringen blevet sat i - og det var det. Man ved, at man bør kradske skumlaget ud rundt om det hul, der er blevet boret, derefter fylde det op med epoxy-spartel. Der er to grunde til at gøre det. For det første opbygges derved et vandtæt lag ind til skummet, og for det andet får man et fast lag mellem de to lag glasfiber, så det er muligt spænde møtrikken indvendigt langt bedre. Man kan også forestille sig, at skroggennemføringen kan rokkes løs med tiden, hvis laget imellem ikke er stift nok.

I dag støbes områderne omkring skroggennemføringerne massivt op i glasfiber. Hvornår man er begyndt på dette vides ikke, men det kan let konstateres ved at betragte områderne omkring skroggennemføringerne indefra. Går glasfiberen ned i dette område, tyder det på at området er massivt. Der skulle ved denne konstruktion ikke kunne opstå problemer af denne art. Går glasfiberen igennem uden fordybning er der to muligheder. Enten er det lavet ordentligt og mellemrummet er kradsat ud og spartlet op eller også udgør dette byggesjusk en potentiel fare for voldsomme problemer. Om man i tvivlstilfælde skal afmontere en gennemføring, er jeg nok ikke den rigtige til at spørge. Under alle omstændigheder ville jeg foretage et par kontrolboringer under de forskellige skroggennemføringer og to kontrolboringer under kahytssnedgangen som vist på billedet nedenunder. Kommer der vand op, er det på tide at gøre noget. Er båden tør lukkes hullerne igen.

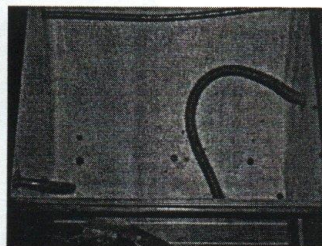
Som nogen måske allerede har gættet var vores båd ikke korrekt lavet, og der var gennem åbenbart længere tid trængt vand ind i det ”ikke sugende” skum. To ting skulle nu gøres: Vandet skulle ud og skroggennemføringerne derefter laves korrekt. Vores båd kom op til Oluf i efteråret, og der står den i skrivende stund i en hal af hensyn til, at den ikke skulle udsættes for mere frost end højst nødvendig. Her efter påske kommer den ind på hans nye værft og får lavet det nødvendige glasfiberarbejde.



Udskæring i toiletskab



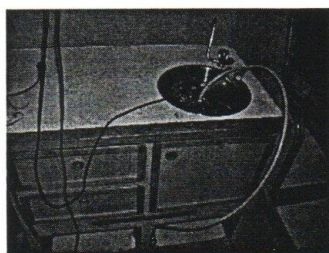
Udskæring ved køkkenvask



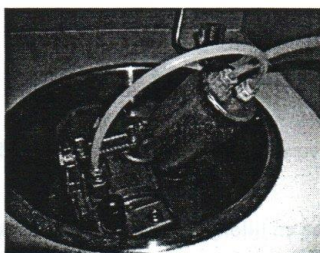
Inspektionshuller foran vandtank

Det har vist sig vanskeligere end først antaget, at få alt vandet ud. Det er kommet ind under tryk, så der skulle huller, sug, tid og varme til. Oluf afmonterede gennemføringerne og straks begyndte vandet at dryppe fra skummet. Der blev boret huller med en cirkelskærer omkring gennemføringerne, hvorefter der blev skåret med en vinkelsliber så området blev lettere at støbe. Alt imens borede jeg 20 mm huller mange steder i det indvendige skrog for at kontrollere, hvor meget vand der var kommet ind, samt give vandet mulighed for at komme ud igen.

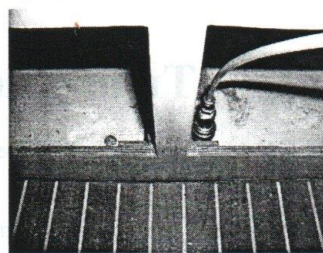




Sugeslange fra pumpen

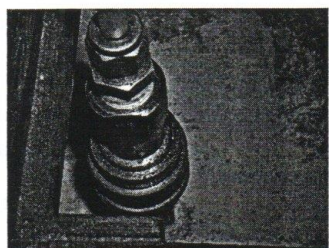


Pumpe med vandudskiller

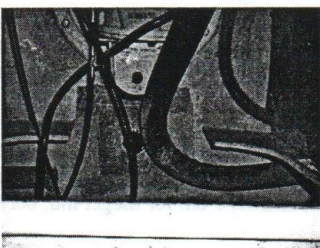


Her samler der sig mest vand

Vandet kunne ikke komme ud alene ved hjælp af tyngdekraften, men måtte have hjælp af en vakuumpumpe. Denne blev monteret med en vandudskiller i form af et syltetøjsglas. To gange om ugen skulle der påfyldes olie i pumpehuset, så det er blevet til endda nogle ture til Kolding.



Lynkobling, guds opfindelse



Hul i motorrum



Utopia altid agterude

Pumpen har nu suget i sammenlagt en måned og om alt vandet når at komme ud er uvist. Derfor har jeg tænkt at lade de to huller under skufferne stå åbne resten af sæsonen som kontrol. Oluf skal herefter støbe 5-6 lag 450 gram måtte i bunden af de udskårede huller og derefter et par lag op over den eksisterende glasfiber, hvor jeg har slebet topcoaten af. Herefter monteres nye gennemføringer, og alle skulle så være lykkelige til deres dages ende.



## HUSK AT ..

Et Luffe-DM er et officielt DS-DM, og derfor skal alle ombord være medlem af en sejklub under Dansk Sejlunion.

*Og det er ikke nok at påstå at man er medlem – man skal fremvise dokumentation herfor.*

Det er så irriterende at møde op i sekretariatet og mangle denne dokumentation, så sørg for at have post-kvitteringer eller en underskrevet bekræftelse fra din sejklub med til DM.

## Trim guide - Luffe 37.

På opfordring prøver jeg at beskrive vores trim, samt hvordan vi sejler Sutzen.

### Mastetrim:

Masten klodses fast i maste hullet med en lille tynd klods foran, en tykkere bagtil, samt på siderne. sæt klodserne ned oppefra.

### Mastehældning:

Tag et genuafald før det ned til dækket lige foran masten og lås det der. Før det ud til forstaget, mål afstanden langs forstaget ned til dækket, der har vi 97 cm. Det er en mere præcis måde end at måle afstanden mellem et løst hængende storfald og masten i bom niveau.

Topvanterne spændes hårdt, kontroller at masten står lige med storfaldet, eller bedre med et stål målebånd hejst helt i top. Vi spænder topvanterne indtil vi syntes at vanskruerne ikke kan tage mere. Mellemvanterne spændes under sejlads i 4-6 m/sek. Flugt langs hulkehlen og juster i læen, vend og bliv ved indtil masten står helt lige og ikke falder ud mod læ i toppen. Forreste undervant skal bare håndspændes så de står i en lige linie. Bagerste undervant har vi spændt ret hårdt, så masten står meget ret. Det er storsejlets facon der afgør hvor hårdt de skal stå. Hvis det er et nyere North dvs. ca. 5 år, skal de stå hårdt.

### Sejlrtrim:

Det er meget vigtigt at alle fald storskøde og bagstag er afmærkede, så der aldrig er tvivl om udgangstrimmet. Der er vundet mange meter i en mærkerunding, hvis alt er sat til mærkerne, så kan der senere fintrimmes. Luffen er meget følsom over for tot storskøde, 5 cm for meget ind, betyder nemt 0,5 knob, så husk et mærke på storskødet!!.

### Krydstrim:

Genuaen.

Hvis det er en kevlargenua skal den stå at rynke lidt i forliget, vi haler hårdt hjem så den næsten står op ad øverste salling, lidt løsere i let vind. Slæk faldet når vinden bliver lettere og hal mere hjem på skødet, og omvendt når det frisker. Vi kører også meget med skødepunktet, når vindstyrken ændrer sig, frem i svag vind, tilbage i friskere vind.

### Storsejl:

Let vind, blød sejlspind øverst, hales op så der ikke er folder ved forliget, skødevognen i midten, måske lidt til luv, bagstaget løst sat. Faktisk er der kun 20-25 cm forskel i hvor meget vi haler bagstaget fra helt let vind til meget blæsende vejr. Vi haler næsten altid storsejlets underlig ud til mærket, dog ikke i svag vind, der mangler 2-4 cm.

### Middelvind:

Skødevognen i midten, i pust køres til læ. Der er altid en gast på skødevognen, det er ham der holder balancen på båden og holder farten oppe, så han skal være meget vågen og følge med på loggen og vindhastigheden og kende båden godt. Middeltryk på bagstagene. Lidt ned i cunningham på storsejlet så der ikke er folder ved forliget.

### Hård vind normale bølger:

Skødevognen 10-15 cm til læ, stadig skal der køres op og ned hele tiden. Hækstaget sættes så storsejlet åbner i toppen. Bagstaget sættes hårdt.

### Hård vind store krappe bølger

Slæk 10-15 cm i storskødet, kør skødevognen 10-15 cm til luv, brug hækstaget så kun storsejlskrappen trækker, så kommer men nemmere gennem bølgerne. Bagstaget lidt løsere sat end ved normale bølger.

Styring af båden:

Vi har log og vindhastighed på masten så alle kan se om vi sejler stærkt nok. Fra 5 m/sek. og op skal vi på vores log gå 6,6 på kryds, sådan er vores log kalibreret. For at nå denne hastighed skal vi falde nogle grader køre skødevognen 5 cm til læ, og vente, når farten er der begynder vi at gå højde lidt hjem i skødevognen, sådan bliver vi ved, falder når farten falder, det er en balance der hele tiden skal holdes. Man skal lige vende sig til at trække i det ror specielt når der er en konkurrent tæt på, men det betaler sig virkelig godt. Det er vigtigt at udnytte bådens lange vandlinie, og højden bliver meget bedre når farten er der.

Så find jeres fart op loggen afmærk alt, brug tape , så kan man senere se et mærke på.

Spilsejlad:

Jeg vil tilråde alle at de får sat en klemme på masten til spilerbomsophalet. Så kan fordæks-gasten selv klare det hele og er ikke afhængig af en gast ved spilaflasteren. Spilerskøderne behøver ikke være tykkere end 8 mm. I det hele taget, når tovværk skal skiftes, så gå nogle mm ned i diameter, så glider alt meget bedre. Og køb spectra. Vi sætter spileren fra læ ud for genua barmen. En gast i spidsen på kryds koster mindst 1 knob samt dårlig højde. Træk luv barm frem på krydset til der mangler en meter i at nå stagen. Når mærket er rundet sættes spileren med hjælp fra en gast ved masten. Der kan man også sætte en klemme til faldet. Når spileren står slækkes alt: fald, bagstag, hækstag, udhal på storsejl og cunningham.

Vægtfordeling: Tøm alt ud af båden som ikke skal være der i følge klassereglerne. Alt hvad der er lovligt skal flyttes tilbage bag kølen. De sidste par år har vi ofte sejlet med 6-7 personer og set at vi går 0,1 knob hurtigere på kryds i over 5 m/sek. Det må give det modsatte når der er en mand i læ, så derfor er det så vigtigt at alt er afmærket så der er et grundtrim, så er der ikke det store behov for at have gaster i læ, i hvert fald skal det være kortvarigt.

Håber dette kan hjælpe lidt og helst ikke for meget.

Morten

D 177 - Suttén



## Nyt fra Webmaster

Jeg blev på sidste bestyrelsesmøde opfordret til at fortælle lidt om vores hjemmeside..

Jeg startede siden op i efteråret 98 efter DM i nyborg på Nethotel's Server, som vores kasserer Peter Martinussen - D76 skaffede adgang til.

I '99 blev jeg så kontaktet af DK-sejlads som var ved at lave en stor hjemmeside til dansk sejlsport. De gav gratis plads med e-mail, så Luffesiden flyttede. Efter et år begyndte den at køre ustabil (og er nu helt lukket). Deres e-mail konto ophørte også for en måned siden. Derfor den nye e-mail-adresse:

Luffe37@sailtime.dk

Så vi røg tilbage på Nethotel hvor vi stadigvæk er, men som I sikkert har bemærket nu med eget domænenavn: [WWW.LUFFE37.DK](http://WWW.LUFFE37.DK). Samtidig fik jeg adgang til ASP (aktive server pages), som gav nye muligheder, såsom online-tæller, forum, gæstebog m.m. Nogle af disse ting havde vi også før, men der var de hostet på nettet. Siden er lavet i Frontpage2000.

Til sidst vil jeg opfordre alle til at bruge siden så meget som muligt til indlæg –annoncer – debat - chat mm.

En hjemmeside er kun spændende, hvis der sker noget på den! Hvis der er nogle som har spørgsmål eller forslag til siden el. til webdesign er alle velkommen til at ringe el. maile

Sejlerhilsen fra Tommy

D53 - Momo

Er det her dig?

Eller er det mere dig?

## Vindersejl

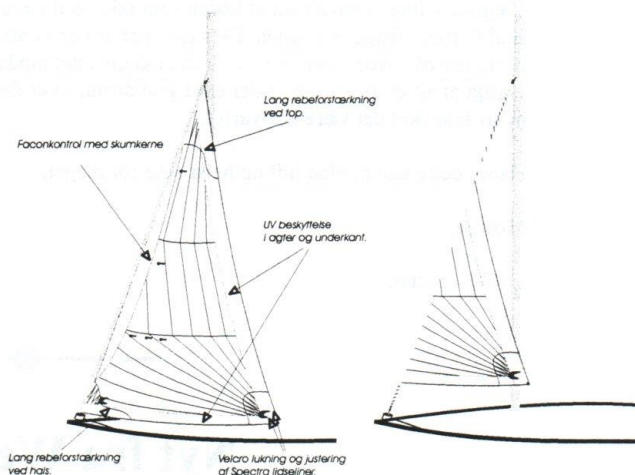
Luffe 37 Danmarksmesterskabet  
1998 og 1999.  
Bernt Hansen og besætning  
I DEN-88 "Whoopee"



## Hurtige tursejl

### RULLE-REBE GENUA

RC rulle-rebe genua med faconkontrol og UV beskyttelse.



Specielt udviklede tursejl giver mange fordele,  
som et almindeligt sejl ikke har.

Om du vil sejle kapsejlad og vinde eller du  
vil sejle effektivt og hurtigt på din tursejlad,  
er for os det samme, kvaliteten er i højsædet  
Kontakt Tom Carlsen for nærmere information

# CARLSEN SAILS

Larsensvej 5 - DK-2950 Vedbæk - Tlf: 45 89 24 23 - Fax: 45 890076  
E-mail: [info@carlsen-sails.dk](mailto:info@carlsen-sails.dk) - [www.carlsen-sails.dk](http://www.carlsen-sails.dk)

## KLASSEBESTEMMELSER FOR LUFFE 37 MARTS 2000.

Seneste ændringer (§ 14 d) vedtaget på en ekstraordinær generalforsamling den 31/3-2000 i Lyngby.

### § 1. Formål.

Formålet med disse bestemmelser og de officielle tegninger er at sikre skrogets, dækkets, kølens og rorets facon og vægt, mastens, bommens og rigningens dimensioner samt sejlsplanets areal og form, for at alle både bliver så ens som muligt, hvad angår de faktorer, der har betydning for bådens hurtighed, og at den kan indmåles til DS' handicapregel.

### § 2. Myndighed.

Højeste administrative myndighed er Luffe 37 Klubben, med den nødvendige godkendelse af Dansk Sejlunion.

### § 3. Fremstilling.

Alle både skal fremstilles i overensstemmelse med konstruktør Oluf Jørgensens og Bent Andersens tegninger jvf. tegningsliste § 20. Bådene skal fremstilles af glasfiberarmeret polyester i samme eller identiske forme. Dette skal skriftligt bekræftes af producenten.

### § 4. Ændringer.

Ændringer af klassebestemmelser kan kun ske efter vedtagelse på en generalforsamling og godkendelse af Dansk Sejlunion.

### § 5. Skrog og dæk.

Skrog og dæk skal udføres i overensstemmelse med de officielle tegninger og bestemmelser jvf. § 3.

### § 6. Aptering.

Bådene skal være apteret med en standard aptering i henhold til tegning nr. 2 eller en aptering, som svarer vægtmæssigt til samme. Beskrivelse af aptering: Min. 4 faste køjer med hynder, kahytsbord, pantry med kogesapparat, toilet og vask, korbord og garneringer.

### § 7. Kølen.

Kølen skal være af bly udformet i overensstemmelse med tegning nr. 3. Min girdmål 6,15 m. Max girdmål 6,25 m. Kølens vægt skal være 1650 kg. ± 30 kg. (max 2,5% afv). Kølen fastgøres og placeres i overensstemmelse med tegning nr. 3.

### § 8. Roret.

Ror og rorfinne skal fremstilles i overensstemmelse med tegning nr. 4 og placeres i overensstemmelse hermed.

### § 9. Masten.

a) Masten, der placeres som vist på tegning nr. 5, skal være af aluminium med hulkel for storsejlets forlig. Hulkelelen skal være en integreret del af masteprofilen.

b) Profillængde, min. 143 mm. til max. 153 mm. (målt i langskibs retning). Profillbredde, min. 100 mm. til max. 109 mm. (målt i tværskibs retning).

c) Vægten af den rå masteprofil min. 4,3 kg. pr meter. Det er tilladt at have tilspidset mastetop. Tilspidsningens længde må maksimalt være 220 cm. målt fra underkanten af målemærke II. Mastens min. dimensioner ved målemærke II er 9 x 9 cm.

d) Tydelige målemærker skal være påmalede i en mod masten kontrasterende farve (sort eller hvid). Alternativt kan benyttes tape, med der skal i så fald på målesiden være kørnet eller ridset tydelige mærker i masten. Målemærkerne skal være mindst 15 mm. brede. Målemærke I (nederste) placeres med overkant 920 mm. (± 30 mm.) over ruftaget. Målemærke II (øverste) med underkant 12.600 mm. over overkant af mærke I.

e) Sallingshornene skal udføres med profil og beslag ifølge tegning nr. 5. Der skal være 2 sæt sallingshorn. Længden af nederste sallingshorn max. 95 cm. og min. 85 cm. Længden af øverste sallingshorn max. 60 og min 51 cm. målt fra siden af masteprofilen til inderkanten af vantet.

f) Der tillades et permanent buk med jævn krumning over hele mastens længde på max. 50 mm. uden påvirkning af sejl og rig.

g) Spil, klamper og andet mastestudstyr er valgfrit.

### § 10. Bommen.

a) Bommen skal være af aluminium med permanent hulkel for storsejlets underlig.

b) Bomprofil 120 mm. i højden (± 10 mm) og 70 mm. tværskibs (± 10 mm.). Vægt af den rå bom min 2,8 kg. pr. meter.

a) Sejlene skal fremstilles i overensstemmelse med den officielle sejltægning nr. 5. Spectra/kevlar og andre aromatiske polyamider er ikke tilladt i storsejl og spillere. Forsejl må dog ikke fremstilles efter 3DL teknikken (Formstøbte sejle).  
Sejlene skal måles i overensstemmelse med DH's sejlmålingsinstruktioner.  
Nye dugtyper skal godkendes af Luffe klubbens dugudvalg.

b) **Storsejl.** Minimumsvægten af storsejlsdugen er fri. Det må ikke strækkes udover de i § 9 d) og § 10 c) nævnte målemærker. MGL, MGM, MGU og MGT er bredden af storsejlet målt i hhv. 1/4 højde, 1/2 højde, 3/4 højde og 7/8 højde. Målene må ikke overskride:

$$\begin{aligned} \text{MGL} &= 306 \text{ cm.} & \text{MGM} &= 236 \text{ cm.} \\ \text{MGU} &= 141 \text{ cm.} & \text{MGT} &= 79 \text{ cm.} \end{aligned}$$

Breddemålene tages som afstanden fra målepunktet på agterlignet til det nærmeste punkt på sejlet forlig inkl. forligstovværk, d.v.s. vinkelret på forliget. 5 stk. sejlpinde er tilladt. Sejlpindenes længde må ikke være større end storsejlets dimension. Pindene må ikke ruge ud over storsejlet agterlig. Ingen anordning andre end den normale lidseline må bruges til at justere sejlpindenes facon under sejlads. Sejlpindene må ikke være af kulfiber. Rebesystemet er frit, men skal kunne reducere storsejlets areal til 60 % af det oprindelige (trekant mål excl. eventuel kappe). Klassemærke skal forefindes på begge sider af storsejlet og skal have dimensioner i overensstemmelse med tegning nr. 6, farven er fri. Sejlnummeret skal være anbragt under klassemærket. Sejlnumre og nationsbogstaver skal have størrelse og placeres som foreskrevet i IYRU's kapsejlsregler. Storsetjlet må forsynes med et vindue, svarende til 1 % af sejlarealet, dog max. 0,3 m<sup>2</sup>. Vinduet må ikke placeres nærmere noget lig end 15 cm. Maksimalt vandret mål på flynder er 15 cm.

c) **Forsejl.** Minimumsvægten af forsejl er fri for genuaer og HA-fok. Stormfok skal være fremstillet af et materiale med en min. vægt på 300 g/m<sup>2</sup>, samt et max. areal på 16 m<sup>2</sup>.

#### Alternativ beskrivelse:

$$\text{Forsejl I: } T_{\text{max}} = 1.175 \text{ cm.} \quad L_{P_{\text{max}}} = 545 \text{ cm.}$$

Alle forsejl med undtagelse af stormfok må forsynes med et vindue svarende til 1 % af sejlarealet, dog max. 0,3 m<sup>2</sup>. Vinduet må ikke placeres nærmere noget lig end 15 cm. Alle forsejl skal føres med løjter på forstagswiren eller i headfoil eller i rullegenua-arrangement. Reb er tilladt i forsejl. Max. 3 sejlpinde er tilladt, eventuelle sejlpinde samlede længde må max. være 270 cm. pr. sejl og skal dele sejlets agterlig i lige store dele.

d) **Spiler.** Vægten af sejlbugen er fri. Farven er fri. Sejlpinde er ikke tilladt. Sejlet skal være symmetrisk om sin vertikale midterlinie og må ikke have nogen anordning, der forandrer dets form.

c) Målemærke af samme beskaffenhed som på mast. Mærkets forkant må være max. 3.600 mm fra mastens agterkant, målt med bommen vinkelret på masten.

d) Permanent buk af profilen max. 20 mm. uden påvirkning af sejl og rig.

#### § 11. Spilerstagen.

Profil, vægt og beslag er frie. Spilerstagens længde måles med stagen holdt tværskibs i vandret stilling, fastgjort i mastebeslaget. Der måles fra bådens centerlinie til yderste ende af beslag. Spilerstagens længde må max. være 376 cm. Spilergælle er tilladt med enkelt eller dobbelt spilerfald. Faldblokkens fastgøringspunkt må max. være 130 mm. foran mastens forkant og placeres 200 mm. over skæringspunktet mellem forkant og masten og forstagets forlængelse (SLP). En skimme, der muliggør justering af spilerstagens højde over dæk er tilladt. Skinnens overkant anbringes 140 cm. over målemærke 1. Skinnens længde må max. være 230 cm. ISP-målet må ikke overstige 1197 mm.

#### § 12. Stående rig.

Stående rig omfatter forstag, hækstag, bagstag, topvant og 2 sæt undervanter samt mellemvant. Forstag, topvant og 2 sæt undervanter udføres i min. 6 mm. stålwire eller rod. Hækstag, bagstag og mellemvant udføres i min. 5 mm stålwire eller rod. Vantskruer og terminaler er frie. Den vandrette afstand mellem forstagets skæring med dæk og forkant af mast (J-målet), må ikke være større end 376 cm. Forstag, hækstag, mellemvanter og undervanter fastgøres til masteprofilen i.h.t. de på tegning nr. 5. angivne højdemål med en tolerance på ± 200 mm. Topvant fastgøres til masteprofilen i.h.t. det på tegning 5 angivne højdemål med en tolerance på + 0/- 200 mm.

Røsjern fastgøres til dæk i.h.t. tegning nr. 1. Forreste undervanter placeres 445 cm (± 10 cm. fra stævnen og 70 cm. - 0 / + 25 cm fra centerlinien.

Med hækstagnet slækket helt af skal forreste undervanter beskrive en lige linie fra deres befæstelse i dæk til det punkt, hvor de er hægtet på masten.

Forstagsprofil (headfoil) med max. bredde 35 mm er tilladt. Rullefok er tilladt. Hydraulisk justering af mast og rig er ikke tilladt.

#### § 13. Løbende rig.

Skødningen af sejlene er fri indenfor de begrænsninger, der er angivet i IYRU's kapsejlsregler. Tovværksdimensioner og anbringelse af klamper og klemmer er fri.

#### § 14. Sejlene.

Maksimumsmål: Sidelig: SL 1.150 cm.  
Underlig: SF 700 cm.  
Største bredde: SMW 900 cm.

Alle mål tages i overensstemmelse med DS's handicapregler. Spileren skal forsynes med sejlnummer. Størrelse på tal og bogstaver som gældende for storsejl. Placeres som minimum på den ene side af spileren i omtrent halv højde.

#### § 15. Seilbegrænsning.

Ved deltagelse i DS-Danmarks mesterskab må maksimalt medføres:

1. stk. storsejl
1. stk. genua, max. LP-mål 545 cm.
1. stk. fok. Max. LP-mål 390 cm.
2. stk. spilere.
1. stk. stormfok jvf. § 14 c)

Ved deltagelse i standardløb må maksimalt medføres:

1. stk. storsejl
2. stk. genua. Max. LP-mål 545 cm.
1. stk. fok. Max. LP-mål 390 cm.
2. stk. spilere.
1. stk. stormfok jvf. § 14 c)

Ved deltagelse i andre løb er DS's handicapregel gældende.

#### § 16. Sikkerhedsudstyr.

Foruden den faste udrustning skal mindst følgende befinde sig om bord under enhver kapsejlsads i klassen:

- 1) 1 stk. anker, vægt min. 10 kg. med forfang 4 m. kæde eller blyforfang.
- 2) 1 stk. ankerline, min. diameter 10 mm. længde min. 30 m.
- 3) 3 stk. fortløjningsliner, mindst 10 mm. tykke
- 4) 1 stk. rednings- eller svømmevest pr. person om bord.
- 5) 3. stk. sikkerhedssele.
- 6) 1 stk. lønsesumppe og 1 pøs.
- 7) 1 stk. nødhjælpskasse.

- 8) 1 stk. godkendt ildslukker, min. 2 kg.
- 9) 1 stk. tågehorn.
- 10) 1 stk. radarreflektor, monteret. med underkant min. 1,5 m. over dæk.
- 11) 1 stk. kompas.
- 12) Typegodkendte lanterner, som er funktionsdygtige i mindst 12 timer. Disse skal være i overensstemmelse med søvejsreglerne.
- 13) 1 stk. kasteline, min. 15 m. med flydende line.
- 14) Værktøj til frigørelse af riggen. (Wiresaks, nedstryger el. lign).
- 15) Nødsignaler: 4 stk. røde faldskærmsblus samt 4 stk. håndblus eller signalpistol.
- 16) En retningskrans med lys.
- 17) Komplet søgelænder i min. 45 cm. højde med øverste line af wire. Det er tilladt at fjerne søgelænderet mellem agterste pulpit og scepteret udfor agterkant af ruftag medmindre kapsejlsbestemmelserne foreskriver andet.
- 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. 2250 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 tek-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 nedgangskottens agterside i borde og i højde med sidedækket. Brættet skal fastgøres med bolte/skruer af rustfrit stål. Alternativt kan afstandsklodserne erstattes af rustfrit stålbeslag af lignende styrke. Brættet skal fastgøres sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Besætningen må ikke bruge brættet til at hænge ud over bådens side.

#### § 17. Målebrev.

Ejerne er overfor standardklasseklubben ansvarlige for at sikre, at reglerne for bådens konstruktion og udrustning ikke omgås. Ingen ejer må gøre forsøg på at fravige disse principper. Ingen båd er berettiget til at kapsejle som Luffe 37 båd medmindre ejeren er i besiddelse af et gyldigt standardmålebrev med standardklasseklubbens påtegning (årslabel). Målingen foretages af sejlklubmåler, som indsender et måleskema til Dansk Sejlunion for udstedelse af et standardmålebrev. Standardklasseklubben påklæber årslabel på standardmålebrevet, som herefter er gyldigt som standardklassebevis. Ejeren er ansvarlig for, at dimensioner, som ikke måles ved handicapmålingen, er overholdt. Klubbens bestyrelse bemyndiges til at kontrollere, at de af klubben vedtagne bestemmelser for standardbåden overholdes. Hvis der er mistanke om, at der på nogen måde er gjort forsøg på at omgå disse bestemmelser, skal dette rapporteres til Luffe 37 Klubbens bestyrelse, som derefter kan inddrage godkendelsen som standardbåd, indtil sagen er klarlagt. Sådanne forhold skal Dansk Sejlunion informeres om.

#### § 18. Diverse bestemmelser.

- a) Bemanningen til DS-Danmarksmeesterskab skal være 5 personer.
- b) Trapezer, hængestropper, håndtag og lignende til afbalancering af båden er ikke tilladt. Hvor båden er forsynet med søgelænder gælder IYRU's kapsejlsregler om dette.
- c) Enhver form for tung udrustning (akkumulatorer el. lign.) skal omhyggeligt være fastgjort eller surret således, at det ikke kan rive sig løs uanset bådens krængningsvinkel. Båden må ikke være forsynet med udstyr, der har karakter af flytbar ballast.

d) Indenbords motorinstallation er obligatorisk. Motorinstallationen beskrives:

Motorstype: Fri  
Min. motor vægt: 50 kg.  
Propeltype: Fri folde  
Motorinstallation i henhold til tegning nr. 1.  
Tankinstallation i henhold til tegning nr. 1.

e) Deplacement for den komplet færdige standardbåd (uden sejl og udrustning) er min. 3750 kg. Såfremt det er nødvendigt at forsyne et fartøj med ballast for at overholde klubbens min. deplacement, skal denne ballast (bly eller jern) deles i 3 lige store dele. De to dele fastgøres på undersiden af sidedækket ved røstjernene i hhv. styrbord og bagbord side. Denne ballast må højst have en tykkelse på 10 cm. målt vinkelret på undersiden af sidedækket. Den sidste del af ballasten fastgøres indenbords i bådens bund, umiddelbart agten for masten. Denne ballast regnes ikke som kølvægt i.h.t. DS måleregel.

f) Standardskrogmål i.h.t. DS's handicap måleregel.

g) Klubbens handicapmåletal er fastsat af DS.

h) Enhver form for indenbords ballast (bly eller jern) skal være indstøbt i glasfiber eller være fastboltet.

i) Ved klassemeesterskaber indskrives 1 stel sejl, som skal anvendes til hele serien. Dispensation fra denne regel kan kun meddeles af klubbens bestyrelse.

#### § 19. Dispensation.

Luffe 37 Klubben kan for enkelte både søge dispensation hos DS, som kan dispensere fra disse klassebestemmelser, hvis det er bestyrelsens sikre overbevisning, at afvigelsen ikke er foretaget for at forbedre bådens sejlenskaber. Mindre betydende, ikke generelle, dispensationer kan meddeles af klubbens bestyrelse.

#### § 20. Tegningsliste.

- 1) Limittegning (skrog og dæk), mål 1:10.
- 2) Apterstegninger.
- 3) Køltegning (form, placering og fastgørelse), mål 1:5.
- 4) Ror- og rorfinnetegning (form, placering og fastgørelse), mål 1:1 og 1:5
- 5) Rig-tegning, mål 1:50.
- 6) Sejltegning, mål 1:50.
- 7) Klassenærke, tegning og beskrivelse.



# "Formula 37 serien"

## - en rangliste for luffe 37

For at gøre sejladserne i den kommende sæson lidt sjovere foreslår DEN 70 og DEN 114 at vi indfører en rangliste som man kender det fra f.eks. X-79 klassen.

Listen er forsøgt lavet, så den dækker et bredt udsnit af landet, men vi er åbne for nye forslag til næste sæson.

Listen kan følges opdateret på

[www.luffe37.dk](http://www.luffe37.dk)

Søren Christiansen & Mikael Astrup

Point systemet er som følger :

*I de udvalgte sejladser gives et antal point efter lavpointsystemet: 1. plads 1 point, 2 plads 2 point, 3 plads 3 point osv.*

*De både der ikke deltager i en sejlads får sidste placering + 2 point. De to dårligste placeringer i serien kan trækkes fra. Ved pointlighed gælder resultatet fra DM.*

*Tilmelding til serien er ikke nødvendig, optagelse sker automatisk efter at resultaterne indberettes til [m.astrup@dadlnet.dk](mailto:m.astrup@dadlnet.dk)*

En stjerne (\*) betyder "Har ikke deltaget i sejladsen". En (§) betyder "Fratrækker"

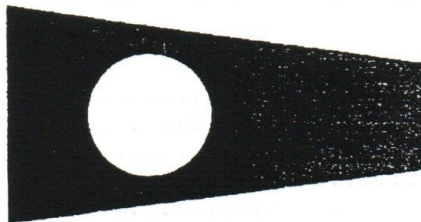
Som ex. kunne sæson 2001 slutte sådan :

Nr.	Båd nr.	Carlsberg Fyn Cup	Als Rundt	Mors rundt	DM Egå	Øhavet rundt Thurø	Hoved-kapsejlad Aalborg	Bransø rundt Middelfart	Kaløvig rundt Kaløvig	Thile Cup	Jameson Whiskey Cup	P a
		25. maj.	10. juni	16. juni	10. august	25. august	1. Sept.	2. Sept.	8. sept.	6. Oktober.	7. oktober	
1	72	2	3	4*	8	4*	5*	1	3*	8*§	8*§	
2	161	11§	1	4*	15§	1	5*	4	3*	8*	8*	
3	125	15§	4	4*	10§	4*	5*	3	3*	8*	8*	
4	182	10§	7*	4*	11§	4*	2	8*	3*	8*	3	
osv												

## Medlemsliste pr. 15/4-2001

Bådnr. og -navn	Medlem	Sejlkлуб	tlf.
	Vagn Rud Larsen		75829861
D 005	Per Asmussen		86270906
D 008 Sluffen	Jesper Simonsen	Gilleleje	40795257
D 010 Beagle	Poul Søbye	Århus Sk.	86273131
D 012 Sea-Bath	Ejnar Callesen	Aabenraa	74625264
D 014 Luna	Dan og Winnie Frandsen	Korsør Sk.	58526031
D 018 Knaas	Knud Kurtzmann	Sæby Sk.	98464116
D 019 Grand Cru	René Voss	Kerteminde	65974301
D 020 Nora	Flemming Kjær	Kaløvig	86993548
D 023 Sille	Axel Nielsen	Hou	86521030
D 025 Lille Skat	Øjvind Poulsen	Assens	64712187
D 030 Rith	Jan Schou Petersen	Holbæk Sk.	59438737
D 031 Esmeralda	Kristian Madsen	Middelfart	64406302
S 032 Havkatten	Rikard Roth	Skånör	+4640455436
D 033 Talerok	Poul Gundlach	Fåborg	62619854
D 034 Luffine	Jørgen Rasmussen	Middelfart	64406619
S 036 Rie	Lars Jörnvi		+4640416797
D 037 Mitaine	Benny Thomsen	Kolding	75594115
D 039 Bongo	Susanne Jul Petersen		44945839
D 041 Nausikaa	Gitte & Fl. Larsen	Skælskør	58196202
D 043 Nadja	Peter Kjærsgaard	Roskilde	46326626
D 045 Siv IV	Ole Jes Iversen	Ebeltoft	87520404
D 049 Kefle	Ejnar Larsen	Bogense	66181991
D 050 Sluffen	Knud Hansen	Hejlsminde	75574307
D 051 Jacqueline	Erik Hartmann	Skælskør	53595818
D052	Christian Løppenthin	KDY	39632977
D 053 Momo	Tommy Rasmussen	Lynæs	48483220
D 058 Diana	Erik Skipper Larsen	Vallensbæk	42732441
D 059 Afrodite	Knud Werth	Kalundborg	59501453
D 061 Spire	Kim Larsen	Vallensbæk	44661095
D 062	Henrik C. Marcher		45892454
D 064 TURBÅDEN	Jørn Vammen	Greve	43644544
D 065 Zoar	Peter Jørgensen	Holbæk	59430051
D 067 Spray	Flemming Voss	Sundby	45424195
D 068 Frk. Jensen	Leif Hougaard	Kaløvig	86103312
D 070 Misty	Søren Christiansen	Struer	97403517
D 071 Fie	Birthe og Per Johansen	Rønne	56954806
D 072 Bibja	Birgitte og Bj. Simonsen	Assens	64712752
D 074 Michelle	Henning Hansen	Århus	98146044
D 076 Martinique	Peter Martinussen	Kerteminde	65981892
D 077 Isabelle Desiree	Niels Chr. Nielsen	Holbæk	59441464
D 079 Opalen	Tom Andersen		74474946
D 080 Spinell	Hans Jørn Knudsen	Marselisb.	86115969
D 081 Safia	Leif Schøllhammer	Fredericia	75814581
D 082 Chili	Jeppe Jönsson	Vedbæk	45802898
D 083 Ditte	Torben Mikkelsen	Marbæk	45505869
D 087 No Smoking	Knud Holdgaard	Struer	97476310
D 088 Whoopee	Bernt Hansen	Rungsted	44949411
D 089 Trodsi	Svend Heger	Sundby	31596603
D 090 Loni	Flemming Petersen	Vedbæk	45801531
D 092 Nina Kirstine	Søren Asbjørn Hattel	Sk.Sundet	48244856
D 098 Pi	Steen Hasselriis	Frederiksværk	47711705
D 099 Wichwam	Henrik Wichmann	Nivå	49145428
D 100 Cremant	Bendt Rungstrøm	Veddelev	57674884

D 104 Ruth IV	Poul Ringstrøm	Veddelev	46755422
D 105 Wicky	Inge-Lise og Jens Vestrup	Skælskør	58529053
D 108 Bluffe	P. Randrup Christensen	Marselisborg	86273985
D 109 Fleur	Peter & Mogens Holbøl	Rungsted	35482544
D 110 Josephine	Bj. Østergaard Olsen	Sk. Sundet	65977833
D 111 O'Yes	Jes Johnsen	Rødvig	56506343
D 114 Utopia	Anne og Michael Astrup	Sønderborg	74429249
D 115 Luna	Jens Lorentzen	Augustenborg	74472417
D 122 Lufa	Bjarne Levin	Skælskør	58191446
D 125 Femøekspressen	Niels Kjærsgaard	Aabenraa	74630263
D 127 Vivaldi	Jørn Juhl	Sønderborg	74428174
D 129 Provence	Flemming S. Sørensen	Rungsted	45760270
D 136 Samba	Hanne og Palle Christensen	Sk. Vikingen	
D 137 Inka	Finn Schultz Larsen	Fredericia	30963722
S 140 Victoria	Ingemar Höglund	Åmålsviken	
N 147 Copine	Anne og Andreas Rødven	Oslo	
D 161 Grid	Thorkild Rossen	Kolding	21452031
D 164 Avantgarde	Gert Enevoldsen	Veddelev	46757663
D 168 Julius	Bent Hovgård-Nielsen	Vejle	75321317
D 177 Suttén	Morten Galskov	KDY	45935015
D 180 Pinafore	Sven Erik Christensen	Grenå	86322220
D 182 Columbine	Per Paag	Nivå	49142897
D 184 Charlie	Anders Bertelsen	Vejle	75650065
D 187 Siola	Jens Nørgaard	KDY	45868065



**HØJ JENSEN**  
**SAILS**

*Til din Luffe tilbyder vi bl.a. :*

*Kvalitetssejl til tur- og kapsejlsads*

*Bartels Rulleforstag til montering under dæk*

*Rullesystemer fra HARKEN og FURLEX*

*Sejlertøj fra MUSTO samt Tilbehør*

Havremarken 3, 3650 Ølstykke. Tlf. 70 20 14 29, Fax. 47 177 888

e-mail : jensen.sails@image.dk

# LUFFE 37 KLUBBEN

REGNSKAB FOR PERIODEN  
1. oktober 1999 - 30. september 2000

## RESULTATOPGØRELSE

<b>INDTÆGER:</b>	
Kontingent aktive medlemmer.....	19.750
Sponsorindtægter.....	1.000
Renteindtægter.....	60
<b>INDTÆGTER IALT</b>	<b><u>20.810</u></b>
<b>UDGIFTER:</b>	
Stævneudgifter.....	17.404
Luffe Nyt.....	4.487
Kontorhold.....	2.451
Porto og gebyrer.....	2.798
Møder.....	4.401
Gaver og blomster.....	850
Småanskaffelser.....	0
<b>UDGIFTER IALT</b>	<b><u>32.391</u></b>
<b>ÅRETS RESULTAT</b> .....	<b>- <u>11.581</u></b>

## BALANCE PR. 30. SEPTEMBER 1999

### AKTIVER

#### INDESTÅENDER:

Kassebeholdning.....	71
Den Danske Bank, kto. 3420 028121.....	22.131
Girokonto nr. 237 9716.....	5.306
<b>INDESTÅENDER IALT</b>	<b><u>27.508</u></b>
<b>AKTIVER IALT</b>	<b><u>27.508</u></b>

### PASSIVER

#### EGENKAPITAL:

Egenkapital pr. 30.sept. 1999.....	39.089
Årets resultat.....	- <u>11.581</u>
<b>EGENKAPITAL PR. 30. SEPTEMBER 2000</b>	<b><u>27.508</u></b>

#### KORTFRISTET GÆLD:

Kreditorer.....	0
<b>GÆLD IALT</b>	<b><u>0</u></b>

<b>PASSIVER IALT</b>	<b><u>27.508</u></b>
----------------------	----------------------

# DM i Egå 2007

## -aktiviteter for dem på land...

Vi er foreløbig en lille gruppe på to personer, der vil forsøge at skabe et større og bedre DM for Luffe 37 klassen – vel at mærke for dem, der af den ene eller anden grund ikke deltager på kapsejlsbanerne.

Der er faktisk mulighed for, at feltet på land er større end feltet på vandet. Vi vil gerne skabe kontakt til koner, kærester, mænd og børn til såvel skippere som gaster på de deltagende både. *Det kræver, at modtageren af dette klubblad får sendt informationen videre til de nævnte personer.*

Der har været positive tilbagemeldinger fra Luffe 37 klubbens bestyrelse, bl.a. er det luftet mulighed for økonomisk støtte fra klubben til et arrangement.

Der har været enkelte (3) positive tilbagemeldinger fra medlemmer af klubben. Vi modtager fortsat gerne gode ideer, og vi kan sagtens være flere i "planlægnings-gruppen" (minimalt arbejde – og kommunikationsformen afhænger af, hvad vi har lyst til...).

Foreløbig idé til aktiviteter/arrangement:

### **Lørdag: Tur til Tivoli Friheden i Århus.**

-afgang fra Egå Marina med bybus eller egne biler omkring kl. 12.30  
(Friheden åbner kl. 12.00, forlystelserne fra kl. 14.00)

Vi forestiller os at søge Luffe 37 klubbens bestyrelse om betaling af entré og turpas til alle deltagende børn under 16 år. (Afhænger sandsynligvis af deltagerantal).

Der er mulighed for grupperabat ved 20 deltagere eller flere.

Spisning fredag og lørdag:

Vi vil arrangere bordplaner, således at der er reserveret plads til de enkelte besætninger og ledsagere, som har købt billetter før middagene starter. Sidste år var der flere besætninger, der ufrivilligt måtte splittes op og sidde ved forskellige borde.

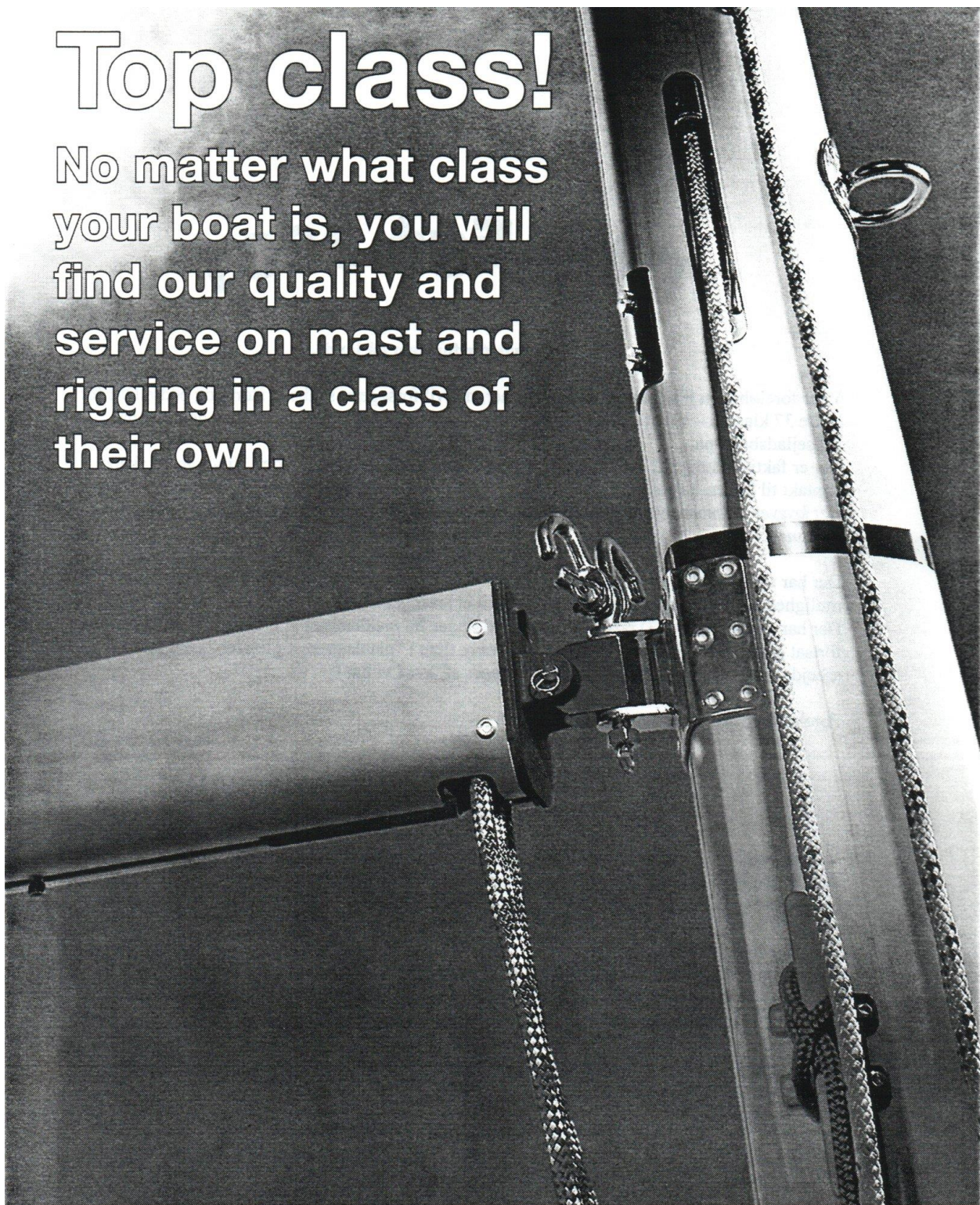
Vi håber at kunne sende endelige oplysninger om lørdags-arrangementet ud sammen med tilmeldingerne til DM.

Dorte Juhl – Den 127 Vivaldi  
Anne Astrup – Den 114 Utopia  
[a.astrup@dadlnet.dk](mailto:a.astrup@dadlnet.dk)  
telefon: 74 42 92 49



# Top class!

No matter what class your boat is, you will find our quality and service on mast and rigging in a class of their own.



**NORDIC  
MAST**

Vestvejen 172 • DK-6200 Aabenraa  
Telefon 7462 0060 • Telefax 7463 0543