



Klubblad



D-1 i Sydhavet

November 1999, nr. 2

Cirkulér	
Navn	x

Kære læser

Ja det var på tide.

Endelig synet af dit yndlingsblad i posten. Og det bugner af gode historier og indlæg. Se bare her:

I år har vinderne skrevet beretningen fra DM og du får den fornøjelige historie om kampens hede. Samt en masse gode billeder.

Der er tidligere i BB10m-bladet blevet opfordret til at skrive lidt om sejladsene rundt om i landet (og nabolande). Det er en god tradition. Jochen (GER 5) har skrevet en historie om sejladsene i den sydlige region og efterspørger kontakt til BB-ere i området mhp. sejlads i næste sæson. Herefter følger orientering om sejladsene i to andre kredse.

Clouet i dette nummer af BB10m bladet er vel beretningen om de 2 originaler, der fandt på at køre den første BB10er til Italien på en vindmøllebil for at kaste den ud i en eventyrberetning på Middelhavet.

Til den mere alvorlige ende hører indlægget fra formanden om sejlunionens nye forslag vedr. afskaffelse af samme DM for de mindre bådklasser. Der følger flere artikler om dette. Hermed er der lagt op til debat.

Masterne er faldet af 10-meterne i sommer, og der kan nok være lidt stof til eftertanke hvad angår din dækning fra forsikringen, som du troligt hvert år donerer et klækkeligt honorar. Mere om det længere fremme.

Står du og mangler et sejl eller en 10m-anpart er der også muligheder her.

Og husk - det er dine kragetær, der er skyld i, at bladet udkommer næste gang - de skal sendes til redaktøren inden den 15. marts. Bemærkninger og efterspørgsler til indholdet leveres samme sted.

Christian Fogt Andersen (DEN 8)
Klodskovvej 15
4800 Nykøbing F.

Tlf: 54 43 02 25

E-mail: NOVAC@post.tele.dk

Formanden: Vores fremtid som en bådklasse, der kan afholde DM	4
Sejlerlinks	5
Fra DIF-bladet	6
Sommer i middelhavet med D-1	11
Fra DS	17
Kryss: DM for BB 10m 99	18
Formanden: Har du råd til at miste din mast	22
Red: Mastefald sommeren 99	22
Glaede: Als Rundt'99..	25
Øresundsmesterskab 99	26
Sydstævnekredsen 99	27
E -mail adresser	28
Salg af anpart i BB10 m, Den-69, "Bubetti"	29
D-50 sælges	29
Sejl til salg	29
Bestyrelsen	30
Deadline	31

Vores fremtid som en bådklasse, der kan afholde DM?

Dansk Sejlunion vil gerne i dialog med de bådklasser, der har et DM. DS mener, at der i øjeblikket er for mange DM-er.

De vil måske have, at der kun er ét DM for 1-mandsjoller, et for 2-mandsjoller, et for købåde og til sidst et i match-race. Ja, det blev kun til 4 danmarksmesterskaber i sejlsport.

Men hvis man dyrker løb, kan man vinde DM i 100m, 200m eller hækkeløb - endda i flere aldersklasser.

Skal der også kun være et DM i Fodbold? Nej, de andre specialforbund vil ikke spænde ben for sig selv.

Man skulle tro, at de er ved at lukke Dansk Sejlunion - vi kan jo melde os ind i Dansk tursejler forening. De skal da være glade for, at der er ca. 38 DM-er i forskellige båttyper. Det må vel betyde, at der er lidt gang i sejlsporten.

Vi må nok til at drøfte, hvad vi mener er et realistisk grundlag for, at man kan kalde sig Danmarksmester.

Der er nok også nogle klasser, der ikke har ret mange deltagere til DM eller på andre måder ikke helt kan opfylde de krav, som Dansk Sejlunion stiller. Men for de bådklasser, der ikke fremover kan opfylde kriterierne til et DM, kan det betyde, at bådklassen vil ophøre som klub.

Jeg er helt sikker på, at DS inden for de næste par år vil stille større krav til de bådklasser, der fremover vil kunne kåre en Danmarksmester.

Vi BB 10 meter sejlere må og kan overleve som en bådtype (CJ:klassebåd). Vi opfylder de krav, der er i dag, men fremover er vi nok nødt til at stille med et par både mere til DM. De bådtyper, der vil klare sig de næste par år, har efter min mening store chancer for at blive blandt de, som fremover har et DM

Hvis vi i klassen mister vores DM, kan det blive svært at bevare klassen, Kan vi så nøjes med at mødes en gang om året for at sejle en sejladsserie og kåre en vinder for vores sommerstævne?

Kan vi få nogle klubber til at holde et sommerstævne for en mindre flok både? Nej, det er nemmere at få klubber til at holde et DM end et sommerstævne for nogle få Danmarksmesterskabet er i øjeblikket den eneste begivenhed, vi samles til hvert år, udover vores generalforsamling.

Hvad andet kunne I tænke jeg at vi samles om?

Nå nu må vi se, hvad der kommer ud af den dialog, vi skal have med Dansk sejlunion.

Claus Jespersen.

Sejler-links

www.dk-sejlads.dk/bb10m	BB10-meter klubbens hjemmeside.
www.mobilixnet.dk/~mob43730/	Danmarks første BB10-meter med en maritim hjemmeside fra sommerens togt på Middelhavet. Historier og billeder fra dagens oplevelser på D-1.
www.sejl.net	Side med aktuelle sejlsportsbegivenheder, artikler, interviews og chatforum for BB10-meter sejlere.
www.dk-sejlads.dk/	Side med sejlsportsbegivenheder, sejlerlinks mv.
www.sailing.dk/	Dansk Sejlunion.

Sommer i Middelhavet med D-1

Her er en rejsebeskrivelse fra en af de mere usædvanlige sommerferier fra Middelhavet i vores BB10 m. Vi har i vores ferie opdateret en hjemmeside, og en mere udførlig beretning samt billeder kan findes på www.mobilixnet.dk/~MOB43730. Men inden vi begynder, skal jeg lige fortælle historien omkring vores båd.

Vi (Niels og Michael) er de heldige ejere af D1. Vi læste historien i klubbladet om BB10 m klassen i forbindelse med 20 års jubilæet og har et par rettelser. Vores båd, prototypen og dermed den først byggede, blev købt i 1977 af Jens Peter Hansen, en god ven af Niels' forældre. Niels var som lille purk med på bådens jomfrutur med JP ved roret. Båden har sejlet i Århus bugten de første mange år og efter at have stået på land i nogle år, spurgte vi JP om vi ikke måtte låne båden en sæson. Det har været i 1986, hvor vi var 16-17 år gamle. Det blev en sæson, hvor vi blev berygtede på bugten, fordi vi sejlede båden ligeså aggressivt som vores joller, og man var ikke vant til at se en planende kølbåd med 4 drenge om bord.

Vi lånte igen båden af JP til en god lang sommertur i 1996. Det blev en mindeværdig sommer og spørger man i Odense havn til en BB10 m med nogle drenge ombord kan de sikkert stadig nogle gode historier.

Jeg begyndte i 1996 at sejle med som gast på Eriks D5, og da Niels også flyttede til København, blev vi nødt til at have vores egen båd, så vi lånte igen båden af JP. Problemet var bare at den om vinteren skulle sejles til Flensborg, hvor den stod i en hal. Jens Peter ved, at han altid er velkommen ombord, så vi fik ham overtalt til at sælge os båden i 1998 og dermed skiftede den ejer for første gang i 21 år - vi fik os en båd, vi stort set er vokset op med.

Vores tur tog sin begyndelse ved at vi en almindelig lørdag kiggede på hinanden og sagde: "Skal vi ikke bare skride fra det hele og tage ud og sejle". Det er en af de ting man ofte siger, men aldrig gør. Dette var som sagt om lørdagen, og om mandagen sagde Niels sit arbejde op og jeg om onsdagen. En meget stresset uge fulgte, hvor jeg flyttede fra lejligheden og båden var på vej til Italien.

Vi ville ud og sejle i 3-4 måneder, men ikke over de store stormfulde have, da vi kunne huske Anders' beskrivelse af sejlturen til Amerika i sin BB10 - første, eneste og sidste gang.

Igennem mit arbejde har vi nogle gode forbindelser, der arrangerede transporten til en rimelig pris. På den måde fik vi klemt vores BB10 ind i en trailer, der så blev fyldt op med varer, der skulle samme vej - til Taranto i Italien, hvor fabrikken ligger. På fabrikken i Taranto fik vi opbevaret bådstativet, mens vi var ude og sejle og endnu bedre; de er sponsorer for en lokal sejlklub.

Det kunne ikke være bedre og vi blev modtaget som konger, det var helt utroligt så flinke og hjælpsomme folk var, desværre forstod vi ikke et klap af hvad de sagde.



I Italien er sejlkubber noget andet end hjemme, der er ingen kommune der bygger en marina og såvidere. Her er marinaen privat ejet enten af en person eller en klub og det hører til den yderste sjældenhed, hvis der er faciliteter som toilet, bad, vand på kajen og strøm. Man må nok sige at det er noget fattigere end i Danmark og man har jo hørt om tyverier og mafia i det sydlige Italien, så for at undgå tyverier havde de 2 vagter døgnet rundt ved sejlkubben. Vel at mærke til at passe på 20 både/joller, hvoraf den største var en J24. Efter et par dage mente vi - af høflighed - at vi ikke kunne udnytte deres gæstfrihed mere og vores Odysse begyndte.

Vores mål var Grækenland, og vi var allerede helt nede i hælen af Italien, så vi havde et par dages sejlads mod øst inden vi var i Grækenland. Vi havde i anledning af turen købt nyt primus, ekkolod, livliner samt GPS, men havde dog indset, at det ville være for hårdt at sejle om natten. Derfor planlagde vi vores rute til max. 50 mil om dagen. Til vores store undren, mødte vi på strækningen til Italiens sydspids kun nogle få fiskebåde, da sejladsen for os at se ikke kunne blive bedre - masser af vand og sol fra en skyfri himmel. De kommende to dage mødte vi faktisk kun 2 sejlbåde. I kan derfor let forestille jer, hvordan det er at komme ind i havnen, hvor der ellers ikke kommer turister og der bliver bestemt ikke mindre opsigt ved at sejle med dansk flag og i en rigtig båd - altså uden alt det her luksus gejl. Vi havde fornemmelsen af at man ikke viste, hvad man skulle gøre med os i havnen. Derfor betalte vi ikke havnepenge noget sted. Faktisk betalte vi kun havnepenge to gange de næste 3 måneder.

Fra Cabo St.Maria de Leuca, Italiens sydligste og østligste punkt krydsede vi kanalen til Grækenland. Vi var lidt nervøse for de 47 mil på åbent hav, ingen af os havde sejlet længere distancer før, kun kapsejladt og ferieture til Sverige osv., og oven i var min alt andet end sejladvante kæreste med. Yderligere har albanere en kedelig tendens med at sejle "flygtninge" over til Italien om natten, og sidst men ikke mindst var der rapporteret et par tilfælde af søøveri. Eftersom vi ikke havde VHF om bord ville vi kun sejle mens det var lyst og vi drog afsted tidlig morgen med fuld store og genua. Mens de andre fik sovet, blæste det op, genuaen blev skiftet og det blev til to reb i storen og et i fokken på trods af at det var halvvind. Det er altid svært at vurdere, men til sidst blæste det ca. 20 m/s og når bølgerne kommer helt fra Ægypten, så bliver de STORE. Heldigvis er det ikke som hjemme, hvor det altid er koldt når det blæser. Her var en vandtemperatur på 25 grader og skyfri himmel og ved disse temperaturer kan man godt sidde i redningsvest og badebukser. Endelig var der land i sigte, men vi glædede os for tidligt, for herhjemme ved man at når man ser land er man inde om max en time. Her er det anderledes, da øerne er 1000 m høje og kan ses på lang afstand.

Vi kom ind i Hortonoi (eller Fano som Italienerne kalder den) og havde faktisk ingen ide om hvad vi sejlede ind til. Det viste sig, at det var en lille bugt hvor man kunne ankre op, hvilket ca. 10 andre havde gjort. Heldigvis havde vi købt et rigtig Bruce anker og 10 m kæde og det var der også brug for når vindpustene kom ned fra bjergene med lidt over 20 m/s. Vi fik puttet lidt tøj i en vandtæt taske og svømmede ind for at proviantere. Øen havde få indbyggere og deres bilpark kunne tælles på en hånd. Næste dag sejlede vi i retning Corfu. Her lærte vi for første gang hvad der sker med vinden når der er kilometer høje bjerge i nærheden, sol og søbrise. Da kan vinden faktisk dreje 180 grader på 30 sekunder på trods af skyfri himmel og vinde på 10 m/s.



Man skal gennem et ret smalt stræde mellem Corfu og Albanien og vi var lidt nervøse



for bøgernes beretning om hurtiggående speedbåde der kommer fra Albanien og røver alt; men vi kom til målet - Gouvina Marina, som er den største på øen, for at proviantere og ikke mindst købe søkort. Indsejlingen var en af de mere usædvanlige oplevelser idet havnefogden hentede os i en speedbåd og førte os helt ind til den henviste plads.

Vi fik et par gode stop på Corfu og et enkelt ved fastlandet. Det var den slags vi havde drømt om, små laguner med klart blå vand og en lille hyggelig fiskerhavn med utrolig gode restauranter.

Herfra foresatte vi til Paxos. Havnen ved Paxos ligger skjult bag en ø og man sejler ind af en slags kanal for at komme ind til den lille hyggelige by. Vi anede jo ikke hvor alle de gode områder lå, men heldigvis fik vi en del tip af et engelsk ægtepar i en kæmpe katamaran, der havde sejlet i Middelhavet siden 1986.

Vi fortsatte med at hoppe fra ø til ø og fik således set Paxos, Lefkas, Ithaka, Meganissi, Kefalonien osv. Farvandet er et af de dejligste vi har sejlet i, og var da også temmelig populært blandt charterbåde og flotilla sejls.

Folk vi mødte var utrolig flinke og maden god og billig og ikke mindst er det gratis at

lægge sig ind for natten (men der er selvfølgelig heller ingen faciliteter). Af alle de skønne ting vi så i det Ioniske hav er den skønneste oplevelse at sejle rundt om Paxos og lægge ind ved de kæmpe klippehuler, hvor man sagtens kunne have sejlet båden helt ind. Vandet var såklart og vi fik dykket og svømmet en del og frokosten blev indtaget på en kridhvid strand under parasollen.

Vores kærester stod af på hhv. Lefkas og Kefalonien og vi fortsatte ind i strædet mellem fastlandet og Pelepones. Her blev det til et par stop i de hyggelige byer, hvor vi blandt andet stoppede ved Galaxidi, hvorfra man med taxa kunne komme op til ruinerne af det gamle Delfi. For enden af strædet skulle vi gennem Korinter kanalen en 5 km lang kanal med høje vægge.

Nu var vi i det Ægæiske hav og vores første stop blev Agina - by night. Herfra sejlede vi de 15 mil til Athen og kom ind ved solnedgang. Vi havde hørt om uhyggelige havnepriser og snobberi, men vi sejlede ind i havnen og fandt først helt nede i enden af havnen lystbåde, der var af en passende lille størrelse, så vi ikke ridsede deres sider med vores salingshorn. Her faldt vi i snak med en græker, der var glad for sin båd, dog var der en del ting der havde irriteret ham så han havde lavet et par ændringer. Heriblandt sat en 100 hk motor i sin 45 fods sejlbåd, men så gik den også 11-12 knob for motor....

I Athen fik vi set de obligatoriske ting og sejlede dernæst ud til Øerne. Man havde advaret os meget om den stærke Meltemi vind og den var da også stærk, men så længe den er med kan man jo bare rebe ned. Vi kom til Kithnos og lå for svaj i et par dage i Sand Bar Bay, der var temmelig meget sand men ingen bar, kun et par æsler. Her blev det til en del dykning og vi fik da også skudt et par små fisk - ren afslapning. Inde ved havnen skulle man tro at Jacob Haugaard havde opfyldt sit valgløfte og fået Fregatten Jylland sejlklar, men nej det var bare endnu en af disse kæmpe lystfartøjer. Som så mange andre steder var vi den absolut mindste båd i havnen, lidt hyggeligt at se de andres misundelige blikke, når de indså hvor hurtig en BB'er kan være. Yderligere fik vi en del opmærksomhed på grund af vores elektriske motor, for det var der ingen der havde set før. Vi blev sammenlignet med Soling og Drager og båden har vel arvet det bedste fra begge, og det var med respekt at de så den klon når de hørte at det var en Børresen.

På Syros stod vores faste gæst på sammen med sin kæreste og vi sejlede til den anden side af øen hvor vi om aftenen holdt et "pool" party i havnen (28 grader varmt vand). Vi fik set Syros, Paros, Naxos og havde et par gode dage med masser af sol og oftest en del vind. Dog havde vi også stille vejr hvor man kunne ligge efter båden i et tov, for at blive kødet af eller kigge efter fisk på bunden.

På Naxos stod vores gæster af og et nyt ferie barn kom ombord. Herfra sejlede vi ned til nogle små øer syd for Naxos og videre til Ios og Santorini. Ios er kendt for druk og nudisme. Det sidste så vi dog ikke meget til, men vi mødte en stor svensk båd med 12 unge ombord der også ville feste lidt. Min far var på Santorini og boede hos nogle venner på en vingård, hvor vi blev vel modtaget. Efter et par besøg hos bekendte og lidt sightseeing på vulkanøen fik vi sendt vores gæst med flyet hjem. I ca. 20 m/s sejlede vi igennem vulkankrateret og videre til Folegandros. Her må man sige at vi regulært blæste inde. Efter et par dage blev det dog for meget og vi tog chancen og vovede os ud i kæmpebølgerne og de lidt over 20 m/s - vi var glade for vores nyindkøbte livliner. Det blev til et par dage på Milos og en lang dag med 76 sømil videre til spidsen af

Pelepones. Vi havde nogle herlige dage rundt om Pelepones, med kulturelle besøg på mange af de Byzantinske borge og et par dage i Kalamata - olivenernes hjemby. Herfra gik turen videre mod nord op mod bølgene og vinden, men vi havde jo også haft medvind de sidste to måneder. Vi fik besøgt de resterende Ioniske øer og det var helt underligt at se naturen igen. De før så afsvedne landskaber var nu frodige og grønne. Ligeledes var en del af turismen forsvundet og noget tydede på at der var flere delfiner end før - vi såda et par flokke.

Vi var så småt begyndt at indstille os på at vi snart skulle hjem. Det var både lidt særgeligt men også rart for der er nu ikke de store udfordringer i dagens løb, når de store beslutninger går på om man skal have de røde eller blå badebukser på. Vi fik genset de bedste steder og da vi forlod Grækenland kom der en stor flok delfiner og legede rundt omkring båden - måske for at sige farvel.

Tilbage i Italien fik vi pludselig travlt, idet speditøren til vores overraskelse havde en lastbil nede i området, som vi kunne komme med - og han var desuden fremme en dag tidligere. Efter lidt bøvl med at få båden op var vi nu på vej hjem til kæresterne, venner, familie og arbejdsløshed.

Jeg sidder nu i Viborg og leger med vindmøller og Niels har startet sit eget firma i København, der leverer elmotorer til lystbåde - se evt. vores hjemmeside .

Det blev til nogle af de 3 bedste måneder i vores liv - ca. 1900 sømil og kun 3 timers regn hele sommeren. Vi håber ikke at det er sidste gang, at vi skal på en sådan tur, men det skal da indrømmes at det ikke er helt billigt. Men hvis man skal leje en båd i Middelhavet koster det let 10.000 kr. om ugen og det koster ikke ret meget mere, at få fragtet båden til Middelhavet. Det kan også gøres billigere, hvis man finder et firma, der skal have varer med sydpå for der kan nemt blive plads til 4-6 fragtpaller i traileren - der er jo også plads under båden.

Jeg håber for andre, at vi i årene der kommer kan læse andres beretninger fra sydens varme vande.

Michael D-1

DM for BB 10m 1999

Tirsdag den 3/8 99.

Vi er på vej til DM. Bilen, campingvognen, sejl og Hancock fadd. Vi er i Nyborg ved 20-tiden og finder pladsen, hvor vi skal bo. Det er lige ved siden af broen, hvor Hancock-Kryss ligger. Ifølge traditionen er det første, der skal gøres, at sætte strøm til faddsanlægget. Der går ikke mange minutter, så er vi klar til at sætte telt og campingvogn på plads. Da det er klaret, begynder der at komme gæster. Snakken starter der, hvor den sluttede sidste år. Mange sejlads bliver gennemgået.

Onsdag den 4/8 99.

Vi kan ikke komme ud at sejle hurtigt nok, men der er desværre ingen vind. Der skal måles, og båden skal gøres klar. Vi kommer ud på vandet, men må slæbes ind, men trænes skal der, så Kenneth, Niels Jørgen og Ib svømmer i havnen. Søren måler. Nerverne er ved at være der, Vejret er for meget "sommerferie." Vi får et par fadd og så til køjs. Søren i båden, Kenneth og Niels Jørgen i campingvognen og Ib i bilen.

Torsdag den 5/8 99.

Første sejlads. Vi kommer godt i gang. Det bliver til en 3. plads. Søren er næsten tilfreds med farten og besætningen. 2.start. Nu skal det være en prik, men vi får en dårlig start, så vi må kæmpe hårdt med S 5. Det bliver en meget tæt 2.plads. Dejlig dag. Vi skal ind til Hancock-anlægget. Vi har det godt!

Fredag den 6/8 99.

Ingen vind. Vi kommer skidt fra start, men får os kæmpet op på en 3.plads. Det er godt nok, men D 5 Scandata Navigator bliver nr.1. Det er ikke så godt, for de sjællændere er gode til at "drive." Det ser vi i 4. Sejlads. D 33 Jazz kommer ind på en 1. plads, D 75 Touch nr.2 og D 5 Scandata Navigator nr.3. Vi skal jo have en "fratrækker," der vil noget, så ved fælles hjælp lykkes det os, at kæmpe os ned på en 12. plads. Det er til fadd, og det får vi.

Lørdag den 7/8 99.

Det ser ikke godt ud, hverken med vejret eller humøret. Vi bærer 4 store Hancock ø ombord til turen ind. Normalt har vi "kun" Høker med. Af en eller anden grund vælger dommeren at lægge banen ud i strømmen. Søren virker "rolig". Vi andre forsøger at være rolige. Vi sejler rundt og måler strømmen med vore nye KVH Quadro instrumenter. Til slut siger Søren, at vi skal starte på styrbord halse op mod strømmen. Han har is nok i maven til at sejle langt langt over mærket. Det er D 7 med Jes ved roret, som kommer først rundt om mærket. Vi tager en tur til med samme gode resultat, så det ser godt ud. Der bliver flyttet meget rundt på mærkerne ved mål, men vi finder nogle vi kan bruge. Det gør Jes ikke.

”Jes Jes Jes” det bliver til en prik, D 5 nr.2 og D 7 JES nr.3. Vi regner lidt.

”Jes Jes” nu er den der. Vi er lige med D 5 Scandata Navigator tæt fulgt af D 33 Jazz og D 64 Enkefru Olsen. JU-HUU!

Sidste sejlads. Vi kommer godt nok fra start i forhold til D 5. Vi vil koncentrere os om at være foran dem. Det går bedre end undertegnede har håbet. Vi er hele tiden 4-5 placeringer foran. Vi slutter på en 6. plads D 5 nr.10. Den er hjemme.

De store GULD HANCOCK kommer frem. SKÅL og JU-HUU!

Så siger Kenneth: ”Hvad nummer blev D 33 Jazz i 5. sejlads, for den fik en flot 1. plads i sjette sejlads?” Vi kan allerede mærke søvet igen. Ja-ja det er jo også godt nok. Der er langt ind. Endelig i havn.

Et TILLYKKE fra D 33 Jazz.

Nu er vejret godt. Ingen vind. Masser af sol. HANCOCK-anlægget kører på fuld kraft. Alle lykønsker. Skåler. Det er bare

GULD. Selv Søværnet kommer og lykønsker. Det er næstkommanderende på Støren. Nu kommer vor træning fra onsdagens badning i havnen os til gode. Vi får den lange ventede tur i havnen. Dejligt bad.

Nu kan vi nyde det gode vejr, den dejlige havn og Nyborg som er en hyggelig by. Det har været dejligt at deltage i det 11. DM for BB 10m. Der har både været kendte og nye ansigter.

Der kommer mange og ønsker tillykke. Der bliver skålet. Det er bare GULDHANCOCK. Skive Sejlklubs formand kommer for at gratulere. Søren er glad. Så er der festmiddag og præmieoverrækkelse. Der bliver danset og skålet og danset. God fest.

Godnat!

Søndag den 8/8 99.

Vejret er slået om. Regn og blæst. Vi skal have pakket båden, så Kenneth og hans to kammerater kan sejle Hancock hjem til Skive. De kommer godt af sted. Vi får pakket al vores grej sammen, og vender næsen hjemad mod Skive.

Farvel til Nyborg Sejlklub og tak for nogle dejlige dage.

Skive Sejlklub har arrangeret stor modtagelse i sejlklubben. En masse mennesker er mødt op. Der er taler, gaver, hurraer og blomster. Hancockbryggerierne sørger for, at der er øl til alle. Alt er bare GULD.

Vi synes at det er synd for Kenneth, at han ikke er med til festlighederne, men pyt han har jo en ”god” sejlads hjem. Hvad vi ikke ved er, at de ligger og kæmper med en brækket mast i 12 til 15 sekundmeter, op til 20 i stødene, 10 mil syd for Grenå De bliver slæbt ind til Grenå af redningsbåden. Hvilken afslutning!

Hancock bliver kørt hjem til Skive. Der går 5 uger før vi får ny mast.

Tak til HANCOCK BRYGGERIERNE, BB 10 M klubben, Nyborg Sejlklub og alle BB 10





m sejlere for et dejligt stævne. Håber vi ses i år 2000.

HANCOCK/KRYSS

Søren Koitzsch Niels Jørgen Hedevang Kenneth Fuglsang Ib Sohn

Redaktøren opfordrer læserne til at bidrage til bladet med udveksling af praktiske fif og elegante løsninger på de små håndværksmæssige udfordringer, der møder BB10-meter sejleren. Eller for den sags skyld efterlysninger heraf.

Hvordan håndteres feks. problemet med, at dækket løser sig under cockpitarmen?

Eller hvad med gode fif til aftagning af gammel teak og påsætning af ny dæksbeklædning, maling etc....

Billeder fra DM 99



En vinder



Detroniseret



Vandgang

DM 2000

Husk at det 22. DM bliver afholdt af Vedbæk Sejlklub på Øresund fra d. 26. til 29. juli, 2000. Mere herom i næste nummer af BB10m klubbladet.

Har du råd til at miste din mast?

Der er i år nogle stykker, som har tabt masten, med det resultat at deres forsikringsselskab kun vil dække 20-25 % af forsikringssummen til en ny mast.

Eksempel: Forsikringssum af båden 200.000 kr.

Ny mast, bom, stage, stående og løbende rig	69 000 kr.
Sejl ca. værdi, alt efter sejlføring i ulykkesøjeblik	38 000 kr.
Udgift	107 000 kr.
Til dækning af udgifter fra forsikring (20 % af bådens værdi)	-40 000 kr.
Til dækning af sejl (15 % af bådens værdi)	-30 000 kr.
Du skal selv betale	37 000 kr.

Dertil skal lægges selvriskoen på ca. 5000 kr.

Ja du læser rigtigt. Det er vigtigt, at vi er forsikret i et selskab, der vil dække de udgifter, der er, når udheldet er ude. Og der er selskaber, som dækker det hele.

De tal fra eksemplet er ikke noget, jeg har fundet på men de faktiske udgifter fra en BB 10 sejler, som lige har tabt sin mast.

Brug vinteren til at få styr på din forsikring.

Claus Jespersen.

Mastefald sommeren 99

Som bekræftet ovenfor mistede fire BB10-metere masten under sejlads i den foregående sæson. Efter en snak med sejlerne er her den korte version af, hvordan det gik med at få grejet i land og forsikringspengene hjem. Og dermed også nogle gode erfaringer at blive klogere på.

Begivenheden

Søren (var ikke selv med) (DEN 67): Under hård sejlads hjem fra DM kom et knald fra riggens luv side. Kryss blev hurtigt vendt, sejlene bjerget og faldene monteret i rællingen. Derefter blev ankeret kastet. Båden drev imidlertid mod Jyllands kyst i Kattegats store bølger og på et tidspunkt ville det ende med grundstødning. Derfor blev Lyngby Radio kaldt og et bjergningsfartøj af dimensioner sendt afsted fra Grenå Redningsstation. *Har nogle et godt råd til, hvor man fastgør en 80 mm trosse til en BB10'er?* Årsag: Vantskruen knækket helt nede ved røstjernet.

Hos Bjarne (DEN 33), der sejlede klubmesterskab i 15 m/s knækkede et helt nyt hækstagnede ved tromlen. Hækstagnet var sat hårdt på krydset og blev hurtigt slækket af efter runding af topmærket, hvor spileren blev sat. Idet den stod og klappede et par gange, røg masten forover.

Bjarne har i øvrigt efterfølgende kontaktet både Søværnets Operative Kommando og den lokale fiskeriforening for at gøre opmærksom på de nye bundforhold.

Kalle (DEN 50): "I læside lønedes låseringen til bolten, der samler topvantet i enden af saling. Tapen var slidt af, formentlig af spilerfald, som så har fået fat i låseringen (bolten kan kun sættes i nede fra og op). Det skete under frisk vind i en aftensejlad og vi kunne selv sejle til havn for motor".

Hos Kim & Thomas (DEN 69) vætede masten ned under halvindssejlad i 8-10 m/s. Svigtet forekom på topvant over salingen, enten ved en terminal eller en split.

Som påkrævet af forsikringen blev en fender fastgjort til masten med et spilerskøde. Næste dag var fenderen dog ikke til at lokalisere og Kim har efterfølgende på eget initiativ gennemført stort set hele Svanemøllebugten med Europas mest moderne "Sidescanzoner" (en tingest, der kan lokalisere effekter med 10 cm's nøjagtighed på havbunden).

DEN 33 og DEN 69 måtte begge kappe hele riggen, da den lå og bankede mod båden i bølgerne. Som DEN 50 kunne DEN 69 sejle ind selv, mens Dommerbåden rekvirerede en slæbefartøj til 33.

Efterspil og erfaringer

Søren: "Vantskruerne kan være et svagt punkt, der kan blive svækket. Fastgør aldrig et spring eller anden fortøjning i vantet eller sørg for at montere linen i røstjernet.

Overlad i øvrigt til taksatoren at få klargjort båden, hvis der er opstået større ravage ved uheldet - rengøring udbedring af elektriske systemer etc".

I Kims police er anført, at *mast efter havari ikke erstattes ved materialesvigt, slitage, råd eller lignende*. Man må spørge sig selv om, hvad man så skal have en forsikring for? - dog lykkedes det at få den erstattet.

Nøgletal fra de 4 episoder (vedr. præmie - statsafgift udgør 1 % af dækningssummen)

	1	2	3	4
Dækningssum	170000	200000	200000	300000
Selvrisiko	2500	0	3500	2500
Dækning	25 %	25 %	20 % 15 % påsejl	25 %
Præmie	3.830 kr	Ca. 4.500 kr	4.600 kr	6.000 kr
Selskab	Codan	Codan	Danica	TopDanmark
Evt. problemer med dækning	Ingen problemer. Ventetid hos BB.	Taksator krævede først masten oprettet på trods af buler og strækmarker. Overstrakte vanter blev ikke dækket. Udgifter til forsendelse, transport og lign.	Ingen problemer, men måtte selv betale ca. 40.000 kr til rig og sejl.	Ikke videre villig. Pressede på for at få fat i billigere mast end originalen fra BB.
Riggens alder	Mast 1984 Ej rodrig	Mast & rod 1985	Mast 79, nyere rod Nyt hakstag	Mast - 85 Rod - formentl. 85

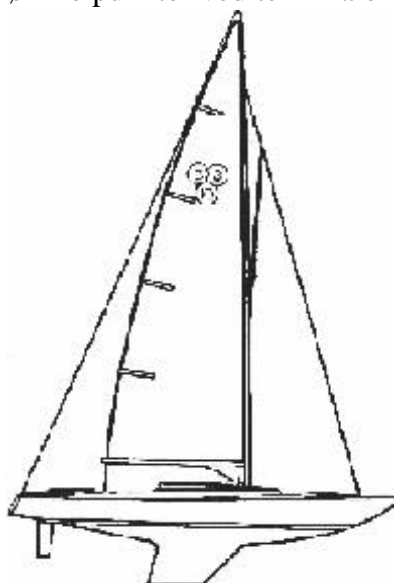
Kim: "Sørg for ikke at være underforsikret og har uheldet været ude, så sørg for at

formulere anmeldelse kortfattet”.

Som Kalle henleder Kim opmærksomheden på de ømme punkter ved terminaler og salingsbolte. Uheldet hos Bjarne peger på at staget kan få et skævt knæk i tromlen, der kan svække det, hvilket understreger vigtigheden af at have en sikker wirelås monteret under dækket.

Med tilladelse fra de implicerede - Redaktøren.

*Illustration: Placeringen af
brud i de 4 hændelser.*



Als Rundt '99 – perhaps a relaunch to the south?

On June 13th there was a nice meeting of 5 BB 10m at Sonderborg: It was Als Rundt and this should be my first check to do one design racing on the most beautiful and easy one-design boat. Jes Madsen (DEN 7 "Marrise") and I (GER 3 "Glæde") had the phonewire getting hot to get all BB's around going and it was a little success: We had DEN 2 "Pelikanen" (Knud Paulsen), GER 7 "Butterfly" (Jürgen Höfer) and GER 34 "Kanaloa" (Hartmuth Herrmann) with us on a light-wind start. The evening before there was a short casual meeting on "Glæde" to have some Beck's beer on my new boat and get together and familiar. The race-day though was tough in wind-tactics. It was very light weather and in retrospect the only secure way to go was to keep a close hook to the shore to get thermic-winds and less stream. Anyhow "Pelikanen" and I were drawn out by a good and optimistic breeze to later on hang around in oily water getting kicked by the water. In this time "Marrise", "Butterfly" and "Kanaloa" had a good time punching themselves through the field and "Pelikanen" and I lost contact at all. The wind was getting worse and worse in our part and so the patient sailor was on task. "Marrise", "Kanaloa" and then "Pelikanen", who worked their way through went over the finishing line in time. A great success for Jes Madsen with "Marrise" who crossed the finishing line second over all. He definitely found the throttle to his boat!

Anyhow it was great having an own run (lob) for the BB 10m and showing up in Sonderborg as one design. Hopefully we get together next year with 8 boats as the region is close enough for more boats! If we have some more time perhaps we will be able to organize lying next to each other then.

Flensburger Fördewoche '99

Last run in the southern Denmark and northern Germany was the "Fördewoche" in Flensburg. 160 boats layed the harbour dry in search for good and hard wind sailing on the fjord and good and hard stuff partying in the hall of the Flensburger Segel Club in Glücksburg.

The races were held on the 11./12., 16. and 17./18. September. Unfortunately only on the last weekend there was Dansk Handicap racing because the FSC tried out for the new Club racing formular ORC-Club, which they probably will retreat for the next year as the DH-fleet on the second weekend was much larger than the ORC on the first.

It was a tough time to get the BB 10meters of the region together in spite of the fact, that there are a lot of racing like boats very near to Flensburg. Even the two BB 10meters of Flensburg could not show up - which was very sad. I hope we will manage to get it on better next year and meet not only for racing but for the good to the class.

So three boats met: Marisse from Sonderborg, Pelikanen from Graasten and Glaede from Kiel. We laid together on the first bridge to the club which was a nice meeting.

The Friday was a good sailing day with 7-10 m/sec and a course around fixed marks going out the Flensburg Fjord. We started in DH 5 on that day together with 5.5 and 6mR and 11m OD.

On Saturday there was light wind conditions and some problems for the race comittee to get a decent start for the big field without breaking up to rearrange the first variable tons. Finally on 12:00 h we got a start on a long line tacking out the fjord, reaching to the first part of the outer fjord and tacking back an decreasing wind. In the inner fjord section we hoped for a fast end but were damned to go for a very long downwind nearly into Flensburg town and tacking all the way back in the darkness. So we came a little late for the party which was traditionally bursting.

As I assumed, we could only once get near Marrisse but then fought with other technical problems instead of learning more about our new boat. So Pelikanen and Glaede used the two days exciting racing which again was a good sign for me, that only One design racing is the real thing! On Saturday we managed to get our own One Design class-start, which we will also get the next years if some more boats show up.

I hope we meet again next year and I also hope, that we keep in touch with the "southern fleet" over the winter to plan for some meetings while racing next year. Perhaps it will be a good idea to purchase a trailer with a couple of owners to support the activity. Therefore it would be helpful to get in contact with all the other BB 10merne around.

My Tel/Fax is 0049-431-55794,
mobile 0049-172-5149134,
e-mail: kieler-yc@netsurf.de.

Øresundsmesterskab 1999

Øresundsregionens lokale mesterskab, Øresundsmesterskab for BB10m'ere, har efterhånden 10 års jubilæum. Det blev sejlet første gang i 1990 og er hvert år siden blevet afholdt med varierende antal deltagere. Kun 3 både har gennem årene haft den utrolig flotte vandrepokal (blankpoleret, original BB10m kickingstang påteaktræsplade) hængende i stadsstuen, nemlig DEN-5 (4 gange vinder), DEN-35 (3 gange vinder) og DEN-53 (2 gange vinder). Også i år har vi kunnet samles om de efterhånden traditionelle sejladser, hvoraf nogle undervejs har skiftet navn p.g.a. skift af sponsor.

Sejlads	Dato	Sejlklub	Resultat
Carlsen Trim Cup	2. maj	Vedbæk	1. D-1
Sonofon Cup	29. maj	Rungsted	1. D-5
Hempel Cup	5. - 6. juni	Dragør	1. D-23 (1,1,1,2); 2. D-1 (2,2,2,dnc); 3. D-5 (3,3,3,1); 4. D-52 (4,4,4,3)
DM for BB10m	4. - 7. august	Nyborg	3. D-5 (10,3,1,3,2,10); 7. D-53 (1,11,15,13,8,3); 8. D-75 (8,9,4,2,10,11); 10. D-23(7,5,12,8,11,5); 11. D-47 (9,15,5,7,7,12); 16. D-69 (13,17,14,16,16,14)
Krible Krable Cup	21. - 22. august	Vedbæk	Ingen BB10m'ere deltog
Signal Cup	4. september	Rungsted	Ingen BB10m'ere deltog
Jamesons Whiskey Cup	3. oktober	Vedbæk	1. D-53; 2. D-5; 3. D-69
Mouton Cadet Cup	9. - 10. oktober	Rungsted	1. D-5 (1,2,1); 2. D-75 (3,1,3); 3. D-69 (2,dnc,2)

Den samlede stilling udregnes ved brug af vores sindrige, men meget retfærdige beregningsmetode, $point = 101 + 1000 \log_{10}(antal/placering)$, der tager hensyn til antal BB10m'ere, der deltager i den pågældende sejlads. Når stillingen i hver enkelt sejlads medregnes (for stævner med flere sejladser), bliver stillingen som følger:

1. DEN-5	101+1381+5025+277+1433=	8217	(2085)
2. DEN-23	2511+3013=	5524	(1083)
3. DEN-75	3478+780=	4248	(754)
4. DEN-53	3568+578=	4146	(1113)
5. DEN-47	2682=	2682	(338)
6. DEN-69	1235+101+655=	1991	(378)
7. DEN-1	101+1307=	1408	(503)
8. DEN-52	630=	630	(101)

Tallene i parentes er pointgivningen hvis kun den samlede stilling i et stævne med flere sejladser anvendes i beregningen. Som det ses gør det ikke den helt store forskel, da mesterskabets mest flittige deltager, Erik Kristensen, DEN-5, uanset beregningsmetode ikke ufortjent løber med mesterskabet igen i år. Stort tillykke til Erik!

Til sidst en lille opfordring til alle de BB10m'ere der ligger langs Øresund og som vi desværre ikke ser ret tit ude på vandet:

Kom og vær med til nogle af disse sejladser. Det er faktisk utroligt sjovt og vi "gamle" er mere end villige til at give en hjælpende hånd eller et godt råd til nye deltagere. Husk på at DM 2000 bliver afholdt i Vedbæk og de lokale sejladser (incl. aftenmatcherne) er en væddig god mulighed for at få trimmet båden ind og få noget kapsejladserfaring inden dette stævne.

Bjerne, DEN-53

Sydstævnekredsen 99

I Sydstævnekredsen har der i 1999 været deltagelse af op til 4 BB10-metere til sejladserne. Kredsen er ikke karakteriseret ved de store klassefelter, hvilket i virkeligheden sætter ekstra glans på at “den hurtigste, sjoveste og smukkeste sejlbåd” i flere tilfælde har udgjort det største klassebådsfelt med eget løb. Deltagelsen og resultaterne fra årets stævner med mere end en enkelt deltager fremgår af den følgende tabel.

Stævne	Placering			
	1	2	3	4
Pinsestævne, Fejø	D-32	D-67	D-63	D-8
Smålandshavet rundt	D-23	D-32	D-8	
Tæø rundt	D-32	D-67	D-8	D-50
Ulvsund Cup	D-32	D-50		
Snapsesejlad, Vordingborg	D-32	D-67	D-8	D-50

I sejladserne har der i alt været deltagelse af 6 BB10-metere, hvoraf de 3 er kommet til regionen inden for de sidste par år. I betragtning af kredsens størrelse, er det en særdeles god tilslutning, som kun opfordrer til yderligere aktivitet og deltagere i de kommende sæsoner.

Christian D-8

E-mail adresser

I disse moderne tider, hvor mange af os BB 10 m sejlere har en e-mail adresse, kunne vi i bestyrelsen godt tænke os at få den oplyst. Det er en nem måde at få fat i en stor del af jer på hvilket vil spare tid og penge for bestyrelsen.

Det er også en praktisk måde at kontakte hinanden på f.eks. hvis vi skal mødes og sejle nogle kapsejladser. Det ville være rart, at vi kunne samles til sejladser, i stedet for at sejle hvert sit sted hen.

Nu skal dem, der ikke har e-mail adresser jo ikke snydes. De vil få et brev eller en telefonopringning. Der er ikke nogle, som skal føde sig uden for.

Jeg håber, at der er mange, der vil oplyse deres e-mail adresse til BB 10m klubben ved at sende en e-maile eller et brev til os. Det vil ikke gøre noget, om der kommer en lille historie med. Det kunne jo være lidt til klubbla det.

Claus Jespersen

Salg af anpart i BB10 m, Den-69, "Bubetti"

"Bubetti" af Svanemøllen er i dag delt op i to anparter.
Den ene anpart udbydes til salg. Såfremt du er interesseret eller kender nogen der er interesseret kan du kontakte undertegnede om pris og betingelser.

Kim Smedegaard Andersen
Kronprinsensvej 2, I
2000 Frederiksberg
Tlf.: 3886 7669
E-mail: KSA@oresundskonsortiet.com

D-50 sælges

Hvid/blå rig fra 99; 2 skuffer; nye forsejl; 4 hk motor fra 98.
Pris 200.000 kr.
Kalle: 55 81 20 05 / 40 68 20 05

Sejl til salg

Storsejl, kun sejlet DM og Flensborg Cup:
Doyle Sails 1999, 280g, 1 reb, 2 vinduer, profilstriber, soft shelf, DM 2.300,-

Tursejl:

Elvstrøm Storsejl, 2 reb, gennemgående toppind	DM 900,-	
Elvstrøm Genua, VL 9,00 (ikke klasse max.), Mylar, god stand		DM
800,-		
Elvstrøm Fok, Dacron, meget god stand		DM
600,-		
Fogh Genua, Dacron,		DM 500,-

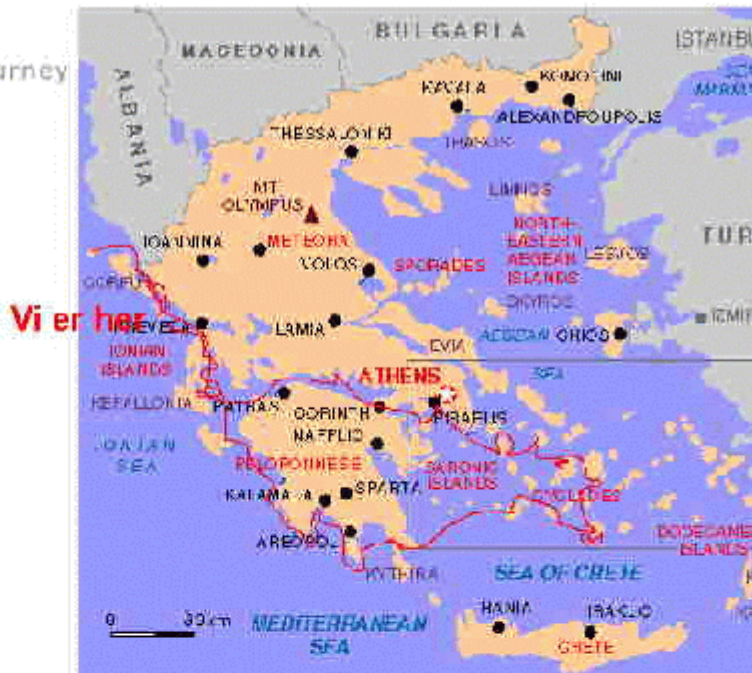
Ring: 0049 431 55794 77 eller e-mail: kieler-yc@netsurf.de

Jochen-P. Kunze, GER 3

Claus Jespersen (formand) Filippavanget 5 5270 Odense N Tlf. 66 18 54 56 nitten@baad.dk	DEN 19	Formand
Bjerne S. Clausen (kasserer) Højbjergvej 14, Trørød 2950 Vedbæk Tlf. 45 89 39 29 BB10m@sejl.net	DEN 53	Kasserer
Erik Kristensen, Gl. Roskildevej 6 3650 Ølstykke Tlf. 42 17 66 51 ekris@get2net.dk	DEN 5	
Søren Koitzsch, Fjordvej 21 7800 Skive Tlf. 97 52 85 64 skoitzsch@get2net.dk	DEN 67	
Kim Smedegaard Andersen, Kronprinsensvej 2, 1. sal 2000 Frederiksberg Tlf. 38 86 76 69	DEN 69	
Peter Michelsen Vigerslevvej 45 st. tv. 2500 Valby		Revisor
Steen Messmann Peder Skramsgade 10, 2. 1054 København K.		Revisorsuppleant

D-1 på fremmede have

Greece
Niels & Michaels Journey



Deadline for næste nummer: 15. marts år 2000

Indlæg leveres til redaktøren - adresse fremgår af side 3.

Indlæg modtages gerne som Word eller Wordperfect-tekst på diskette eller e-mail: NOVAC@post.tele.dk. Evt. billeder mailes i separat fil.