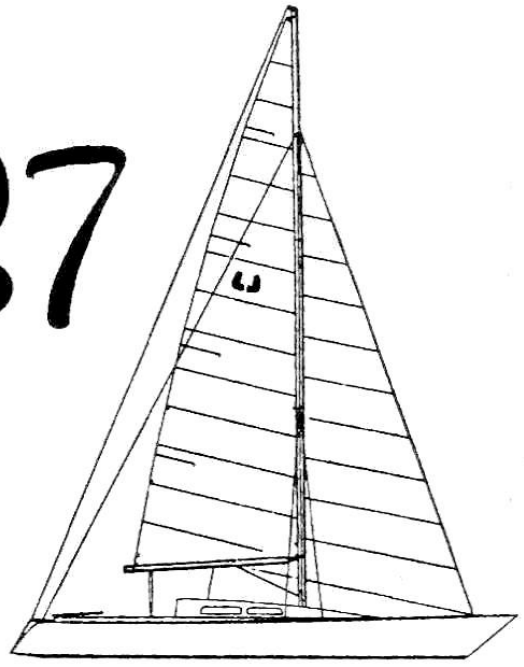


Luffe 37



Velkommen til den tyske sejler Rainer Koch, Wedel, som er nyeste medlem i klubben.

Luffenyt efterår - 2004

Luffe 37 Klubben

Specialklub under Dansk Sejlunion.

Klasseorganisation for Luffe 37 sejlere.

Bestyrelse:

Formand

D 114
Mikael Astrup
Kåsvænget 4, Strib
5500 Middelfart.
Tlf. 64 40 17 80
E-mail: m.astrup@dadlnet.dk

Sekretær

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

Kasserer + Redaktør af Luffenyt

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

Bestyrelsesmedlem + WEB-master

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

Bestyrelsesmedlem

D 192
Søren Christiansen
P. S. Krøyersvej 26
7500 Holstebro.
tlf. 97 40 35 17
E-mail: sc@cleancarpet.dk

Arbejdende suppleant

D 127
Jørn Juhl
Hertug Hans Vej 7A
6400 Sønderborg
tlf. 74 42 81 74
E-mail:
juhl@soenderborg.mail.telia.com

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

Bankforbindelse:

Sparekassen Faaborg
Ferritslev filial.

Reg. nr. 0828
Kontonr. 0000518085

Betaling fra udlandet:

Swiftcode: SPNODK 22
IBAN kontonr.: DK7008280000518085

Internet hjemmeside:

www.luffe37.dk
E-mail:
root@luffe37.dk

Kontingent

Det er ved at være tid til fornyelse af medlemskabet i Luffe 37 klubben. Derfor vil medlemmer, som ikke allerede har betalt deres kontingent for 2005, sammen med dette Luffenyt finde et indbetalingskort, som bedes benyttet senest 20. januar 2005.

Leder..

2004 lakker mod enden – og dermed Luffe 37' erens 25 års jubilæumssæson. Året startede med repræsentation på bådudstillingen i Bella Center i samarbejde med Oluf, som udstillede Luffe 37 nr. 200. Mange besøgende og stor begejstring for den flotte båd.

Ved Carlsberg Fyn Cup i Bogense i Kr. Himmelfartsferien var Luffe 37 igen største felt. Det blev en meget hurtig og intens sejlads. Allerede lørdag morgen kl. 09.10 sejlede Søren Christiansen over målstregen som vinder og nr. 2 i gruppen.

Klubben havde sammen med Ebeltoft Vig Sejlklub sat alle sejl til for at skabe et flot jubilæumsstævne. Og det blev et rigtig godt stævne med 20 deltagere fra både Danmark, Sverige og Tyskland. Derudover ”turister” fra både Tyskland og Danmark samt et kort besøg torsdag af den ene af vore to norske medlemmer, Tommy Ormestad fra Sandefjord, som afsluttede sejlerferien med at deltage i generalforsamlingen. Fredag morgen gik det nordover for Tommy med familie inden de skulle på arbejde om mandagen.

Alt i alt blev bestyrelsens målsætning for stævnet opfyldt, selvom vi gerne havde set flere deltagere i sejladserne. Men 4 besætninger, som ikke havde deltaget tidligere, lover alligevel godt for fremtiden og bekræfter at Luffen har fået sin renaissance op til og i jubilæumsåret. Og 10-15 nybyggede både de sidste par år har ingen anden tilsvarende bådtype kunnet præstere. Resultatmæssigt blev der også vendt op og ned på en del ting. Det viser at konkurrencen er hårdere end nogensinde, men samtidig ser vi fantastisk fair sejlads uden skader. Det gør det attraktivt at deltage – også for nye besætninger, som tager hjem med en masse erfaring og mere fart i båden. Så der er al mulig grund til at reservere 2. weekend i august 2005 til DM i Horsens.

Vi i bestyrelsen har vedtaget at ændre strategi for klubbladet. Efter succesen med jubilæumsmagasinet vil vi forsøge at lave et tilsvarende magasin hvert år inden sæsonstarten. Arbejdet med at skaffe annoncører og stof er allerede gået i gang. Samtidig bliver efterårsnummeret allerede fra dette nummer reduceret til at indeholde rent informationsstof, mens der efter behov vil blive udsendt f. eks. indkaldelse til generalforsamling og andet. Der er kommet mange nye medlemmer til de sidste par år, derfor indeholder dette nummer også et par interessante artikler, som også har været bragt i Luffenyt tidligere.

Bestyrelsen ønsker alle Luffe 37 sejlere en Glædelig Jul samt et Godt Nytår



Holdingtank i en Luffe 37?

Den langvarige diskussion om holdingtanke i lystfartøjer har foreløbig fået sin afslutning. HELCOM landene (Landene omkring Østersøen) har vedtaget et sæt regler om holdingtanke, som træder i kraft den 1. januar 2005. Reglerne handler om, hvem der skal have holdingtank og hvor man må tømme sin tank. Eksisterende fartøjer, som er produceret efter 1. januar 1980 og **både** har en længde over 10,5 m og en bredde over 2,8 m, skal opfylde bestemmelserne fra den 1. januar 2005. Da Luffe 37 kun har en bredde på 2,75 meter er vi altså undtaget fra bestemmelsen om, at der skal være installeret holdingtank samt at eksisterende tanke skal forsynes med landtilslutning, så de kan tømmes gennem dækket.

Hele regelsættet kan findes i loven om fritidsfartøjers bygning og udstyr m. v. på følgende link på internettet: <http://soefart.schultz-online.dk/infoweb/infosys.asp?da/SFSRDB/SFSRDB0>

L U F F E 3 7 K L U B B E N

REGNSKAB FOR PERIODEN
1. oktober 2003 - 30. september 2004

RESULTATOPGØRELSE

INDTÆGER:

Kontingent aktive medlemmer.....	25.150
Sponsorindtægter.....	7.247
Salg af tøj	6.867
Renteindtægter.....	56
INDTÆGTER IALT	<u>39.320</u>

UDGIFTER:

Stævneudgifter.....	29.357
Luffe Nyt.....	6.305
Køb af tøj.....	7.510
Kontorhold.....	509
Porto og gebyrer.....	2.338
Møder.....	4.968
Gaver og blomster.....	350
Småanskaffelser.....	0
UDGIFTER IALT	<u>51.337</u>

ÅRETS RESULTAT..... **-12.017**

BALANCE PR. 30. SEPTEMBER 2004

AKTIVER

INDESTÅENDER:

Kassebeholdning.....	0
Sparekassen Faaborg kto. 518085	19.771
Tøjbeholdning	15.355
INDESTÅENDER IALT	<u>35.126</u>
AKTIVER IALT	<u>35.126</u>

PASSIVER

EGENKAPITAL:

Egenkapital pr. 30.sept. 2003.....	45.493
Årets resultat.....	-12.017
EGENKAPITAL PR. 30. SEPTEMBER 2004	<u>33.476</u>
Forudbetalt kontingent.....	1.650
GÆLD IALT	<u>1.650</u>
PASSIVER IALT	<u>35.126</u>

Montering af luge i ruffet - Af Jørn Juhl DEN-127, Vivaldi

Der er tre gode grunde til at montere en luge i ruffet. For det første giver lugen lys i kahytten og får en Luffe 37 til at virke som en Luffe 43. Dernæst giver lugen mulighed for udluftning, der til tider kan være nødvendig, når mænd er på tur. Sidst, men ikke mindst, åbner lugen mulighed for at få en løftestrop fra et beslag monteret på kølboltene op igennem lugen.

Denne korte artikel vil beskrive, hvordan lugen og beslaget til løftestropen monteres.

Montage af beslag til løftestrop:

Beslag købes hos Oluf. Pris: 520,- + moms

Det er tilrådeligt at montere, mens båden står på kølen.

Beslag vendes således, at hullet til sjæklen vender længst bagud. Båden er ”røv-tung”

Papskabelon laves af beslagets plade, hvor hullerne til kølboltene skal bores. Skabelonen placeres så langt bagud som muligt, og huller til kølboltene laves i pappet. Hver millimeter, beslaget kan placeres bagud, er betydende.

Hullerne overføres til beslaget og bores på en søjleboremaskine. Sørg for at bruge skæreolie. Bor evt. igennem med et tyndt bor og beslaget vendes om for at opnå et bedre anlæg, hvorefter der bores med et bor ca. 1 mm større end kølboltens diameter.



De tre møtrikker løsnes og beslaget sættes ned over boltene. Spændskiver og møtrikker monteres og dørken lægges på. Eventuelt ligger dørken og vipper ovenpå møtrikkerne. Hvis det er tilfældet afmærkes i beslagets bredde og længde med en blyantstreg. Beslaget fjernes og højden på glasfiberen reguleres med en vinkelsliber. Der må ikke fjernes mere glasfiber end det er nødvendigt. Fladen slibes jævn og glat og forsynes med topcoat. Det er vigtigt at have en jævn anlægsflade mellem beslag og glasfiber.

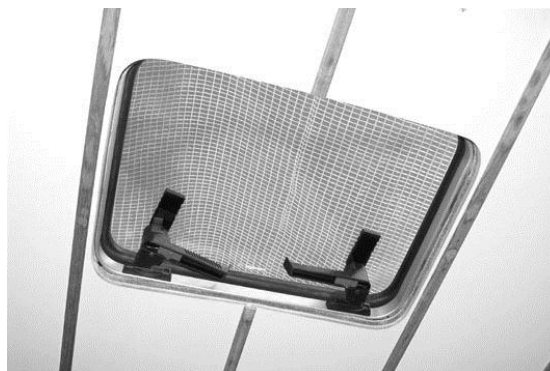
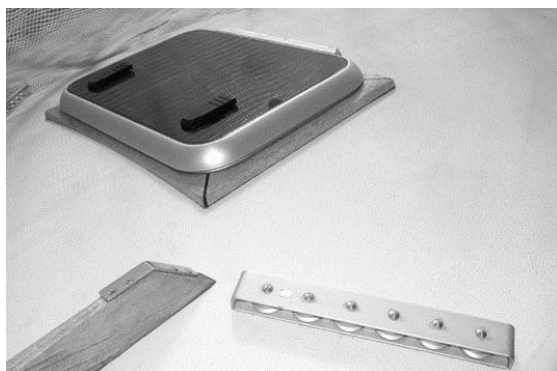
Beslaget monteres nu i sikaflex. Det pointeres, at det er vigtigt at bevare de tykke spændskiver.

Montage af luge:

Lugen kan købes hos Oluf. Pris ca. 1200,- + moms

Den luge, der standard anvendes på nye Luffe 37 er af samme størrelse som den, jeg har monteret: 32 x 45 cm. Skabelon af hul er påtrykt emballagen. Lugens må under ingen omstændigheder monteres længere forud end vist på billedet herunder, hvis stroppen skal kunne gå forbi uden at nage på lugekanten.

Skabelonen placeres omhyggeligt midtskibs under dæk og tegnes op. Vær opmærksom på lister eller lignende på loftet. Jeg behøver vel ikke at sige, at det er klogt at kontrollere målene et par gange ekstra. Når lugens nøjagtige placering er bestemt bores nedefra og op i hjørnerne med et tyndt bor 3-4 mm længere inde mod midten. Herefter aftegnes skabelonen på ruffet. Lugens placering på ruffet for kontrol af målene. Hullerne bores op med et 10 mm bor, så en stiksavsklinge kan komme igennem. Der skal bruges en fintandet klinge så træet ikke flosser. Eventuelt kan savsporet tapes over for at træet ikke flosser.



Kanten rundt slibes med en excentersliber eller rystepudser så kanterne ser pæne ud. Til stadighed prøves med lugen, så man kan se, hvor der skal slibes.

Når lugen passer, kan en kant bygges op i glasfiber og spartles eller som jeg har gjort lavet fire trælister, der hver især skal tilpasses ruffets krumning og så listernes overflade bliver plan. Listerne kan monteres med sika-flex. Denne tilpasning er et stort arbejde, der kræver stor tålmodighed.

Plade til styring af løftestrop:

En plade som afbilledet nedenfor er en stor hjælp til at styre løftestroppen sideværts. Det lille hul forrest er til at binde et stykke tov ned til beslaget for at holde pladen nede i lugehullet.



Løftestrop:

Kan købes hos en jerngrossist. Pris: ca. 5-600,- + moms

En løftestrop af kevlar er ideel fordi den er let at stuve væk, vejer ganske lidt og ikke ridser.

Løftestroppen skal være godkendt til 5 ton ligesom sjæklen til beslaget. Længden skal være mindst 2 meter eller bedre 2,5 meter, hvis løftehøjden på havnekranen tillader det.

Det er nødvendigt at trække krogen på kranen bagud med tovværk, der ikke strækker sig. Træk tov til de agterste klamper i hver side og til spilkopperne ligeledes i hver side.

Båden afbalanceres med lidt øvelse let. Husk på, at der skal være ens træk på alle fire stykker tov. Bruger man stropen ofte, har man afpassede stykker tov med løkker til at lægge omkring krogen og klamper/spilkopper. Det er vigtigt, at vende krogen på kranen med åbningen fremad, så tovværket ikke hopper af.

God fornøjelse

VEJETRIM

Kontrolvejning af både ved DS-DM

For at sikre at alle både overholder klassereglerne kan der foretages vejning ved DS-DM. Hovedreglen er at alle både, som ikke tidligere har været vejnet ved DS-DM, skal vejnes. Derudover kan der foretages stikprøver af tidligere vejede både. Udgifter til vejning afholdes af klubben. Bådejere, som udtages til vejning, vil få besked om dette inden stævnet.

Kontrolvejning

Denne vejning er en KLASSEVEJNING og skal derfor udføres efter lidt andre regler end DH-vejning. Båden skal veje min. 3750 kg. Det er 100 kg. mindre end vores DH-vægt, idet båden ved vejning skal være **HELT TOM**.

Måletrim ved vejningen skal være følgende:

Båden skal være **HELT TOM**, det vil sige i DH vejnetrim (jf. Dansk Sejlunions regler for måletrim, som følger efter dette afsnit). Derudover skal den også være tømt for sejl, fortøjninger, fendere, ankre, kahytbord og hynder. Vandtanken skal være tom og der må højst være 10 liter brændstof i tanken. Der skal være nøje sammenhæng mellem bådens udstyr og apering ved vejningen og en evt. senere kontrol af båden efter en af sejladserne.

- Husk at tømme alle skuffer og skabe for **ALT**
- Husk at øse vand op alle steder
- Husk at tømme vandtanken helt

Dansk Sejlunions regler om bådens udstyr og trim ved målingen og vejningen

(Det anbefales, at måleren udleverer kopi af denne checkliste til bådejeren i god tid før målingen, således at ejeren kan nå bringe båden i målekondition inden målingen).

Checkliste

Målekondition ved måling i vandet og ved vejning:

1. Alle tanke og hulrum skal være tomme, dog må der være indtil 10 liter brændstof i brændstoftanken.
2. Påhængsmotor må ikke være ombord.
3. Intet løst udstyr må være ombord (f. eks. hynder, reservesejl, redningsflåde, slæbejolle, beklædning, fødevarer eller andre varer, kogegrej, køjetøj, spisebord og lignende).
4. Ét stel sejl skal være ombord [dvs. 1 storsejl, 1 krydsfok, 1 genua (hvis genua føres) og 1 spiler (symmetrisk eller asymmetrisk)].
5. Alt andet nødvendigt udstyr i henhold til RRS 51 skal være ombord (dvs. luger, trapper, dørk, rundholter, anker med tov og kæde, fendere, skøder, fortøjningstovværk, fald osv.).
6. Alt "løst udstyr" nævnt i pkt. 4 og 5 skal placeres på dørken i kahytten agten for masten, dog højst 1.50 m agten for masten.
7. Mastehældningen skal være sat agter over til sin normale justeringsposition. Mastehældningen må aldrig være sat foran for sin lodrette position.
8. Al stående rig skal være tot.
9. Al løbende rig skal være slæk.
10. Bommen skal placeres i sin laveste position, vinkelret på masten (se afsnit 9.2), i bådens centerplan og sikret mod bevægelse.
11. Spilerstage(r) skal staves i normal position.
12. Sænkekølen skal være helt nede og låst (også ved kapsejlad).
13. Ingen person må være ombord under flydemålingen.
14. Enhver form for udstyr med stor vægt (fx indenbordsballast, batterier og lignende) skal være sikkert fastgjort (indglasset eller fastboltet) og være noteret på målebrevet med angivelse af vægt og afstand fra stævn.

Carlsberg Fyn Cup 2004

Beretning fra D81 "SAFIA"

DM for Luffe 37 og kapsejladsen Fyn CUP fra Bogense er et "must" for besætningen på D81. Besætningen består normalt af min gamle ven Palle, min fætter Jørgen, mine 2 sønner Søren og Jesper og mig selv.

Søren meldte desværre afbud i sidste sekund - i stedet fik vi Simon med.

Der er naturligvis en speciel "grund" til at jeg har valgt at skrive om turen rundt i år - men det kommer vi til.

Torsdag aften i Bogense. Som sædvanligt med fadøl og snak med gamle sejlervenner. Palle og jeg nærmer os hastigt folkepensionsalderen og det tynder ud i vennekredsen. Jeg ved ikke om Palle hænger på efter denne tur - men jeg håber det.

I løbet af torsdag aften går rygterne. Vi bliver sendt nord om Fyn. Den hopper vi nu ikke på og går roligt i seng.

Fredag morgen vågner vi op til realiteterne. For første gang i mange år skal vi nord om Fyn.

Luffestarten går og vi kommer supergodt af sted - helt oppe i føring sammen med D5 og D192. Ved Æbelø ryger spileren op og så går det østover med 8-9 mil i snit. Humøret er højt, for fra førergruppen er der et godt stykke ned til forfølgerne. Rundt om kosten nord for Fyn. Vi skal have bommet spileren. D192 luffer os, som om vi var på aftenkapsejlads, og da spilerstagen ikke er kommet på masten ender det med at vi vælter. Nu er jeg jo i bestyrelse med Søren på D192, så han har fået en røffel. Han undskylder sig med, at han var under dæk da det skete. På dette tidspunkt gik D202 forbi os. Foran var nu D5, D192 og D202. Vi optog forfølgelsen og vi gik rigtig godt for spiler og nærmede os de andre igen. Omkring Storebæltsbroen spidsede vinden og videre gik det for genueen.

Normalt navigerer jeg og Søren styrer i begyndelsen af Fyn rundt. På grund af hans fravær sad jeg ved roret og ingen bekymrede sig særligt om navigationen. Hvad pokker - de andre sejlede jo omkring os og vejen rundt kendte vi som vores egen bukselomme. Ikke desto mindre gik det galt. Vi hamrede på stenene ved Vresen med 8 mils hastighed. Det gav nogle gevaldige stød og så gik det videre. Ned og hive dørkbrædderne op - lettelse - tilsyneladende ingen huller eller vand. Videre ned mod Thurø Rev. På et tidspunkt bad jeg Jesper tørre op på dørken efter et vådt sejl - indigneret sagde han at det havde han gjort. Ned og se under dørkbrædderne igen. Vand trængte nu ind foran kølen - fat i en sejlpose og prøv på at stoppe vandet. Det hjalp lidt, men da vi rundede kosten ved Thurø Rev og fik pres på kølen på en foran for tværs skal jeg love for vi fik vand ind og lange arme af at øse det. Det stod mig nu helt klart at fandt vi ikke en teknisk løsning på at få vandet ud i takt med at det kom ind måtte vi søge nødhavn. Jeg ville imidlertid gøre alt for at få båden til Fredericia og på land. Svendborg midt om natten med utæt båd var ikke spor tiltrækkende. I motorrummet har jeg en elektrisk pumpe monteret. Den fik vi revet af fundamentet og monteret på dørken. En af kabinelamperne blev skilt ad og strømmen sat til pumpen. Der var stadig 2 mand beskæftiget med at holde vandet ude - 1 mand styrede pumpevandet i en spand 1 tømte spanden. Pissekoldt var det for de 3 der sejlede båden og ingen havde sovet endnu.

Sådan gik det en stund. Så fandt vi på at lede vandet ud gennem afløbet fra vasken. Det gav ro i båden - lige pludselig var vi 5 mand på kapsejlads igen indtil Simon bukkede under for kulden og krøb i hundekøjen. Han ville i øvrigt have været i land i Svendborg, men det havde vi andre ikke tid til.

De der var med Fyn rundt ved det var hårdt og hundekoldt at komme rundt Horne land og Helgenæs. Bortset fra mine tanker omkring skadens omfang var der ro i båden. Vi var godt klar over at endestationen var Fredericia, så motivationen var ikke på det højeste. Syd for Fænø var der ikke mere strøm til pumpen, så vi måtte håndøse igen. Vi lod Kefle slippe forbi, men da vi gik ind i Fredericia lå vi stadig på 7. pladsen. Havnefogeden var på havnen og vi var afmastet og på land 1 time senere.

Safia kom ned til Oluf om mandagen og jeg fik en super behandling på værftet. Båden har fået galvaniseret stålramme, som de nye Luffer, ny dørk i kahyt og forrum, luge fra cockpit til hundekøjen og den blev leveret retur tidsnok til vores sommerferie. Hvad det kostede? Ja, der er min hemmelighed. I skrivende stund er SAFIA inden døre og det er min plan at montere nyt ledningsnet og kompressorkøleanlæg i vinter.

Hilsen
Schøllhammer - D81

Alle mine gaster på nær Simon har lovet at deltage Fyn rundt 2005. Så vi ses.



Trim guide - Luffe 37.

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

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.

Sejltrim:

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 sejlpind 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 man 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.

Spilersejlads:

Jeg vil tilråde alle at de får sat en klemme på masten til spilerbomsophalet. Så kan fordækskasten 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



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 kahytsnedgangen 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.

