

Luffe 37



Luffenyt efterår - 2005

Formanden har ordet.

Lad mig som ny formand for Luffe 37 klubben starte med at takke for valget og den tillid der hermed bliver vist mig. Det er jo en eftertragtet klasse som jeg overtager formandskabet for, og for os som sejler Luffe 37 er det jo rart at vide, at vi er med på den rigtige vogn.

Men for de mange, som heldigvis gerne vil ind i vor klasse, ser måske situationen lidt anderledes ud, for det er mit indtryk, at det igennem den seneste tid har været vanskeligt at få fat i en god brugt Luffe 37. Der har ikke været ret mange annonceret til salg, hverken på vores hjemmeside eller i andre medier. Selv har jeg modtaget en række henvendelser på bådebroen om, hvordan man dog får fat i en Luffe. Desværre er der jo ikke så meget vi kan gøre ved det andet en håbe på, at nogle af de eksisterende Luffe 37 sejlere opgraderer deres båd til en nyere model, således der igen kommer brugte både på markedet. Jeg håber, at de sejlere der jagter en Luffe 37 har tålmodighed til at vente.

Vi kan vel efterhånden godt tillade os at kalde Luffe 37'eren en klassiker og mon ikke en del af os netop har valgt bådtypen på grund af de dyder, som ligger i dette begreb. Der er således en del i klubben, som ikke deltager kapsejladser. Jeg har spurgt et par stykker fra den gruppe om, hvilke aktiviteter som kan være interessante for dem. Et af de forslag der har været fremme var, om man ikke kunne arrangere lokale Luffe 37 træf, hvor man havde et turmål for en weekend. Her kunne man møde andre fra klassen og udveksle erfaringer mv.

Bestyrelsen har derfor besluttet at tage initiativ til, at der i en 4-5 lokal områder arrangeres et sådant træf med vægt på tursejladser. Konceptet er simpelt. Der udpeges en weekend og en destination. De Luffe 37'ere som har lyst til at deltage, sejler derhen og der vil så være fælles grill lørdag aften. Forhåbentlig kan det så blive en tradition i lokalområderne. Jeg vil selv tage initiativ til dette på Øresund.

Lad mig også benytte lejligheden til minde om, at vi meget gerne modtager indlæg til klubbladet og hjemmesiden. Sidstnævnte er, som i sikkert har bemærket, blevet moderniseret, så rammerne for indlæg skulle være i orden.

På kapsejladsbannerne har det samlet set været en god sæson for klassen. På Fyn Cup'en var vi igen den klasse, der havde flest deltagende både – lad os blive ved med det. Der har også været flere lokale sejladser med god Luffe 37 deltagelse. Vort DM blev som følge af hårdt vejr lidt af en gyser hvad angår deltagerantal, fordi flere som følge af blæsten ikke nåede frem. Der var tilmeldt 18. Vi nåede heldigvis op på de 15 deltagere, som er minimum for at bevare vores DM status. Blandt andet takket været et hårdt natligt kryds af Havkatten – SWE 32.

18 tilmeldte både er en lille nedgang i forhold til året før og ikke nogen katastrofe i forhold til så mange andre klasser. Imidlertid har episoden betydet, at bestyrelsen har besluttet at sætte ekstra fokus på at få deltagerantallet stabiliseret til næste DM i Kerteminde den 11-13. august 2006. Så sæt allerede nu kryds i kalenderen.

Torben Mikkelsen



Kontingent

Det er atter tid til fornyelse af medlemskabet i Luffe 37 klubben. Danske medlemmer, som ikke allerede har betalt deres kontingent for 2006, vil sammen med dette Luffenyt finde et indbetalingskort, som bedes benyttet senest 20. januar 2006.

Udenlandske medlemmer modtager en vejledning, da vores FI-kort ikke kan indbetales fra udlandet



Referat fra generalforsamlingen d. 11. august 2005.

Ejnar Larsen blev valgt som dirigent. Han konstaterede at generalforsamlingen var lovligt indvarslet.

Formandens beretning v/ Mikael Astrup

- Den lave tilslutning til DM i år er ikke blot Luffeklassens problem. Bl. a. har BB10 meter måttet aflyse DM og også Ylva og Scan-kap har problemer. Der må gøres en ekstra indsats for at øge deltagerantallet til DM i Kerteminde næste år.
- Klubbens økonomi er i orden. Bladet hviler stort set i sig selv med sponsorstøtte og medlemstallet på ca. 90 har aldrig været højere.
- Der er søsat 3-4 nye Luffer i 2005 – heraf et par tyske.
- Mikael fratræder som formand efter denne generalforsamling.

Regnskab.

Årsregnskabet blev forelagt af Peter Martinussen. Regnskabet blev godkendt.

Kassebeholdning pr. 1/10 2004 var 35.126 kr.

Fastsættelse af kontingent.

Uændret 300,- kr. pr. år. Bestyrelsen blev dog bemyndiget til at hæve kontingentet til 350,- kr. pr. år, hvis nye tiltag kræver det.

Indkomne forslag.

Forslag fra D 81 om at gøre brug af søgelænder frivilligt. Nedstemt.

Valg af formand.

Som ny formand efter Mikael Astrup blev valgt Torben Mikkelsen (DEN 204)

Valg af bestyrelsesmedlemmer.

Søren Christiansen og Peter Martinussen blev genvalgt.

Valg af revisor.

Ejnar Larsen blev genvalgt.

Love og klassebestemmelser

Per Asmussen og Søren Christiansen havde en række forslag til, hvorledes Luffens klassemål kunne gøres gunstigere. Det blev besluttet, at hvor man administrativt kunne forbedre målet, f. eks. med ekstra batteri, fast kahytsbord mm. skulle Per og Søren arbejde videre med det og fremsætte forslag næste år.

Eventuelt.

Det blev ivrigt drøftet hvad der kan gøres for at få flere til at komme til DM.

Morten Galskov: Send spørgeskemaer til alle medlemmer i god tid. Ret personlig kontakt.

Ejnar Callesen: Sæt startgebyret ned, spar musik og dyrt telt. Få flere sponsorkroner til præmier og reklamér i god tid overfor medlemmerne.

Vores tøjbeholdning fra jubilæumsåret blev man enige om at realisere til halv pris.

Generalforsamlingen sluttede kl. 22.30 med at dirigenten takkede for god ro og orden.

Referent: Leif Schøllhammer.



Første sæsong i Luffe 37an Talerok

Hvornor vi sålde vores Banner 33 RC i 1996 efter 16 sæsonger trodde jeg icke att der skulle sejles mer i egen båd. Har sedan dess sejlet med forskellige J-både fra J-80 till J-145. Men efter hand växte lusten att sejla med egen båd igen. Min kone saknade också sommarferien i egen båd. Så sommaren 2004 kiggede vi efter båd igen. En sak som stod klart var att det skulle va en slank båd, fordi vi helst vil ligge mellan stolpar (paler) i havnerne.

I oktober 2004 köpte vi så en Luffe 37 i Kalundborg. Sejlede hjem den till Halmstad med en go vän, i frisk SW vind 10–14 m/sek. Mitt förste intryck var att båden kändes tung och stabil i förhållande till Banner 33 an som kun var 400 kilo lättare. När vi passerade Kullen satte vi uret og fick tiden till Halmstad. Med ett rev i storen og en genua som läades av storen tog det 3 timer till Halmstad, 25,5 nm. Då fick jeg mitt kvitto på att båden sejler gott undanvind.

Det skulle visa sig att det fanns en hel del som måste fixas före sjössättningen 2005. Slangarna till självlänsarna läckte som ett soll, gummibälgen till motorn skulle varit bytt för tio år sedan.mm. Dessutom monterade jeg ett nytt lugegarage og en ny luge med tillhörande teakskinner. Det blev bra og helt tätt og dessutom köpte vi Sprayhood og Cockpittkaleche fra Kolding. Det kan vi verkligen rekomendera. Första ugen i juli sejlede vi en tur till Öresund med två goda vänner. Det var sikkert årets varmaste uge og nästan ingen vind. Volvon fick verkligen visa vad den kunde, men vi blev mer og mer förtjusta i vores nye båd.

När det blev till sommerferie blaeste det kuling fra SW, men vi hade bestämt med 4 goda vänner i Råå att vi skulle sejle där dan efter. Efter konsultation med partredaren (konen) bestämde vi oss för att sejle alligevel. Og det var en oplevelse att denne slanke båd kunde kännas så trygg i detta vejr. Det var populært när vi kom till Råå efter att ha sejlet dit i kuling. Vi sejlade en dag i Sundet alla sex og det kändes helt ok. att sejle så mange i båden. Men att sova så många ombord syntes vi blev för trangt.

Lotta og jeg sejlede sedan allene via Öresund, Bøgestrømmen og Gullborgsund till Gelling og Flensburg i mestadels sommerväder men även några tordenbyer. Og Luffen visade sig vare en perfekt båd att sejle för to personer. Då hade vi verkligen gott om plads om lae. Vi sejlede mest med fock som hade stående sejlpinde för att kunna rulla in den. Det var väldigt nemnt på feriesejlads. Men i den første riktige tordenbyen tog det för lang tid att få rullat in focken som var av kevlar , og det slutade med att sejlet blaeste sönder i akterliget där en sejlpinne kom fram.

Efter 3,5 veckors ferie ville skippern hem pga. att tirsdassejladserna begynte i klubben. Og den första tirsdag blev det så till en förstaplads i klassen og det stimulerade ju. Det endede med att vi faktisk vann vores klass för säsongen.

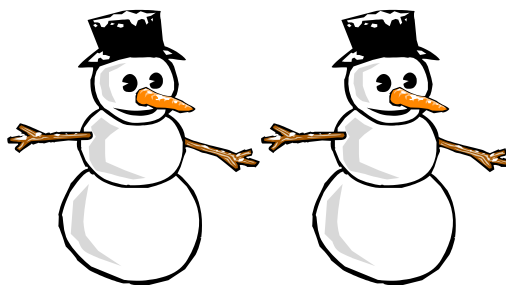
Vi deltog i Spangenberg Race fra Grötvik i september. En distansesejlad på 25nm utanför Grötvik og Tylösand. Vinden låg mellan 10-11m/s og det var grov havsjö. Men Luffen oppförde sig fint på kryssen med full stor og fock. På länsarna fick vi vores första riktiga surfar med den store länsespilern uppe og det var riktigt spennende. Vi kom i mål som andre båd efter en J-120 og det var vi meget tillfreds med.

Planen var att vi också skulle sejle Thiele Cup, Jameson Cup og Mouton Cadet Cup, men vi avstod att sejle ned till Sundet på grund av det barske vejret dagarne före. Och det visade sig att det blev också kuling på Thiele Cup.

En sak som förundrar mig lite är att vi har problem med höjden på kryss med genua. Men det kan bero på att vores genua är dålig. Köpte en ny North SJO-5 fock här på efteråret og med den går vi höjt nok, så vi blir väl nød till att investera i en genua också?

Nu när sommaren har gått är vi fortfarande meget glade för vores ”nye gamle” båd Luffe 37 nr. 33 Talerok, og ser nu bare fram mot neste sommer som vi håber, blir en fin en.

Med sejlerhilsen
Lotta o Bengt Olsson
SWE 33 –
Halmstad SS



Klubbens medlemmer og sponsorer ønskes

God Jul og et Godt Nytår.



**Wir wünschen alle Mitgliedern ein frohe Weihnachten und
ein glückliches Neues Jahr**

Får du også vand ned i motorrummet?

Vi sad ved sidste bestyrelsesmøde og snakkede om vores problemer med indtrængende vand forskellige steder i Luffen.

Jeg har gennem årene hentet mange spande både salt- og ferskvand op af motorrummet og bortset fra at motor og ledningsnet ikke har det godt med saltvand er der heller ikke meget grin ved at ligge med rumpen i vejret og øse vand ud.

Så sidste forår besluttede jeg, at det skulle være slut med vand i motorrummet – og da andre bestyrelsesmedlemmer også får vand i motorrummet, blev det mig pålagt at beskrive min løsning i Luffenyt.

Hvis nogen efter at have læst artiklen vælger at kopiere min løsning kan de rekvirere skitser af delene hos mig.

Vandet trænger ned i motorrummet når skotrenden ikke kan tage vandet når det vælter ned. De 4 hjørnebolte som dækslet er ”født” med kan slet ikke få gummilisten på indersiden af dækslet til at slutte tæt mod motorrumskanten. Når skotrenden ikke er fuld af vand samler der sig altid en masse skidt i den, hvilket også er til irritation så det skulle løses samtidigt.

På motorrumskanten har jeg monteret en messinggramme på 10 x 10 mm. Det øger højden på skotrenden og øger fladetrykket mod gummilisten. Før at hindre skotrenden i at løbe over, når vandet vælter ned har jeg valg at dække dem til. Jeg har brugt rustfri stållister 3 x 50 mm. Når dækslet ligger over motorrummet rager listen ca. 5 mm. ind over dækslet i begge sider og foran ved nedgang til kant. Listerne skal have understøtning på cockpitkanterne ca. 5 mm under dækseloverfladen, når dækslet ligger løst mod messinglisten. I de rustfri lister er der boret 3 stk. 8 mm huller til undersænkede 8 mm. skruer. I skotrenden er monteret bøsninger med 8 mm gevind til fastspænding af motorrumsdækslet.

Bøsningerne er lavet af messing Ø 16 mm.

Sådan fik jeg stoppet for vand i motorrummet. Det kan være at andre har bedre og enklere løsning på problemet – så lad andre få glæde af dine ideer.

Der kommer i øvrigt vand i mit agterrum når det rigtigt regner. Har nogen løst det problem?

Leif Schøllhammer



Rigtrim eller religion?

Der trimmes på livet løs rundt omkring på bådene. Der findes lige så mange gode råd, som eksperter. Én ting er sikkert, du skal tro på dit trim for at kunne sejle frit uden at bruge ”tanke-virksomhed” på, om masten står rigtigt eller forkert. Jeg har oplevet mange rorsmænd, der sejler virkelig ukoncentreret, fordi de er usikker på trimmet.

En Luffe mast med sine 2 salinger er ganske let at trimme på forskellige måder. Salingerne sidder på tværs, (ca. 90 grader på masten), hvilket gør det let at ændre på mastehældningen og forstagsspændingen kan hurtigt justeres ved hjælp af bagstagene.

Hvad er så den rigtige maste-hældning?

Det er når båden er i balance på kryds, hvilket vil sige at den er let luv-gærig.

Er båden læ-gærig, skal der mere tryk på storsejlet eller masten skal have en større hældning bagover. Er båden luv-gæring, skal der mere tryk på genoa'en eller masten skal rettes op.

Vi skøder på D-194, genoa'en helt ind i øverste salingshorn og 5-10 cm fra nederste og storsejlet skødes på +/- 20 cm fra midten af løjgangen og således at tickles ved øverste sejlpind, lige klapper om på læsiden. Dette varierer fra sejlmager til sejlmager og alderen på sejlene har også en indflydelse. Sejlene bliver som regel dybere med årene.

Det er her jeg mener at der går religion i trimmet. Spørger du en anden vil du få et andet svar, men resultatet i form af højde og speed er den samme.

For at opnå det bedste resultat, er det vigtigt at masten står lige i båden. En mast der falder til læ i toppen ---- får et fladt storsejl. Og en mast der falder til læ på midten --- får et dybt storsejl.

Start med at spænde overvanterne, og du må gerne bruge en stor nøgle og lægge kræfter i. ”Spænd til toilet-døren klemmer, og slæk en ½ omgang”. Sæt herefter undervanterne, de forreste først og herefter de agterste. Se op af masten, den må ikke bøje bagud ved nederste saling. Mellemvanterne sættes løst. Disse skal først justeres under prøvesejlads.

Under prøvesejlads, skal der justeres på mellem og undervanter, således at masten står lige. I herre-luft, må masten gerne falde lidt til læ i toppen (åbner storsejlet).

Bagstagene bruges til at justere forstags-spændingen, og ikke til at forhindre maste i at knække. Forstagsspændingen er sejl-relateret, dog skal disse spændes mere, jo mere det blæser.

Agterstaget bruges til at justere mastens krumning, for at åbne storsejlet. Et hal vi bruger flittigt, for at undgå at vi vælter i pustene. Vi har bygget agterstags strammeren om, fra Tromlen og til et blok-system med 2 frø-lår, således at det kan justeres, af gæsten der sidder bag rorsmanden uden, at han skal ind i båden.

Hvor længe holder en mast?

Maste-profilet holder evigt ☺, Beslagene holder ikke evigt og disse bør kontrolleres hvert år. Specielt ophængnings beslagene til vanterne og salings-befæstigelserne. Alle disse beslag bliver slidte og der opstår tolerancer, hvilket får masten til at blive blødere.

Den stående rig bør udskiftes efter max 10 år. Start med forstaget, som er det mest udsatte.

Nogen vælger at udskifte til Rod-rig, en rodrig gir sig mindre og der er ikke brug for at justere så meget på riggen fra let til hård luft.

Et lille tip til dem der har master med fald-hjul til wire/ tov fald. Ønsker I at skifte til ren tov-fald, kan dette løses ved at faldene bliver afstrømpet, således at kun kernen løber inde i masten. Herved undgår I at skulle skifte faldboks og hjul.

I er altid velkommen til at ringe og få en luffe-snak.

Torben W. Jacobsen
Nordic Mast A/S

LUFFE 37 KLUBBEN

REGNSKAB FOR PERIODEN
1. oktober 2004 - 30. september 2005

RESULTATOPGØRELSE

INDTÆGER:

Kontingent aktive medlemmer.....	26.900
Sponsorindtægter.....	17.191
Salg af tøj	9.915
Renteindtægter.....	54
INDTÆGTER I ALT	<u>54.060</u>

UDGIFTER:

Stævneudgifter.....	9.065
Luffe Nyt.....	14.624
Køb af tøj (forbrug fra lager).....	9.915
Kontorhold.....	0
Porto og gebyrer.....	5.250
Møder.....	3.799
Gaver og blomster.....	0
Småanskaffelser.....	0
UDGIFTER IALT	<u>42.653</u>

ÅRETS RESULTAT..... **11.407**

BALANCE PR. 30. SEPTEMBER 2005

AKTIVER

INDESTÅENDER:

Kassebeholdning.....	0
Sparekassen Faaborg kto. 518085	43.258
Tøjbeholdning	<u>1.925</u>

INDESTÅENDER IALT..... 45.183

AKTIVER IALT..... **45.183**

PASSIVER

EGENKAPITAL:

Egenkapital pr. 30.sept. 2004.....	33.476
Årets resultat.....	<u>11.407</u>

EGENKAPITAL PR. 30. SEPTEMBER 2005..... **44.883**

Forudbetalt kontingent..... 300

GÆLD IALT..... **300**

PASSIVER IALT..... **45.183**



Luffe 37 Klubben

Specialklub under Dansk Sejlunion.

Klasseorganisation for Luffe 37 sejlere.

Bestyrelse:

Formand

D 204
Torben Mikkelsen
Rundforbiparken 13B 1.tv
2850 Nærum.
Tlf. 45 50 58 69
E-mail: tandt@tdcspace.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 70
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

Internet hjemmeside:

www.luffe37.dk

E-mail:

root@luffe37.dk

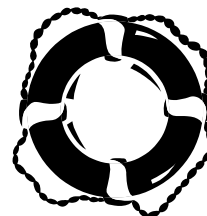
Bankforbindelse:

Sparekassen Faaborg
Ferritslev filial.

Reg. nr. 0828
Kontonr. 0000518085

Betaling fra udlandet:

Swiftcode: SPNODK 22
IBAN kontonr.: DK7008280000518085



Forsidefoto: Bengt Olsson, Halmstad. SWE 33 Talerok