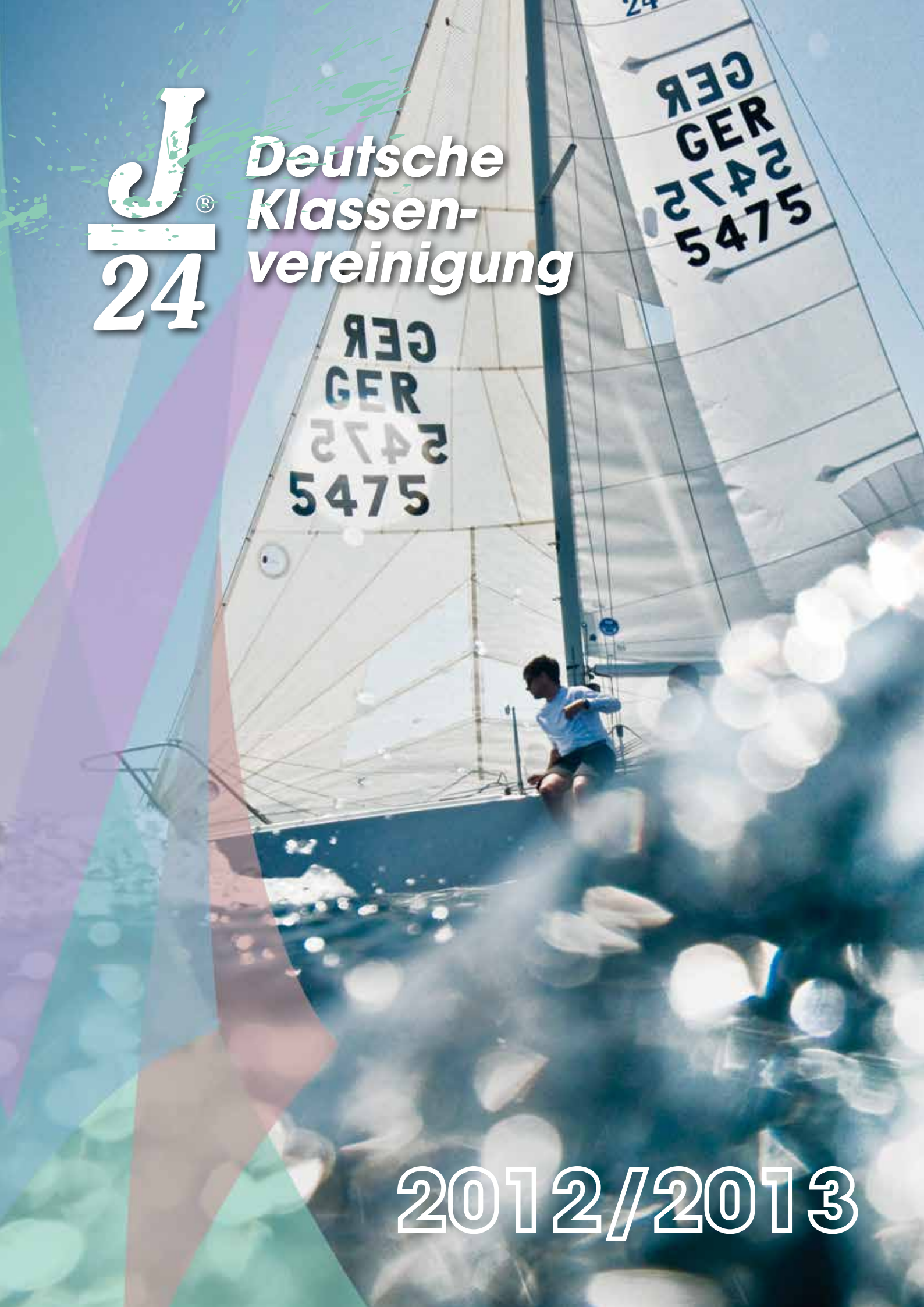
J/24®

Deutsche Klassen-vereinigung



2012/2013

Termine 2013

Picture by Peter Bühl

	Von		Bis	Veranstaltung	Revier	RLF
Februar	01.02	-	03.02	XXIXe Primo Cup	Monaco	
März	29.03	-	01.04	Pasquavela	Porto Santo Stefano / Italien	
April	06.04	-	07.04	Frühjahrs-Verbandsregatta 1	Alster	1.20
	20.04	-	21.04	Rupenhorn-Regatta	Große Breite der Unterhavel	1.10
	20.04	-	21.04	Spring Cup	Medemblik / Holland	1.05
	25.04	-	28.04	XXX Trofeo Accademia Navale	Livorno / Italien	
Mai	04.05	-	05.05	Elbe-Pokal-Regatta	Mühlenberger Loch	1.10
	18.05	-	20.05	J/24 German Open	Flensburger Förde	1.35
	23.05	-	26.05	J/24 Italian Nationals	Anzio / Italien	
Juni	01.06	-	02.06	Elbedamm Regatta	Mühlenberger Loch	1.05
	27.06	-	30.06	Kieler Woche	Kiel	1.35
Juli	13.07	-	14.07	Warnemünder Woche	Warnemünde	1.25
	18.07	-	21.07	Swedish Open	Ystad / Schweden	1.25
August	17.08		18.08	Irish Nationals	Howth / Irland	
	22.08	-	30.08	J/24 World Championship	Howth / Irland	1.60
	31.08	-	01.09	Sanduhr Regatta	Mühlenberger Loch	
September	14.09	-	15.09	Elbe-Sand-Regatta J/24 Hamburger Meisterschaft	Mühlenberger Loch	1.15
	14.09	-	15.09	J/24 Dutch Open	Lelystad / Holland	1.15
Oktober	05.10	-	06.10	International Monaco Championship	Monaco	
	06.10	-	12.10	J/24 European Championship	Monaco	1.50
	12.10	-	13.10	Senats-Preis	Wannsee	1.20
	19.10			30. Alster-Glocke	Alster	
November	09.11	-	10.11	Väterchen Frost	Alster	1.20

Diese Termin wurden nach bestem Wissen zusammengestellt, sind jedoch ohne Gewähr. Bitte überprüft die Termine für eure Planung auf www.j24.de

Inhaltsverzeichnis KV-Magazin 2012/2013

Inhaltverzeichnis

Termine 2013	Seite 02
Vorwort des 1. Vorsitzenden	Seite 04
Einladung zur Jahreshauptversammlung 2013	Seite 05
Rangliste 2012	Seite 06

Berichte 2012

Frühjahrs-Verbandsregatta	Seite 07
Pasquavela	Seite 08/09
Trofeo Accademia Navale	Seite 12/13
Rupenhorn Regatta	Seite 14
Elbe-Pokal Regatta	Seite 15
Italian Nationals & Europameisterschaft 2012	Seite 18/21
Kieler Woche	Seite 24/25
Swedish Open	Seite 26/27
German Open	Seite 30/54
Dutsch Open	Seite 56
Hanseboot 2012	Seite 57
Weltmeisterschaft Rochester 2012	Seite 58/61
Senatspreis Berlin	Seite 62
Väterchen Frost	Seite 64/65
Protokoll der Mitgliederversammlung	Seite 66/67
Neues Boot für Berliner Junioren	Seite 70/71
Protokoll vom J/24 World Council Meeting	Seite 72/73
Titelträger der J/24 Klasse/Impressum	Seite 74
Aufnahmeantrag	Seite 75

www.j24.de

Picture by Jen Edney

Titelbild by Jen Edney

Vorwort des 1. Vorsitzenden

Das war sie nun die Saison 2012. 18 Ranglistenregatten in Deutschland, Holland, Schweden, Italien und den USA. Die deutsche Klasse ist aktiv und beweist sich immer wieder als die wohl sympathischste Klasse mit einem erstaunlichen Klassenzusammenhalt. Die Zahl der Mitglieder steigt und auch die Bootsliste wird immer länger. Unser Engagement auf der Hanseboot hat nicht weniger als 21 Anfragen zum Probesegeln hervorgebracht.
Unsere Premiere beim Segelclub Rupenhorn in Berlin ist geglückt und soll im nächsten Jahr vertieft werden. Überhaupt ist die J/24 in Berlin nun endlich angekommen und wir zählen mittlerweile 10 Boote in der Hauptstadt Tendenz steigend. Da auch die 37 Boote in und um Hamburg gerne zu Besuch kommen, sind Teilnehmer und Veranstalter gleichermaßen begeistert. Mit 33 teilnehmenden Teams haben wir aber auch unsere angestammten Regatten nicht vernachlässigt und bei der Kieler Woche wieder die stärkste Kielbootklasse gestellt.
Unserer German Open in Boltenhagen kann man nur als großartig bezeichnen. Ich habe viel Lob von beiden Seiten - Teilnehmern wie Veranstaltern - bekommen. Eine exzellente Aussicht für die Weltmeisterschaft 2015.
International ist die deutsche Beteiligung ebenfalls großartig. Bereits im Frühjahr segelten fünf Boote vor Porto St. Stefano und auf Sardinien im Juni waren es gar 12 Teams.

Wir schauen nun auf 2013. Neben den üblichen deutschen Regatten haben wir die Weltmeisterschaft in Howth/Irland Ende August und die Europameisterschaft im Fürstentum Monaco. Beides Veranstaltungen bei denen man nur ungern fehlen möchte.
Wie gewohnt wird die Qualifikation zur Weltmeisterschaft über die Vorjahresrangliste entschieden. Da einige Crews gerne fahren würden, aber nicht qualifiziert sind, werden wir kurzfristig bei den Qualifizierten fragen, ob sie den Platz nutzen werden und Qualifikationsplätze, für die bis zur Kieler Woche 2013 noch keine gültige Meldung bei den Iren vorliegt, anderweitig vergeben. Dies geschieht um die maximale Beteiligung an der Meisterschaft sicher zu stellen.
2013 sind wir endlich wieder einmal Gast in Flensburg. Die Gespräche zwischen dem FSC und der KV verliefen gewohnt freundlich und schnell war man sich einig. Details folgen bald. Der Termin zu Pfingsten sollte sich aber jeder schon einmal reservieren.

Doch es gab 2012 auch Rückschläge. Zwei Segler sind viel zu früh von uns gegangen. Timo Jacobs (29) hatte noch im März das J/24 Training in Kiel geleitet und der langjährige J/24 Steuermann Tom Ross (53) war ein so robuste Kerl, dass es so schien als könne ihm nichts etwas anhaben. Unser Mitgefühl gilt den Angehörigen.

Der Vorstand der Deutschen J/24 Klassenvereinigung wünscht allen eine ruhige und besinnliche Weihnachtszeit und einen guten Start in die Saison 2013.

Viele Grüße

Die Deutsche J/24 Klassenvereinigung möchte sich herzlich bei den Fotografen J**en Edney, Peter Kähl** und **Pepe Hartmann** für die genehmigte Nutzung der Bilder bedanken.

Jahreshauptversammlung 2013

An alle Mitglieder der Deutschen J/24 Klassenvereinigung e.V.
Einladung zur Jahreshauptversammlung 2013
Die deutsche J/24 Klassenvereinigung lädt hiermit alle Mitglieder zur Jahreshauptversammlung 2013 am Freitag, den 28. Juni 2013 (Kieler Woche) um 19.00 Uhr im Yacht Club Strande ein.

Tagesordnung	Vorstand	Jan-Marc Ulrich	Wiederwahl
1) Begrüßung	1. Vorsitzender:	Stefan Karsunke	Wiederwahl
2) Bericht des Vorstandes	2. Vorsitzender:	Lars Häger	Wiederwahl
3) Bericht des Kassenwart	Kassenwart:	Stefan Karsunke	Wiederwahl
4) Bericht der Kassenprüfer	Technischer Obmann:	Roland Böhm	Wiederwahl
5) Entlastung des Vorstandes	Öffentlichkeitsarbeit:	Rolf Stupperich	Wiederwahl
6) Neuwahlen als Block	Kassenprüfer:	Carsten Kerschies	Wiederwahl
7) Verschiedenes	Bisher	Vorschlag	

Ergänzungen zur Tagesordnung bitte schriftlich an den Vorstand senden (vorstand@j24.de).

Jan-Marc Ulrich 1. Vorsitzender
Deutschen J/24 Klassenvereinigung e.V.

Picture by Peter Kähl

Rangliste 2012

Platz	Steuermann	RL-Punkte
1	Kai Mares	138,01
2	Frithjof Schade	133,99
3	Frank Schönfeldt	128,51
4	Peer Kock	123,24
5	Jan Kähler	122,80
6	Johann-Peter Huhn	118,50
7	Manfred König	114,37
8	Stefan Karsunke	114,09
9	Till Pomarius	110,96
10	Dirk Strelow	109,26
11	Stephan Mais	106,99
12	Matthias Garzmann	105,48
13	Stephanie Köpcke	103,93
14	Peter Langhans	99,27
15	Jonas Hummelt	75,63
16	Ragna Thönnessen	75,36
17	Lars Gibbe	62,51
18	Imke Brockerhoff	61,92
19	Corina Thiermann	61,53
20	Lars Häger	58,00
21	Hans Bock	54,29
22	Roland Hauptmann	43,60
23	Rolf Stupperich	41,36
24	Martin Maschnitza	38,35
25	Heiko Quandt	37,56
26	Marc-André Christiansen	36,39
27	Michael Langhans	26,98
28	Peter Golz	21,01
29	Lea Witt	17,07
30	Franziska Backhaus	15,75

Ohne RL-Wertung

Steuermann	RL-Punkte
Leif Tom Loose	115,74
Daniel Frost	114,93
Paul Preuß	84,62
Jannis Kaminski-Reith	84,00
Nina Kähler	69,44
Paul Ost	63,16
Anja Ehrmann	50,53
Kirstin Wöhlk	48,00
Daniel Wiegand	44,83
Paol Ost	44,64
Kevin Lee Barche	41,67
Kai Petermann	37,04
Felix Brockerhoff	36,82
Volker Pump	35,86
Judith Niedmers	28,64
Christian Pfarr	23,15
Leon Kloten	22,41
Jessica Finke	17,86
Frank Blohm	13,89
Stefan Puxbaumer	12,63
Jörn Domres	12,22
Michael Kruse	9,26
Maureen Dresler	8,29
Celine Peter	6,32
Maike Piontek	6,11
Gabriel Leonard	4,63

Picture by Peter Köhl

Frühjahrs-Verbandsregatta

Picture by Pepe Hartmann

Zum Saisonstart auf der Alster wird am Sonnabendmorgen erst mal geschaut, ob über den Winter neue Gesichter oder gar ganz neue Crews den Einstieg in die Klasse gewagt haben. Wer segelt jetzt bei wem? Befinden sich noch Teams im Winterschlaf?
Gegen 13 Uhr fiel der erste Startschuss und zum Eingewöhnen meinte es das Wetter gut mit uns. Keine nervenaufreibenden Flautenlöcher und mäßiger Wind. Schön. Aber es sollte anders kommen. Vorgewarnt durch einen windbringenden Wolkengürtel in der ersten Wettfahrt, der aber nur gerade noch dazu reicht die Flotte aufzuwecken, zog zum Start der zweiten Wettfahrt erneut ein Ungetüm aus nördlicher Richtung auf. Leichte Zweifel, ob die Genua noch das Vorsegel der Wahl sein sollte, wurden fachmännisch aus dem Cockpit ausgeräumt: „Ach quatsch, da steckt auch nicht mehr drin als eben – wenn uns das überhaupt tangieren sollte". Das andere Crews das anders sahen konnte uns nun auch nicht mehr umstimmen. Genua hoch und Start. Bis wir auf der Backe lagen und mehr seitlich trieben als unseren Kurs zur Luvtonne fortzusetzen, dauerte es nur wenige Minuten. Die Kreuz war gelaufen. So hatten wir auch kurz Zeit den Kiel des „Pfaus" zu begutachten, der die Kreuz nutzte das Masttop endlich mal mit Alsterwasser zu spülen. Der folgende Vorwindkurs brachte so viel Spaß, dass wir die Genau einfach angeschlagen ließen. Der obligatorische Sonnenschuss, zum Saisonstart, der beim Setzen der Genua folgte, lieferte wenigstens spektakuläre Bilder. Schlechte Presse ist gute Presse, egal.
Der Sonnabend brachte neben viel Wind (man munkelt, dass es in besagter Bö 35 Knoten waren), eine Portion Schnee und drei Wettfahrten.
Am Sonntag wurde uns bestes Segelwetter geboten und das Team „Quick and Dirty" konnte bereits in der vorletzten von insgesamt 5 Wettfahrten alles klar machen. Glückwunsch, dass war mal eine Ansage!

Hungriger Wolf

Pl.	Segel-Nr.	Steuermann	Pkt.
1	GER 5282	Strelow, Dirk	6
2	GER 5412	Schoenfeldt, Frank	8
3	GER 5281	Kaehler, Jan	12
4	GER 5266	Koepcke, Stephanie	16
5	GER 5316	Huhn, Johann	20
6	GER 5313	Thoennessen, Ragna	23
7	GER 5467	Koenig, Manfred	25
8	GER 5386	Till, Pomarius	29
9	GER 4495	Langhans, Peter	29
10	GER 5330	Hummelt, Jonas	33
11	GER 5239	Quandt, Heiko	35
12	GER 2	Thiermann, Corina	39
13	GER 5269	Haeger, Lars	44
14	GER 4718	Stupperich, Rolf	50
15	GER 5436	Golz, Peter	56
16	GER 5114	Backhaus, Franziska	64
17	GER 907	Domres, Joern	64
18	GER 49	Piontek, Maike	71

Pasquavela

Picture by Peter Kähl

Sonnenschein, mediterranes Flair und Temperaturen um die 20 Grad - wie kann man die Saison besser beginnen? Dies dachten sich fünf deutsche J24-Teams und machten sich Anfang April auf den langen Weg in die Toskana auf die Halbinsel Monte Argentario, 1.600 Kilometer von Hamburg entfernt. Im Tyrrhenischen Meer vor der Bucht von Porto Santo Stefano, unweit der Insel Giglio, stand die diesjährige Pasquavela Regatta an. Bis zu 24 Stunden dauerte die Fahrt, aber dennoch erreichten alle Teams und Boote sicher ihr Ziel.

Neben den deutschen Teams Rotoman, United 5, Oste Strolch, Max Bahr und Alice waren 19 italienische und zwei ungarische Boote am Start. Mit der Alice waren wir die einzige Frauencrew und wurden daher liebevoll und mit viel italienischem Charme umsorgt. In Italien sind Frauencrews immer noch eine Rarität. Ihr fragt euch warum? Das folgende Zitat eines unserer italienischen Seglerfreunde mag einen Einblick geben: "Italienerinnen hätten beim Segeln Angst um ihre langen Fingernägel…".

Am Karfreitag folgte dann um 12 Uhr der erste Start. Bei strahlendem Sonnenschein und angenehmen Temperaturen über zwanzig Grad konnte das Ölzeug getrost in der Tasche bleiben. Für Wind war dennoch gesorgt, so dass sich der erste Regattatag gut anging. Die anderen deutschen Teams konnten sich gut behaupten und lieferten gute Ergebnisse. Auch wir waren einigermaßen zufrieden, mit diesem neu zusammengewürfelten Team nicht Letzte zu werden, und freuten uns auf Freibier und Pasta, die uns am Regattabüro nach den Wettfahrten erwarteten.

Der nächste Regattatag sah schon wieder anders aus. Dieser begann wegen Flaute mit Startverschiebung. Einigen Seglern war bei spiegelglattem Wasser denn auch bald so langweilig, dass sie mit Hilfe ihrer Funkgeräte und einiger unanständiger Witze für allgemeine Erheiterung sorgten. Glücklicherweise zog dann doch noch Wind auf und die geplanten drei Wettfahrten konnten gesegelt werden. Die Ergebnisse der deutschen aber auch der anderen Team waren etwas durchwachsener, nur das Team der neapolitanischen Marine hielt sich wacker auf Platz 1.

Am Sonntag, dem dritten Regattatag, sah das Wetter dann schon wieder anders aus. Vormittags schien die Sonne, wie man es von bella Italia erwartet, so dass sich die Landcrew zu einem Ausflug landeinwärts entschied, um vom höchsten Berg der Halbinsel das Wrack der Costa Concordia in der Ferne zu erspähen. Auf dem Wasser kam nach anfänglicher Flaute dann schnell Wind auf, so dass einige Wettfahrten gesegelt werden konnten. Nach längerer Startverschiebung und einigen dunkleren Wolken am Horizont wurde die letzte Wettfahrt abgeblasen und die Boote unverzüglich in

den Hafen geordert. Nach anfänglichen Witzen über die italienischen schön-Wetter-Segler zog ein Sturm auf. Die letzten Boote erreichten gerade noch rechtzeitig die Kaimauer von Porto Santo Stefano, als auch schon der Pavillon des Wettkampfbüros drohte, von den Sturmböen weggepustet zu werden. Somit war der Andrang auf das Freibier an diesen Abend etwas verhalten. Nur ein „Strolch" trotzte dem Sturm und trank gelassen sein Bier, als die Seitenteile bereits an ihm vorbei flogen.

Am nächsten Morgen war dann wieder, genau, Flaute. Durch die Startverschiebung konnten nur zwei Wettfahrten gesegelt werden, bevor wir die Alice direkt wieder für ihre Rückkehr in kühlere Gefilde fertig machten und verpackten. Einige der deutschen Js blieben wegen der anstehenden Regatta in Sardinien vor Ort, so dass deren Crews in schnellem Tempo an uns vorbei gen Norden düsten.

Alles in allem war die Pasquavela eine schöne Veranstaltung und ein toller Saisonauftakt. Die Crew der neapolitanischen Marine wurde mit La Superba und nur 10 Punkten Erste, gefolgt vom ungarischen Team Naviscon und unseren drei deutschen Teams Rotoman, United 5 und Oste Strolch.

Pl.	Segel-Nr.	Boot, Steuermann	Pkt.
1	ITA 416	LA SUPERBA, Bonanno Ignazio	10
2	HUN 11	NAVISCON, Litkey Fakkas	25
3	GER 5420	ROTOMAN, Mares Kai	26
4	GER 5281	UNITED 5, Kaehler Jan	46
5	GER 4495	OSTE STROLCH, Langhans Peter	47
6	ITA 400	CAPITAN NEMO, Guadagni Guido	48
7	ITA 212	JAMAICA, Diamanti Pietro	60
8	ITA 113	INDIANA J, Santarcangelo Manuela	60
9	ITA 470	DJKE, Vincenti Marco	65
10	GER 5381	MAX BAHR, Karsunke Stefan	73
11	HUN 64	ZULU, W Allas Mate	73
12	ITA 481	COCCOE', Pacini Riccardo	74
13	ITA 202	TALLY HO, Banfo Roberta	86
14	ITA 487	AMERICA PASSAGE, Rinaldi Paolo	87
15	ITA 439	L'EMILIO, ASD Compagnia del mare	103
16	ITA 486	TUONI E FULMINI, Pernielli Paolo	111
17	ITA 424	KISMET, Antonelli Antonio	113
18	ITA 501	AVOLTORE, Mariotti Massimo	114
19	ITA 447	PELLENERA, Riccobono Giovanni	117
20	ITA 207	STRARIPA, D'Aloisio Marco	121
21	ITA 190	DON GIOVANNI, Renoglio Stefano	137
22	GER 5114	ALICE, Backhus Franziska	162
23	ITA 40	SVENTOLA, Ciattaglia Paola	171
24	ITA 386	ANFITRITE, Ceci Roberta	180
25	ITA 428	KASTER, Lozzi Roberto Federico	185

Picture by Peter Kähl

Ciao, Sandra & Silke , Alice

Picture by Pepe Hartmann

Trofeo Accademia Navale

Zur Pasquavela das Boot ans Mittelmeer bringen, Trofeo Accademia mitnehmen und im Anschluss an die Euro wieder zurück. Zwischendurch ganz entspannt hin- und herjetten und das Boot bewacht in der Accademia Navale in Livorno stehen lassen.
Soweit der Plan. Tatsächlich kamen wir auch unversehrt und rechtzeitig mit unserem schicken Bus zur Pasquavela und im Anschluss an die Veranstaltung zum Bootabstellen nach Livorno, wo es für ein paar Wochen bis zur TAN stehen sollte. Ein kleiner U-Turn vor der Accademia – „Passt das rechts?"-„Jau!" – und kurze Zeit später saßen wir im Ryanair-Flieger zurück nach Hamburg-Lübeck. Und nun zur TAN:
Für 0,22 tausend Euro extra kann man bei Ryanair aus Haberkost Habekost machen und damit sicherstellen, dass Herr Habekost mitfliegen darf. Das hat die Sekretärin von Rechtsanwalt Kerschies gelernt.
Für 0,55 Euro kann man versuchen, einen Busschlüssel von Hamburg nach Köln zu schicken, damit der schon morgens anreisende Kölner Ersatztrimmer Herr Schmitz mit dem Bus vom Pisa-Airport zur Unterkunft Wildgehege (man erinnert vorangegangene Berichte) kommt. Umschlag kommt an, Schlüssel nicht und damit Herr Schmitz nur mit größerem Umstand.
Abends nimmt der Rest der Bande (Reiseleiter Kerschies, Captain Hampe und die beiden Regalvorsteher Tim und Stefan Bahr) den Weg über Lübeck International Airport, wo Reiseveranstalter Kerschies für 0,18 tausend Euro lernen durfte, dass der Online-Check-In bei Ryanair durchaus eine sinnvolle Angelegenheit ist.
Am Pisa-Airport angekommen, dürfen wir zu unserer Freude feststellen, dass der zuvor drei Wochen abgestellte Bus leider nicht entwendet worden war und so brechen wir voller Vorfreude in Richtung Unterkunft Wildgehege auf, wo Ersatztrimmer Schmitz über den Tag bereits einen Großteil der gefiederten Mitbewohner kennenlernen durfte.
Vor Ort machen sich die beiden Regalvorsteher mit der altbewährten Kombination Haarspray und Feuerzeug an die drastische Reduzierung der summenden Mitbewohner. Leider nicht mit 100% Erfolg, denn in den nächsten Nächten wird Reiseveranstalter Kerschies mit Socken über den Händen als Schutz vor Angriffen gesichtet.

Picture by Peter Kähl

Picture by Peter Kähl

Den nächsten Tag (noch keine Rennen) vertreibt sich die Crew mit der Reparatur des „Passt das rechts?"-„Jau!"-Schadens am Boot, dem Einkauf von italienischen Spezialitäten und dem Verzehr dieser auf der Promenade.
Abends serviert Starkoch Kerschies im Garten sensationelle Bolo mit Jägermeister. Die Crew erlebt einen legendären Abend.
Die nächsten Tage wird ohne nennenswerte Vorkommnisse gesegelt und Italien genossen. Mit der Serie 20-3-6-2-7-8-8 werden wir hinter der Europameistercrew von La Superba Gesamtzweiter von 23 teilnehmenden Booten.
Auch in diesem Jahr war die TAN wieder eine wirklich tolle Veranstaltung. Herzlichster Dank gilt Elmar Schmitz, der kurzfristig als Ersatz eingesprungen ist und mit dem wir ein tolles Event hatten.

Eure Familie Bahr

Pl.	Segel-Nr.	Steuermann	Pkt.
1	ITA 416	Bonanno Ignazio	8
2	GER 5381	Karsunke Stefan	34
3	ITA 470	Fabio Delicati	34
4	MON 5452	Frederikseh Dennis	39
5	HUN 11	Farmas Litikey	41
6	ITA 212	Diamanti Pietro	42
7	ITA 479	Buiatti Claudio	44
8	HUN 64	Mate Kakas	44
9	ITA 481	Pacini Riccardo	47
10	ITA 427	Pavoni Mattia	50
11	ITA 202	Banfo Roberta	50
12	ITA 424	Antonelli Antonio	50
13	ITA 305	Frigerio Massimo	54
14	ITA 417	Chersi Sandro	55
15	ITA 402	Maccaferri Marco	66
16	ITA 414	Gobbi Fabio	82
17	ITA 46	Pietracaprina Gianni	87
18	ITA 255	Domini Guglielmo	98
19	ITA 198	Mercatali Luigi	109
20	ITA 259	Testa Riccardo	110
21	ITA 463	Bellucci Gianluca	117
22	ITA 250	Paciariello Eleonora	131
23	ITA 262	Bonechi Massimo	135

Rupenhorn Regatta

Alster und Wannsee, beides sind Reviere die mit besonderen Herausforderungen aber auch Erfolgserlebnissen für Segler glänzen. In 2011 sind wir zwei Regatten auf dem Wannsee gesegelt und damit das nicht weniger wird, lud in diesem Jahr der Klub am Rupenhorn zur Regatta ein. Bei frischer Brise und Durchschnittstemperaturen von 15 Grad rückte am Freitag dem vierten Mai die versammelte Seglerschaft in Berlin zur Rupenhornregatta an. Am Start waren 13 J24 vertreten. In gewohnter Routine wurden die Schiffe Freitags ins Wasser gekrant und bis in die Abendstunden aufgebaut. Die Nachzügler erledigten dies am Samstagmorgen. Gesegelt wurde auf der Großen Breite (Unterhavel). Wie man es aus Berlin schon kennt, leisteten die Regattaorganisatoren nicht nur auf dem Wasser viel, sondern hatten auch wieder ein umfangreiches Rahmenprogramm auf die Beine gestellt. Der Grill gab alles her was ein Seglerherz sich wünscht und auch das Freibier lief in Strömen- bis es alle war. Doch selbst das konnte der guten Stimmung keinen Dämpfer versetzten, da die Bluesband alle bei Laune hielt. Am Sonntag wurden alle letzten Reserven aktiviert und bei (fast) schönem Wetter wurden die letzten Wettfahrten gesegelt und die Sonne schaffte es selbst den verkatertsten unter uns ein Lächeln aufs Gesicht zu zaubern. „Immerhin" denkt man sich „die Segel sind nicht komplett nass, wenn man sie einpackt." Mit einer entspannten Siegerehrung fand ein wiedermal tolles Berliner Event ein Ende und auf dem Rückweg wurde schon der Schlachtplan für den Senatspreis am Ende der Saison geschmiedet.

Tinto

Pl.	Segel-Nr.	Steuermann	Pkt.
1	GER 5210	Karsunke, Stefan	10
2	GER 4495	Langhans, Peter	12
3	GER 5316	Huhn,Johann	14
4	GER 3634	Preuß, Paul	17
5	GER 5386	Pomarius, Till	23
6	GER 5330	Hummelt, Jonas	28
7	GER 5025	Hauptmann, Roland	30
8	GER 2	Thiermann, Corina	34
9	GER 5269	Häger,Lars	40
10	GER 49	Christiansen, Marc	41
11	GER 4839	Maschnitza, Martin	51
12	GER 5114	Backhaus, Franziska	56
13	GER 1185	Dresler, Maureen	63

Picture by Peter Kähl

Elbe-Pokal Regatta

Insgesamt 7 Boote unserer Klasse meldeten zur diesjährigen Elbe-Pokal-Regatta auf dem Mühlenberger Loch (Elbe). Aufgrund der Tide war der erste Start am Samstag für 8 Uhr morgens angesetzt. Daher entschlossen sich alle Teilnehmer die Boote schon am Freitagabend hinter „den Bullen" am Mühlenberger Loch zu legen und einige übernachteten sogar an Bord. Als Samstagmorgen die ersten Segler an den Booten erschienen, wehte bereits ein frischer Wind und die meisten Crews beschlossen die Fock zu nehmen, was sich im Feld während der Wettfahrten auch durchsetzte. Wie vorhergesagt frischte der Wind stark auf und es wurde sehr böig. Zwei Wettfahrten konnten so ohne größere Zwischenfälle gesegelt werden und auch eine dritte wurde noch angepfiffen.
Vermutlich aufgrund des stark auffrischenden Windes wurde diese jedoch sofort wieder abgebrochen und signalisiert, dass keine weiteren Wettfahrten folgen würden. Um 11 Uhr waren somit alle wieder an Land und der Hungrige Wolf führte mit zwei gewonnen Wettfahrten das Feld klar an.
Am Sonntag ging es dann bei Sonne, weniger Wind und einem immer noch frühen Start um 8:30 weiter. Bei besten Bedingungen konnten drei weitere Wettfahrten gesegelt werden und obwohl nicht mehr immer Erster im Ziel, konnte der Hungrige Wolf den Sieg um den Elbe-Pokal klar verteidigen.
Nach der Rücküberführung und dem Kranen im Hamburger Yachthafen fand im Blankeneser-Segel-Club im kleinen Kreise, aber dafür mit bester Stimmung, die Siegerehrung statt.
Insgesamt ein gelungenes Wochenende für das sich das frühe Aufstehen gelohnt hat. Unser besonderer Dank geht an den BSC für die Veranstaltung und natürlich an die Teilnehmer vom SVAOe, die mit vier Booten das Feld klar dominierten.

Die Crew der Glen

Pl.	Segel-Nr.	Steuermann	Pkt.
1	GER-5316	Johann Huhn	5
2	GER-5313	Ragna Thönnessen	8
3	GER-5330	Jonas Hummelt	11
4	GER 5386	Till Pomarius	12
5	GER1185	Maureen Dresler	20
6	GER-5114	Frank Schönfeld	28
7	GER 4221	Volker Pump	32

Picture by Peter Kähl

Picture by Peter Kähl

Italien im Frühsommer

Nun mag man sich darüber streiten, ob das Highlight der Segelsaison nicht doch lieber am Ende selbiger liegen sollte. Uns egal, hatten wir doch endlich einmal wieder die großartige Chance auf einen schönen Urlaub. Sardinien das Ziel.

Bereits in 2008 hatten wir Cannigione kennen und lieben lernen dürfen. Damals noch als Teilnehmer der Worlds. Mit dieser Erfahrung im Gepäck hatten wir uns dieses Jahr im Hotel am Platz angesagt. Die Vorhut der Crew, Kati und ich, waren rechtzeitig in Hamburg aufgebrochen, um noch ein paar schöne, stressfreie Tage zu haben, bevor der Rest der Meute eintreffen sollte.

Unsere Rakete wartete auf dem italienischen Festland unsere auf Abholung. Zur Anreise hatten wir reichlich Zeit eingeplant, und das neue Navi (gebraucht vom Arbeitskollegen erschnorrt) lag startklar im Auto. Die Problematiken der Anreise begannen dann bereits Höhe Hannover, als das Navi partout keinen Sateliten peilen wollte. Endlose Telefonate mit besagtem Kollegen ergaben, dass das Navi „wohl mal ein Update brauchen könnte"… Hallo? Hat der feine Herr mitgeschnitten, dass wir auf Reise sind, und nicht am heimischen PC sitzen? Was ein Glück, dass der Weg nach München nicht ganz so schwer zu finden ist, führen doch alle südlichen Autobahnen früher oder später dort hin. Kurz vor München (war so auf Höhe des schlimm hässlichen Riesen Schlauchboots nahe der Mülldeponie) haben wir dann doch eine wichtige Abfahrt verpennt, und waren gezwungen, einen Reset auf Navigation 1.0 zu fahren. Der gute alte Shell Atlas. Auf relativ abenteuerlichen Umwegen erreichten wir dann endlich Österreich. Auf einem idyllischen Parkplatz nahe der Grenze versuchte ich, die neue Software für das Navi aufzuspielen. Das klappte auch ganz gut, bis ich über die Meldung „Update beendet in voraussichtlich 17 Minuten" stolperte. Mein Laptop zeigte nämlich noch 15 Minuten Akkulaufzeit an. Letztlich wäre das auch alles egal gewesen, hätte uns der Shell Atlas den Weg durch Italien auch hinter dem Brenner angezeigt. Leider ist für die Shellisten Italien aber dort zu Ende. Nach einer bangen Viertelstunde starb dann auch die Hoffnung auf ein Navi, weil die Batterie des Laptops tatsächlich 1:30 Minuten vor Ende des Updates den Geist aufgab. Also haben wir uns bei nächster Gelegenheit eine Straßenkarte von Italien gekauft. Vorteil: damit konnten wir schon mal die grobe Richtung ins Zielgebiet festlegen. Nachteil, das Zielgebiet war in der Karte nicht so wirklich eingezeichnet… Letztlich haben wir den Hafen bis auf einen Kilometer genau getroffen. Die restlichen Meter führte uns mitten in der Nacht dann ein freundlicher, italienischer Pistengänger, der sich auf dem Heimweg befand. Am Schiff angekommen dann der nächste Schreck. Keine Spanngurte montiert. Die Suche im Bootsinneren führte nach gefühlten 15 Minuten zum Erfolg. Allerdings war mir da schon der Hals auf Kopfdurchmesser angeschwollen. Nicht nur, dass meine Jungs die Spanngurte vom Schiff abgebaut hatten (ok – wirksamster Diebstahlschutz), nein, sie waren sich danach auch nicht zu schade, Dieselbigen im letzten Schapp – und zwar ganz unten – zu verstecken. Bei Peters Schiff, welches genau dahinter abgeparkt war lag die Abdeckung für die Trailerkiste irgendwo im Gebüsch. Da die Gin Vorräte und die vollen Ersatzrollen Tauwerk noch drinnen lagen, sahen wir von einer Anzeige bei der örtlichen Gendarmerie ab. Den Fährhafen erreichten wir dann im ganz frühen Morgengrauen.

Auf der Fährfahrt wurde die Königin dann langsam immer unzufriedener. Der Tag brach an, und der Himmel war grau. Und je näher wir Sardinien kamen, desto doller wurde der Regen. Vor Ort war es dann so schlimm, dass sich Kati weigerte, das Schiff auf dem Trailer Platz abzukuppeln. Wie lange braucht man dafür? Eine Minute? Bei Sauwetter wahrscheinlich eher 30 Sekunden. Nein, dann hätte sie neue, trockene Klamotten gebraucht. Hm Puh… Unsere Aufschlagzeit war Sonntagnachmittag. Und kein Supermarkt hatte geöffnet. Das Hotel war schnell bezogen, aber keine Vorräte im Kühlschrank… Auf der Suche danach wurden wir für zwei 6-packs in einem nahe gelegenen Cafe fündig. Aus dem Bordvorrat musste eine Sherry Flasche dran glauben, und in der Pizzeria um die Ecke gabs noch zwei große Fladenteile mit allem drauf - to go. Frust Bewältigung unter der Markise war angesagt. Nachdem wir den Kater ausgeschlafen hatten, blickten wir das erste Mal in die Sonne Sardiniens. Zunächst nur schleppend. Aber zwei Tage später war dann endgültig der Sommer ausgebrochen.

Wir erkundeten ein paar Tage lang die Umgebung und faulenzten an den „schönsten Stränden" Europas. Nach und nach trafen die anderen Teilnehmer ein, und es entwickelte sich im Örtchen ein reges Treiben. Unsere Jungs erreichten Olbia per Flieger am Donnerstag. Beim Lift nach Cannigione hatten wir mit Mike Ingham dann sogar mal etwas Prominenz an Bord. Das mussten wir mit einem zünftigen Umtrunk beim ortsansässigen Edeka feiern. Parkplatzbiere sind doch immer noch die besten…

Ab Donnerstag war dann auch endlich klar ersichtlich, wo sich das Race Office befindet. Die Öffnung des selbigen fand jedoch erst am Freitag statt. Achtung: Freitag. Da sollte dann eigentlich auch das Practise Race stattfinden. Dank ausgefeilter italienischer Organisationsperfektion, konnten daran dann auch nur geschätzte 10 Teams teilnehmen. Der Rest lag noch hoch und trocken in der Vermessung. Samstag bis Dienstag wurde es dann tatsächlich auf dem Wasser sportlich. Segeln in kurzen Hosen war angesagt. Und täglich zwei Wettfahrten, mit Start ab 12 Uhr. Kinder, das Leben kann so easy sein. Tatsächlich konnte man in Ruhe ausschlafen, das Frühstück genießen, und hatte immer noch reichlich Zeit, sich auf die Wettsegelei vorzubereiten. Zwischen der Italienischen Meisterschaft und der Euro war von den Organisatoren ein Erholungstag eingebaut worden. Diesen nutzten viele Teams, um die Umgebung des Segelmekkas zu erkunden.

Donnerstag bis Sonntag ging es dann um Meister Ehren. Abends gab es reichlich Socials. Die Woche wird uns immer in Erinnerung bleiben. Legendäre Erlebnisse haben sich uns ins Gehirn gebrannt:

» - Kai und Tobi des Nachts auf einem Veranda Vorbau sitzend, ein Gläschen Wein trinkend, und dabei die automatische Poolreinigungsmaschine anfeuernd (wie hieß die Kiste doch gleich? Bitte um Klärung!)... Ich hoffe, dass Michael Langhans diesen Lautstärke Fauxpas bereits vor Ort entschuldigt hat. Anm. d. Red.: Das Ding hörte auf den Namen *„Jüli"*

» - Das gemeinsame Essen beim Bergbauern. Sieben Gänge reinste Natur. Geschmacklicher Höhepunkt der Reise.

» - „Feindliche Übernahme der Running Men. Skipper Stephan rettet seine Tochter aus den Klauen der sardischen Mafia" oder so ähnlich hätte der Titel der Cannigione Post lauten können.

» - Erste Swim-in-Bar in der Bucht vor Cannigione eröffnet. Danke an Rolf für die zur Verfügung Stellung der Hardware.

» - Old Cutters meldet Rekord Umsätze. Der Verkehr auf der Fußgängermeile im Norden der Stadt kam des Öfteren zum Erliegen.

Ergebnis der deutschen Boote Italian Nationals

Pl.	Segel-Nr.	Boot - Steuermann	Pkt.
5	GER 5420	ROTOMAN - KAI MARES	52
7	GER 5381	MAX BAHR - STEFAN KARSUNKE	78
14	GER 5210	JJONE - FRITHJOF SCHADE	122
15	GER 5281	UNITED 5 - KAEHLER JAN	126
16	GER 5316	HUNGRIGER WOLF - HUHN JOHANN-PETER	130
19	GER 5386	TINTO - TILL POMARIUS	140
29	GER 4495	OSTE STROLCH - PETER LANGHANS	185
30	GER 5266	VEGA RAGAZZA - STEPHANIE KOEPCKE	188
32	GER 5438	RUNINGMEN - MAIS STEPHAN	195
34	GER 5313	JUELSSAND - THÖNNESSEN RAGNA	220

Ergebnis der deutschen Boote Europameisterschaft

Pl.	Segel-Nr.	Boot - Steuermann	Pkt.
4	GER 5420	ROTOMAN - KAI MARES	56
9	GER 5316	HUNGRIGER WOLF - HUHN JOHANN-PETER	90
11	GER 5381	MAX BAHR - STEFAN KARSUNKE	104
12	GER 5266	VEGA RAGAZZA - STEPHANIE KOEPCKE	107
18	GER 4495	OSTE STROLCH - PETER LANGHANS	157
19	GER 5210	JJONE - FRITHJOF SCHADE	161
20	GER 5281	UNITED 5 - KAEHLER JAN	163
23	GER 5438	RUNINGMEN - MAIS STEPHAN	170
24	GER 5386	TINTO - TILL POMARIUS	171
35	GER 5313	JUELSSAND - THÖNNESSEN RAGNA	219
39	GER 5279	BIKINI-INSPEKTOR -	270
45	GER 5314	JOLLY STROLCH - LANGHANS MICHAEL	318

Und gesegelt wurde ja auch noch… Ich habe Euch mal wohlwissend um die Ergebnisse betrogen. Die wird wohl jeder kennen. Glückwunsch zu den teils hervorragenden Platzierungen aus deutscher Sicht.

Und die Nummer mit dem deutschen Autovermieter auf dem Rückflug werde ich jetzt nicht weiter kommentieren. Die Sache liegt vor Gericht, und ich habe Angst, dass jetzt alles, was ich schreibe gegen mich verwendet werden kann…

Geschmeidig bleiben,

Euer Lieblings ROLLO

Picture by Peter Kohl

Kieler Woche

Stand für uns ja nun unter einem ganz anderen Stern, denn wir hatten das Glück das Apartment von Nobert zu übernehmen, da der die KiWo ja nicht segeln konnte.
Im Endeffekt war es ja auch gut, denn ich kann mich nicht zurück erinnern wann es so dermaßen viel geregnet hat. So hat man seine Klamotten wenigstens einigermaßen trocken bekommen.
Rein von der seglerischen Seite war es ja für uns ein voller Erfolg, denn wenn uns einer vorher gesagt hätte wir würden Rennen gewinnen und einen Tag in Gelb rum segeln, dann hätten wir Ihn vermutlich ausgelacht. Aber irgendwie sind wir endgültig in der Klasse angekommen, das mag auch daran liegen das wir , durch das Glück des 2. Bootes, viel auf der Alster gesegelt haben und dadurch Frank auch nicht mehr ganz so viel flucht, Das Boot fährt nicht, Ich kann das nicht.
Das Boot fährt und es macht richtig Spaß. Klar macht es immer Spaß wenn man vorne segelt, aber speziell KiWo waren wir ja noch nie wirklich gut und so setzten wir uns kleine Ziele. Nicht letzter und evtl. mal einen ersten segeln, das wäre schon super. Das es dann so kam das wir alle unsere Ziele gleich am ersten Tag schafften verblüffte uns auch ein wenig, aber wir haben es genossen und hätten uns nie träumen lassen das wir das blaue Trikot nicht wieder hergeben.
Es hat super viel Spaß gemacht in einem so starken Feld zu segeln und die Roto´s, Hut ab, waren echt nicht zu schlagen. Speziell an dem Tag an dem wir aufgeben mussten weil unsere Fenster in der Fock einfach implodiert sind.
Männer Glückwunsch.
Und ein dickes danke an alle Crew´s die dabei waren.
Wir freuen uns schon auf das nächste zusammen treffen mit Euch.

Team Henk

Pl.	Segel-Nr.	Steuermann	Pkt.
1	GER 5420	Mares, Kai (1971) BSC	29.00
2	GER 5412	Schönfeldt, Frank (1960) MSC	43.00
3	GER 5467	König, Manfred (1958) MSC	50.00
4	GER 5281	Kähler, Jan (1964) ASC	56.00
5	GER 5386	Pomarius, Till (1984) SVAOe	57.00
6	GER 5440	Garzmann, Matthias (1967) HYC	78.00
7	SWE 4896	Persson, Per-Håkan (1965) MSS	84.00
8	GER 5381	Karsunke, Stefan (1978) BSC	91.00
9	GER 5282	Strelow, Dirk (1965) SCV	92.00
10	GER 5475	Schade, Frithjof (1983) JSC	97.00
11	SWE 1080	Gunnarsson, Anna (1978) MSS	102.00
12	GER 5316	Huhn, Johann (1987) SVAOe	104.00
13	GER 5266	Köpcke, Stephanie (1985) MSC	106.00
14	GER 5438	Mais, Stephan (1962) WSV LUJ	123.00
15	NED 49	Jeuring, Erik (1980) Randmeren	141.00
16	GER 5313	Thönnessen, Ragna (1990) SVAOe	143.00
17	GER 5330	Hummelt, Jonas (1990) SVAOe	148.00
18	GER 5147	Bock, Hans (1953) GSV	178.00
19	GER 5269	Häger, Lars (1975) ASViK	185.00
20	GER 2	Thiermann, Corina (1986) TSC	189.00
21	SWE 5437	Olovsson, Andreas (1970) ÄSSS	204.00
22	NED 51	Jannichsen, Nils (1972) WSV Viking	210.00
23	GER 4839	Maschnitza, Martin (1978) KYC	227.00
24	GER 5314	Langhans, Michael (1960) SVO	231.00
25	GER 4401	Brockerhoff, Felix (1993) DYC	238.00
26	GER 4495	Langhans, Peter (1968) HSC	238.00
27	GER 4451	Niedmers, Judith (1989) MSC EFC	249.00
28	GER 5279	Stupperich, Rolf (1948) HSC	250.00
29	GER 5436	Golz, Peter (1966) YCB	258.00
30	GER 49	Christiansen, Marc (1991) SCG	262.50
31	GER 5025	Hauptmann, Roland (1958) JSC	266.00
32	GER 1185	Dresler, Maureen (1989) BSC	266.00
33	GER 5114	Backhaus, Franziska (1977) HSC	282.50

Swedish Open & Nordeuropäische Meisterschaft

Schweden... Erinnerungen an eine ganze Menge Wind und eine ordentliche Welle werden wach. Schweden ist auch im Sommer, so zeigt es die Erfahrung, nicht ganz wetterfest und trotzdem machten sich einige Deutsche Teams auf den Weg.

Dank eines Preisrabatts auf die Überfahrt per Fähre kamen einige Boote auf dem Seeweg in Trelleborg an. Die Fährfahrt an sich war natürlich wie immer ein einziges Fest, schön, dass der Bier-und BBQ Empfang in Lilhalm am Donnerstagabend dem in nichts nachstand. Ruckzuck angemeldet, ein bisschen geschnackt und schon war die nötige Bettschwere erarbeitet um pünktlich in die weichen Kissen und Polster einer umgeklappten Autorückbank zu sinken.

Ein unsanftes Erwachen folgte. Warum müssen die letzten Nachzügler denn in aller Früh an ihren Booten basteln? Ein etwas ungewöhnlicheres Kranmanöver holte dann aber auch die letzten aus ihren Kojen und verhalf besser als jeder früh morgendliche Kaffee zu großen wachen Augen und Herzrasen.

Schnell sind alle Boote im Wasser, alle angemeldet und raus geht's. Zunächst eher wenig Wind, wenig später aber so viel, dass es für unsere vierköpfige Crew fast ein bisschen reichlich war. Als Tagessieger geht nach drei Wettfahrten Peer Kock als Erster ins Rennen, direkt gefolgt von der Rotoman mit sieben Punkten, Jjone folgt direkt mit acht Punkten.

Kaum im Hafen angekommen gibt's dann aber schon wieder Freibier beim AfterSailTreffen und dazu natürlich reichliches Fachsimpeln. Dieses fiese kalte Freibier aus Dosen und dann musste man sich auch noch am Essen

Picture by Peter Kähl

reichlich bedienen, unsere arme kleine Seglerleber. Für all die unruhigen Seelen unter uns gab es dann auch noch die Möglichkeit mithilfe des bereitstehenden Busses in die Innenstadt Malmös zu fahren und dort das Stadtfest und allerlei Attraktionen zu bestaunen. Wer hier die Taxigeschichten erwartet sollte sich an Rollo wenden, die sind hörenswert.

Aber auch der Samstag sollte gesegelt werden, also wieder rauf aufs Boot und das auch noch mit kurzen Hosen und Sonnenbrille. Es zeigt sich eine relativ durchschaubare Tacktick, die den Start noch wichtiger machte. Zumindesten uns verhalf die Ein-Wende-Taktik mithilfe der Anschlag-Rechts-Strategie zu besseren Ergebnissen als am Freitag. Vielleicht tat aber auch der Sherry sein bestens. Nun gut, wer weiß das schon. Das erste Rennen gewann Peer, der damit seine Platzierung vorerst verteidigte. Das zweite Rennen

Picture by Peter Kähl

ging an Anna Gunnarson und das dritte gewannen wir. Die Ergebnisliste wurde also noch einmal ordentlich durchgeschüttelt.

Kaum im Hafen angekommen gab es schon wieder Freibier und Essen, auch der Bus stand erneut bereit. Fast zu viel der Gastfreundschaft. Wer kann schon mit drei Tage Bier am Stück umgehen?

Schon war Sonntag, immer noch strahlender Sonnenschein, allerdings wirklich wenig Wind. Macht aber nichts, die Regattaleitung schickt uns trotzdem raus. Und sie sollte Recht behalten, denn gesegelt wurde auch, bei einigen mehr, bei anderen weniger. Interessante Tonnenrundungen gab es auch, denn am Gate einfach mal außen an Peer vorbei, dass klappt nur, wenn Peer ohne Wind am Fass steht und man selbst noch Restspeed von einem längst verflogenen kleinen Windstrich hat. Wenig Wind kann also doch spannend sein.

Die Regatta endet mit einem überragenden Ergebnis von Peer, als Erster mit 14 Punkten. Gefolgt von der JJOne auf dem zweiten Platz mit 25 Punkten. Wie landeten Punktgleich (27 P.) mit Anna Gunnarson auf dem Dritten, den fünften Platz übernahm die Rotoman.

Nicht nur die schönen Handtücher und der gute Wein sind uns in Erinnerung geblieben. Für drei spannende und sportliche Segeltage bedanken wir uns gerne bei der schwedischen J-Klasse, auch für die Rundumorganisation, die Vollverpflegung und das großartige Abendprogramm!

Wir wollen auf jedenfall nächstes Jahr wieder kommen; wer kommt mit?

Running Men

Pl.	Segel-Nr.	Steuermann	Pkt.
1	GER 3117	Peer Kock	14.0
2	GER 5475	Frithjof Schade	25.0
3	GER 5438	Stephan Mais	27.0
4	SWE 1080	Anna Gunnarsson	27.0
5	GER 5420	Kai Mares	31.0
6	GER 4495	Peter Langhans	36.0
7	SWE 5437	Andreas Olovsson	44.0
8	SWE 4896	Per-Håkan Persson	47.0
9	SWE 4766	Mattias Alroth	58.0
10	GER 3634	Paol Ost	64.0
11	SWE 489	Tom Engels	72.0
12	SWE 994	Bengt Herrlin	74.0
13	GER 5114	Jessica Finke	82.0
14	DEN 5380	Poul Hölzer	85.0

Picture by Peter Kohl

German Open - Segeln auf dem WM Revier

Der Eindruck, den die Flyer vom recht neuen Yachthafen in Boltenhagen machten, täuschte nicht. Eine riesige Marina erwartete uns. Hotelkomplexe reichlich vorhanden. Restaurants und Einkaufsmöglichkeit. Alles vor Ort. Die Räumlichkeiten für Wettfahrtleitung, Jury und Socials sind großzügig ausgelegt, bleibt die Frage, ob sie für ein Teilnehmerfeld von 75 Schiffen ausreichend sein werden.

Dieses Jahr fand unsere German Open im Rahmen der Champions Week mit den 5.5ern statt. Insgesamt ein schöner Rahmen, und wir bedanken uns beim ausrichtenden NRV für die hervorragende Durchführung. Die Wohlenberger Wiek ist gut zu besegeln. Die Winde drehen ein wenig, aber das ist ja bekanntermaßen das Salz in der Wettsegel Suppe.

Zum Schiff aufklaren stehen reichlich freie Flächen in der nahe gelegenen Werft zur Verfügung. Zum Kranen wurden die Schiffe durch Orgavertreter geliftet. Am Freitag begannen dann die Spiele. Wettfahrtleiter HHH hatte seine liebe Not mit dem Startprozedere. Oft lag die Linie schief, und es wunderte keinen der Teilnehmer so wirklich, dass die Black Flag öfter als üblich zum Einsatz kam. Wir wollen ihm diese zweitägige Schwächelei einmal großzügig verzeihen, wissen wir doch, dass er der Vergangenheit des Öfteren große Events erfolgreich geleitet hat.

Team Rotoman ließ von Anfang an keinen Zweifel daran, dass der Sieg dieses Jahr nur über sie gehen konnte. Schönfeld, Kock und Kähler reihten sich brav ein. Im Feld der 29 Teilnehmer wurde hart, aber fair und sachlich gekämpft. Nach zwei Tagen lagen die Rotos noch immer in Front. Team Schweden mit Greg am Lenker hatte seine liebe Mühe, dem hohen Niveau der deutschen Segler zu trotzen. Ein Platz um die 10 zeugte davon.

Am letzten Tag schien die Sonne, und bei leichten Winden zeigten die Jungs von der JJ ONE, dass sie für die WM gut gerüstet sind. Um ein Haar wären sie noch auf Platz drei vorgefahren. Die Plätze 7-1-1 reichten dann allerdings doch nur noch zur Sicherung des fünften Ranges. Team Rotoman war zur letzten Wettfahrt bereits Meister, hatte allerdings mit leichten Algebra Schwierigkeiten zu kämpfen. Anders ist es nicht zu erklären, dass sie noch einmal an den Start gingen.

An jedem Wettfahrtabend gab es Stegbier, für den ersten Hunger wurde gegrilltes serviert. Abends fanden die Socials in der Festhalle statt. Alles prima, nur die Geschichte mit dem Getränke Nachschub im Gerstenkaltschalenbereich sollte überdacht werden. Die Pächter der ansässigen Bar haben uns persönlich versichert, dass in Zukunft schnellerer Service geboten werden kann.

Das Kranen der Schiffe ging dann recht zügig. Die Siegerehrung wurde routiniert abgehalten. Boltenhagen scheint gerüstet für ein großes Event wie die J/24 Worlds. Wir freuen uns, in drei Jahren wieder vor Ort sein zu dürfen.

ROLLO

Picture by Peter Kähl

Picture by Peter Kähl

Pl.	Segel-Nr.	Steuermann	Pkt.
1	GER 5420	Mares, Kai	22
2	GER 5412	Schönfeldt, Frank	31
3	GER 3117	Kock, Peer	39
4	GER 5281	Kähler, Jan	44
5	GER 5475	Schade, Frithjof	45
6	GER 5282	Strelow, Dirk	63
7	GER 5316	Huhn, Johann-Peter	64
8	GER 4495	Langhans, Peter	77
9	GER 5440	Garzmann, Matthias	82
10	GER 5467	König, Manfred	85
11	SWE 66	Wilcox, Greg	88
12	GER 5381	Bahr Karsunke	89
13	GER 5266	Köpcke, Stephanie	93
14	GER 5313	Thönnessen, Ragna	101
15	GER 5386	Pomarius, Till	114
16	GER 2	Thiermann, Corina	119
17	GER 1185	Gibbe, Lars	130
18	GER 5269	Häger, Lars	133
19	GER 4401	Brockerhoff, Imke	133
20	GER 5210	Wiegand, Daniel	135
21	GER 5147	Bock, Hans	142
22	GER 4221	Pump, Volker	145
23	GER 5239	Quandt, Heiko	149
24	GER 5330	Hummelt, Jonas	162
25	GER 3634	Kloten, Leon	166
26	GER 49	Christiansen, Marc	170
27	GER 5436	Golz, Peter	187
28	GER 5025	Hauptmann, Roland	199
29	GER 5114	Witt, Lea	222

all Pictures by Peter Kühl

all Pictures by Peter Kähl

Buchtipp Regattasegeln

David Dellenbaugh's Speed&Smarts haben Kultstatus. Seit 1994 fasst die Segellegende hier seine Erfahrungen und Tipps zum Regattasegeln in einem sehr gelungenen Newsletter zusammen. Gerade ist die Ausgabe 123 erschienene und es ist bei weitem nicht die erste Ausgabe in der das Segeln in einem J/24 One-Design Feld als Leitfaden für die Ausgabe genommen wurde., in diesem Fall geht es um die J/24 Weltmeisterschaft in Rochester/USA im vergangenem September.

Großartig auch, dass man über die Webseite **www.speedandsmarts.com** alle bereits erschienenen Ausgaben nachbestellen kann. Damit hat man Zugriff auf alle relevanten Themen wie Starten, Upwind-Taktik, Downwind-Taktik, Crewwork, Championship Vorbereitung und das Wetter, um nur einen Auszug an Themen zu nennen.

Fünf Ausgaben im Jahr bekommt man für US$ 35,- per PDF. Bestellt man gleich für zwei Jahre wird es noch günstiger (US$ 60,-).

Auf jeden Fall eine lohnende Investition, die beste Wissensquelle für One-Design Kielbootsegeln!

David Dellenbaugh's **SPEED&Smarts**™

The newsletter of how-to tips for racing sailors *Nov/Dec 2012*

ISSUE #123

Big-Fleet Racing

THEME Big-fleet keys to success.....1
TEASER Tactical speed.....1
IN THEORY Big-fleet mindset 2
STRATEGY Play the middle? 4
TACTICS Upwind in big fleets.....6
STARTING Starting in a crowd.....8
GOOD ADVICE John Mollicone 10
TEASER ANSWER.....12
TACTICS Downwind in big fleets.....13
CHECKLIST Large vs. small fleets....16

BRAIN TEASER

Tactical speed . . .

You are racing upwind in a large fleet of one-design keelboats. The wind velocity is fairly steady, but the direction is moderately shifty. As the tactician on your boat, you are responsible for telling the helmsperson when to sail faster or slower than the speed that produces your optimal upwind velocity-made-good. Considering all possible tactical and strategic factors:

1) Name three situations when you might temporarily sail **faster** (and lower) than normal.

2) Name three situations when you might temporarily sail **slower** (and higher) than normal.

See answer on page 12.

Code for free access to the Subscribers' Corner section of our website: ***SNSCorner2010***

Keys to success in large fleets

Racing in a big fleet is challenging because there are lots of boats, and most of them usually get in your way!

How big is 'big'? It's all relative to the size of your 'normal' fleet. To some sailors, a large fleet is 90 or 100 boats; to others it may be only 30 or 40. The actual number doesn't matter as much as your own perception of fleet size.

Whenever you are racing in a big crowd, certain characteristics make this experience unique. For example, the starting line has to be longer than usual, and so do all the legs of the race. The fleet spreads much farther apart laterally, so the boats on each side of the course have more leverage and therefore better chances to gain (or lose!).

In big fleets there are more distractions caused by other boats, and it's harder to find clear air. There is usually a crowd on the starting line and at the marks, with lots of disturbed air and water. It's tough to be consistent, so scores are more erratic. You might win a regatta with an average of seventh place, for example, or lose it because you had to count a 57th!

If you want to do well in a large fleet, you need to recognize how it differs from a small fleet and figure out how to succeed because of, or in spite of, these differences. That's what this issue is all about! •

The recent J24 World Championship attracted nearly 100 boats that all raced in one fleet! This created classic large-fleet conditions – huge starting lines, long courses, crowded mark roundings, lots of separation on the beats and inconsistent scores. In fact, the boat that finished second overall had an average race score of just over 11th! We will use this regatta as a reference point throughout the rest of this issue.

Soak Clip

Für ein nerviges Problem an Bord einer J/24 gibt es nun eine einfache Lösung. Jeder kennt es, der Spinnaker wird an der Leetonne schnell in den Spisack gestopft und schon werden alle wieder auf der Kante benötigt. Doch speziell bei etwas Welle zieht das Schlagen des Spifalls mehr und mehr den Spinnaker aus dem Sack. Tut man nichts dagegen fängt der Spi irgendwann Wind und flattert, sehr zur Unmut des Genuafahrers in dessen Gesicht der Spi in der Wende herum flattert oder sich auch gerne mit der Genuschot verstrickt. Um das zu verhindern kann man zum Beispiel mit einem Klettband arbeiten und so das Fall sichern. Doch an der Luvtonne angekommen muss dieses Klettband gelöst werden, sonst geht der Spi nicht hoch. Bei einem unbedrängten Standardmanöver mag das noch unproblematisch sein, doch in der Realität und viel Wind nervt es schon wenn jemand nach Lee turnen muss nur um das Klett zu lösen.

Der Soak Clip soll dieses Problem lösen. Schnell ist das Fall eingehakt, wird sicher gehalten, doch wenn man den Spi zieht gibt er das Fall frei und alle können auf der Kante bleiben. Die Anwendung auf einer J/24 wurde bereits erprobt und für gut befunden.

Der Soak Clip kostet € 22,80 zzgl. Versand und kann über www.quantumsails.de/Onedesign/OD-Zubehoer/ bezogen werden

all Pictures by Peter Kähl

all Pictures by Peter Kähl

ANTICIPATE THE SHIFT®

Go faster with iQ

Quantum iQ Technologie für Eure J-24 - Bediener-freundliche und schnelle Segel. Anbauen, hochziehen, einstellen, schnell fahren!

Class Mainsail TH-2
Tri-Radial Technora Genoa
Tri-Radial S.F. Jib
Full Radial Spinnaker

W quantumsails.de/onedesign/
E onedesign@quantumsails.de

iQ: think smart

Quantum iQ-Technologie - Ultimative Design-Kompetenz und die besten Produktionsmethoden. Für jedes Segel, das Quantum baut. Für jede Art zu segeln. Für Dich!

Quantum Sail Design Group
quantumsails.de

Quantum Germany

all Pictures by Peter Kähl

all Pictures by Peter Kähl

Anwälte gibt es wie Fische im Meer
aber einige haben mehr Biss

++ Steuerrecht und Beratung
++ Gesellschaftsrecht
++ Forderungseinzug
++ Strafrecht
++ Allgemeines Privatrecht

„Biss bald!"

KERSCHIES
Rechtsanwälte

Rechts- und Steuerberatung

Kerschies Rechtsanwälte
Holstenwall 10
20355 Hamburg

T: 040 – 38 68 706 00
F: 040 – 38 68 706 99
E: info@kerschies.com
www.kerschies.com

all Pictures by Peter Kähl

all Pictures by Peter Kähl

www.idsgmbh.com

IHR PARTNER FÜR NETZWERKE

Service

- Wartung & Reparatur
- Serviceverträge
- Support Hotline
- Planung & Beratung
- Installation
- Implementierung
- Netzwerkleihstellung
- Logistikdienstleistung
- WLAN-Ausleuchtung

Über uns

Die Fokussierung unseres Service-angebots liegt auf den Bereichen: Routing, Switching, Security, VoIP und Wireless.

Neben dem Vertrieb gebrauchter und neuer Netzwerkhardware, haben wir ein Support- und Wartungsprogramm „iDS-Smartnet“ entwickelt, mit dem Sie über 50% der Wartungskosten für Ihr Netzwerk einsparen.

Nur die regelmäßige und fachgerechte Wartung Ihrer aktiven Netzwerkkomponenten garantieren die höchste Verfügbarkeit Ihrer IT-Infrastruktur.

Weitere Informationen erhalten Sie gerne von unserem Service Team.

www.router-agent.de

Router Agent - Europas größte online Plattform für gebrauchte Cisco-Hardware.

www.idsmarket.de

Unser IT-Onlineshop mit einer großen Auswahl an Computer Hard- & Softwareartikeln.

www.psidrucker.de

In unserem PSi-Shop erhalten Sie alles rund um Nadel- und Matrixdrucker von PSi.

Inter Data Systems GmbH - Am Kreuzstein 82-84 - 63477 Maintal

Tel.: 06109-7668-0 E-Mail: info@idsgmbh.com Web: www.idsgmbh.com

AVAYA - CISCO - ENTERASYS - HP - IRONPORT - JUNIPER - NORTEL - EXTREME

all Pictures by Peter Kähl

all Pictures by Peter Kähl

DENTAL LABOR BOCK

• CAD-gefräßtes Zirkon
• weiß • biokompatibel • bezahlbar
• Zahnersatz auf Implantaten

Tel. 04121 - 1500

Wedenkamp 20 • D-25335 Elmshorn
kontakt@dental-labor-bock.de
www.dental-labor-bock.de

Schöne Zähne - schönes Lächeln

all Pictures by Peter Kähl

all Pictures by Peter Kähl

Sehnsucht nach Meer

Für die kleine Info zwischendurch
Wöchentlich der SZ-Newsletter per e-mail
Bestellen unter: www.segler-zeitung.de

SVG Service Verlag GmbH & Co. KG · Schwertfegerstraße 1–3 · 23556 Lübeck
Telefon 04 51/89 89 74 · Telefax 04 51/89 85 57
www.segler-zeitung.de · gewerbe@segler-zeitung.de

Dutch Open

Auf zur Dutch Open! Schon seit ein paar Wochen waren wir uns einig, es sollte mal wieder in die Niederlande gehen. Seit der EM 2010 war die Deutsche J24 Klasse hier eher wenig vertreten, also wollten wir uns mal wieder zeigen.
Also, auf und los nach Biddinghuizen.
Dank Erics Hilfe war die J schon gekrant, als wir am Samstag ankamen. Daran könnte man sich glatt gewöhnen. Auf der Steuermannbesprechung noch einen fünften Mann gefunden; es kann also losgehen. Schnell stellen wir fest, dass das Veluvemeer eigentlich ein See ist. Al lá Wannsee und Alster dreht der Wind ordentlich und lässt trotz kurzer Rennen eine Menge Spielraum für fleißige Taktiker. Das teils etwas flachere Wasser war ein wenig tricky, doch dank Donne hatten auch wir den Heimvorteil.
Die an den relativ großen deutschen Feldern geübten Starts überraschten einige unserer niederländischen Konkurrenten, allerdings ist der Wind ganz schön eigensinnig. Nach einem Kopf an Kopf rennen mit Eric (wir kennen sein Boot von der Kieler Woche: die NED 49 mit orangenem Rumpf) gehen wir als Erste ins Ziel gefolgt von der NED 44 und Nils.
Ein schöner Anfang für einen ebenso guten Tag. Nach fünf kurzen aber knackigen Rennen zählen wir vier Erste und einen Zweiten in der letzten Wettfahrt. Eine wirklich gute Serie. Also ab in den Hafen und an den Tresen, noch ist die Regatta schließlich nicht vorbei!
Bei Ankunft im Hafen gibt es ein Begrüßungsbier direkt ans Boot und endlich auch die Strahlesonne, die den ganzen Regattatag auf sich warten ließ. Plötzlich fällt auf, dass uns die Unterkunft fehlt. Schnell Eric gefragt und ruckzuck ist ein warmes Bettchen für die gesamte Crew mit Blick auf den Hafen organisiert. Wir erfreuen uns der niederländischen Gastfreundschaft und machen uns auf dem Weg zum Grillen, lecker lecker Fleisch. Sehr herzlich und großzügig werden wir als einziges deutsches Team in der niederländischen Klasse aufgenommen.
Der Sonntag kann, dank guter Unterkunft, ausgeschlafen begonnen werden und das Frühstück mit Kaffee bei der Segelschule um die Ecke hebt die Laune und Vorfreude. Die gute Wettfahrtleitung und der schöne Wind (12-14 Ktn) versprachen einen guten, wenn auch kurzen Segel Tag; es standen nur noch drei Rennen an. Das erste Rennen des Tages verlief vielversprechend und machte uns Hoffnung auf eine für uns nie dagewesene Serie. Doch zu früh gefreut, der Dämpfer kam sofort. Nach misslungenen Manövern und mehreren Minuten Startverzögerung befanden wir uns während der Startkreuz auf dem vorletzten Platz, verholten uns dann jedoch mithilfe einer ordentlichen Taktik und heimischen Revierkenntnissen unter die ersten Drei um uns dann mit einer schnellen Halse direkt nach der Ablauftonne auf Platz Eins zu retten. So kamen wir für Eric und Boerop überraschend aus dem Nichts und huschten vor ihnen durch das Ziel. Unser schnelles Kranen war also gesichert, denn nun konnten wir das letzte Rennen ausfallen lassen um zeitig nach einer recht ausgelassenen Siegerehrung in die heimischen Lande zurückkehren zu können.
Es war uns ein Fest an der Dutch Open teilnehmen zu dürfen. Die Windbedingungen waren optimal, das Revier anspruchsvoller als gedacht und die Wettfahrtleitung war gut. Auch das Rundumprogramm lies nichts zu wünschen übrig: vom Frühstück über das Freibier bis hin zu gutem Grillfleisch waren wir bestens versorgt.
Die niederländische J24Klasse ist wieder im kommen und sollte 2013 von der deutschen J24Klasse ein wenig mehr Unterstützung erfahren. Hoffentlich sehen wir uns dort mit einer etwas größeren deutschen Flotte wieder.

Running Men

Pl.	Segel-Nr.	Steuermann	Pkt.
1	GER 5438	Stephan Mais	8
2	NED 49	Erik Jeuring	16
3	NED 51	Nils Janichsen	22
4	NED 44	Matthieu Sonnemans	26
5	NED 6	Leon Boerop	36
6	NED 68	Oscar Roelofsen	41
7	NED 56	Diederik ter Hoorn	43
8	NED 67	Paul van der Sloot	51
9	NED 26	Age Brandsma	53
10	NED 25	Jeroen Hoogeveen	59
11	NED 66	Gerard Aartsen	65

Hanseboot 2012

Auch 2012 war die Deutsche J/24 Klassenvereinigung wieder mit einem Stand auf der Hanseboot vertreten. Dieser war in Halle A4 gegenüber von Clown Sails bestens positioniert und so wurde dem Standpersonal **Maike Hass, Frank Kuhlmann, Kai Petermann Peter Langhans, Norbert Masch, Stephan und Swantje Mais, Lina Nagel, Laura Hatje, Nils Reichert, Philippine Lunau, Venita Damm** und **Marianne Frese** nicht langweilig.
Ich hoffe ich habe niemanden vergessen, denn die Bereitschaft sich dort für die Klasse auf die Messe zu stellen ist großartig und zeigt nicht zuletzt wie groß der Klassenzusammenhalt ist.. Euch noch einmal DANKE für Euren Einsatz!

Weltmeisterschaft Rochester 2012

Nach einer erfolgreichen Saison 2011 hatten wir alle Lust auf mehr. So wurde kurzer Hand die Weltmeisterschaft 2012 in Rochester USA mit in den Saisonplan aufgenommen. Die Crew sollte aus Frithjof, Daniel F., Felix, Timo und Daniel S. sowie Onshore Solution Manager Stephan bestehen. Der Plan war gemacht und der Etat 2012 komplett gesprengt. Nach erfolgreicher Glorifizierung unseres Heldenstatus konnten wir genügend Unterstützer für diese spannende Regatta finden und uns auf Große fahrt begeben. Dank der Hilfe von Jan-Marc sicherten wir uns frühzeitig sehr gutes Charterboot, hierfür noch einmal vielen Dank von der gesamten Crew.

Da unsere Abreise direkt im Anschluss an die German Open lag mussten wir an ihrem letzten Tag unbedingt gut segeln um möglichst wenig Zeit beim Kranen zu verlieren. Wir beendeten das letzte Rennen also auf Platz eins und konnten somit noch in bester Laune die letzten notwendigen Teile von unserem Boot einpacken. Frank Schönfeld gab uns noch seinen Song „J24 Mix" mit auf den Weg, so dass unsere Reise nun auch noch einen Soundtrack hatte. Im Feierrausch stimmten wir den Song dann auch im Flieger an. Die Stewardessen, Anfangs wirklich sehr charmant fanden uns nach einigen Stunden leider gar nicht mehr lustig. Die Drohung, dass die Polizei uns vom Gate abholen würde, wenn wir uns weiterhin nicht benehmen wollen, akzeptierten wir letztendlich und so wurde es dann für die letzten 2 Stunden still im Flugzeug.

In New York angekommen bestiegen wir unser Heim für die nächsten 2 Wochen. Ein riesiges Wohnmobil, genau von den Maßen, wie man es sich eben in Amerika vorstellt. Unser „Onshore Solution Manager" Stephan hatte sich mal wieder selbst übertroffen. Wir hatten eine Couch, einen Fernseher den wir nie einschalteten, eine geile Musikanlage 6 Betten und einen prall gefüllten Kühlschrank. Alle die nicht fahren mussten, konnten sich am kalten Bier bedienen. Mit unserem Geschoss führen wir dann nach Rochester und konnten am nächsten Morgen unser Charterboot entgegen nehmen. Den Rest des Tages verbrachten wir bei herrlichem Sonnenschein und 25°C damit, das Boot an unsere Bedürfnisse anzupassen. So wurden Fallen getauscht, Blöcke gewechselt, und Klemmen versetzt. Am Ende des Tages konnten wir uns entspannt zurücklehnen, es hatte alles so geklappt wie wir es uns vorgestellt hatten. Nach dem wir uns für diesen Teil-Erfolg ausgiebig an der Bar belohnt hatten gingen wir früh schlafen, um

am nächsten Tag um 7! bei der Vermessung auf der Matte zu stehen. Diese relativ unchristliche Uhrzeit hatten wir der Tatsache zu verdanken, das 100 Boote gemeldet waren und wir die Zeit besser nutzen wollten als in der Schlange zu stehen. Der Plan ging auf, wir waren am frühen Nachmittag mit allen Pflichten fertig und ziehen den Hut vor einer perfekt organisierten straff durchgezogenen Vermessung. Die folgenden Tage verbrachten wir mit relativ entspanntem Training. Am Vormittag standen Speedvergleiche auf unserem Plan, Am Nachmittag wurden kleine Startübungen gemacht an denen knapp 1/3 des Feldes teilnahm. Soll heißen, wir haben mit über 30 Schiffen trainiert. Einen Tag vor der Regatta verzichteten wir auf das Practice Race und führen lieber zu den Niagara Fällen um uns dieses gewaltige Naturschauspiel anzusehen und den Kopf vor der Regatta noch einmal frei zu bekommen. Wir duschten also in Boxershorts unter dem Wasserfall auf der amerikanischen Seite und ernteten hierfür begeisterte und geschockte Blicke von anderen Touristen und Amerikanern.

Dann war es endlich soweit, die Regatta begann. 96 Schiffe waren letztendlich angereist und so war das Auslaufen schon ein Event, das wir alle nicht mehr vergessen werden. Die größte Herausforderung lag beim Start, den wir prompt im ersten Rennen in den Sand setzten. Ein Glück waren wir auf der rechten Seite gestartet. 2 schnelle Wenden und dann Vollgas. Speed und Taktik stimmten, wir beendeten das 1. Rennen auf dem 14. Platz. Für uns ein perfekter Start in die Regatta, so ging es nach „Barberas" Lunch hochmotiviert an das 2. Rennen, es lief lückenlos und wir kamen als Nummer 8 ins Ziel. Somit war das erste Teilziel schon erreicht, einen Top Ten Platz wollten wir mindestens mit nach Hause nehmen.

Der 2. Tag erwartete uns mit drehenden Winden und Schwell vom Vortag. Das sollte kein einfaches Segeln werden. Im ersten Rennen führen wir von einem 15. auf den 2. Rang auf der ersten Vorwindstrecke. Leider verloren wir auch wieder einige Boote aber 7. im Ziel war völlig in Ordnung. Das 2. Rennen des Tages war von einer Gewitterfront geprägt, die mit voller Wucht über das Feld fegte, somit war unter Genua hängen für Deutschland angesagt und wir ersegelten den 14. Platz. Nach 2 Tagen waren wir eines von ganz wenigen Teams, das immer unter 20 Punkte mit nach Hause genommen hat und fanden uns unter den ersten 5 auf der Ergebnisliste wieder.

Leider erwischte es uns im ersten Lauf des folgenden Tages mit voller Breitseite. Wir verpatzen den Start und kreuzten zu allem Unglück auch noch auf der falschen Seite, ein 30 Grad Dreher lies uns Quasi rückwärts fahren. Wir lagen an gefühlter 140. Stelle und mussten uns das Gigantische Feld von hinten angucken. Im Ziel kam ein Platz um 50 heraus. Wir hatten unsere Erwartungen inzwischen höher gesteckt, so dass der Plan für das 2. Rennen des Tages klar war. Angreifen, nichts verschenken und bis zum Ende kämpfen. Wir holten mit jedem Schenkel auf und beendeten das Rennen auf Platz 4. Der letzte Lauf des Tages wurde ein Flautenrennen und forderte alle Nerven die wir 5 aufbringen konnten. Platz 20 im Ziel war in Ordnung. Alles in Allem war der Tag ebenfalls in Ordnung. Der Blick auf die Liste bestätigte das, Platz 3. Deutlich über unseren Erwartungen liegend mussten wir plötzlich Fragen beantworten, ob wir Profisegler seien und ähnliches.

Leider hatten wir am nächsten Tag erneut im ersten Rennen kein Glück und auch noch etwas Pech. Wir steckten im vorderen Drittel des Feldes fest, dann wurden wir von einem Chilenen aus dem Konzept gebracht, er fuhr uns einfach ein Loch ins Boot. Wir kamen nicht mehr vom Fleck und waren im weiteren Rennverlauf unkonzentriert. Platz 38 im Ziel lies dann die Medaillenhoffnungen platzen. So leicht lassen wir uns jedoch nicht unterkriegen, im 2. Rennen des Tages belegten wir einen 15. Platz und waren somit auf Platz 10 insgesamt. Immer noch ein hervorragendes Zwischenergebnis. Die Stimmung im Team war also nach wie vor ausgelassen und es ging zur Abwechslung mal wieder an den Clubtresen. Kim (einer hervorragende Bedienung) verlor bei unserem eintreffen wohl alle Hoffnungen auf einen frühen Feierabend. Wir stießen auf, die bereits abgeschlossenen, hervorragenden Wettfahren an und entschlossen uns nach einigen Stunden für einen Ortswechsel. In den USA läuft man allerdings nirgendwo hin, deshalb liehen wir uns ein Club Golf Cart bei dem glücklicher Weise der Schlüssel steckte und fuhren in die nächste Bar. Auf dem Rückweg brachten wir das gute Stück an seine Grenzen, pflügten den Rasen des Vereins komplett um, drehten Kreise um kanadische Zelte und hängten die örtliche Polizei ab. Im Nachhinein schuldeten wir dem Verein 40 Dollar für den verfahrenen Sprit. Es hatte sich gelohnt!

Im letzten Rennen entschied Felix, dass es nach links geht und das links gestartet wird. Gefühlt waren alle anderen

95 Schiffe rechts. Kommentar der Crew: „ Du bist ein Held oder du stirbst!" Gut er lebt noch und das mit Recht. Alle Top Crews hingen in der Mitte des Feldes während wir auf nur mal Sicher gehen konnten und somit als 15. um die Tonne gingen. Dann erfolgte Rechnerei, Platz 8 ist noch drin, dafür mussten wir 5 Punkte auf diesen einholen, er war auf der Zielkreuz 3 Boote hinter uns. Kein Problem für uns, ihm geschickt ein mitgegeben und dann 2 Boote aufgeholt. Also punktgleich 8. am Ende. Keiner von uns hatte mit so einem Ergebnis gerechnet. Einer der Hauptsponsoren, Mount Gay Rum, hatte für ausreichend Getränke gesorgt und so wurde ausgiebig mit den anderen Teilnehmern gefeiert, bevor es dann um 2 Uhr Nachts an die Rückfahrt ging.

Die beiden Daniels, Timo und Felix konnten noch einige Stunden in New York Sightseeing machen bevor der Flieger ging. Stephan und Frithjof mussten leider das Wohnmobil abgeben und sind in einem anderen Flugzeug geflogen. Als wir in Berlin Tegel angekommen waren, erwartete uns schon ein 20 Mann starkes Empfangskomitee mit Sherry und guter Laune, die Crew wurde wieder vereint und wir beendeten die Reise bei einem ausgiebigen Frühstück im Joersfelder Segel-Club. Wir hatten sehr viel Spaß und möchten uns bei der gesamten Klasse für die Unterstützung bedanken. Es waren außergewöhnliche 2 Wochen in denen wir viele neue und alte Freunde getroffen haben.

Bis zum nächsten Jahr!

Frithjof, Daniel, Felix, Timo, Daniel und Stephan

Senatspreis Berlin

Vom 12. - 14.10. fand traditionell der Senatspreis im Berliner Yacht-Club für die Einheitsklassen Platu25, J24, J80, Skippi 650, Soling, Star, H-Boot und Streamline statt. Die J24-Klasse war zum dritten Mal beim Senatspreis dabei. 8 Berliner Mannschaften gingen von insgesamt 19 Booten an den Start. Mit dieser Teilnehmerzahl stellt die J24 auch in Berlin inzwischen die größte Kielbootklasse bei Regatten. Die Entwicklung in Berlin ist maßgeblich dem Jugendobmann des Berliner Seglerverbandes, Frank Lüneberg zu verdanken, welcher das Potential der J24 erkannte und als Jugend-/Juniorenboot empfahl. Und natürlich auch den Berliner Vereinen, welche den Mut hatten, eine J24 als Jugendboot anzuschaffen.

Picture by Peter Kähl

Für unsere Mannschaft als Seniorenteam war es die erste Saison in dieser Besetzung seit meiner „Zwangs"-Segelpause. Aus verschiedensten Gründen hat sich unser Team nach der Euro 2007 getrennt. Obwohl zu diesem Zeitpunkt alle Tatsachen dagegen sprachen, mit der „HeRo" weiter Regatten zu segeln, konnte ich mich nicht entscheiden, das Boot endgültig zu verkaufen. Als ich 2011 bei der GO zur Berliner Wannseewoche zuschauen musste, weil mein Boot nicht regattaklar und eine Mannschaft nicht verfügbar war, wurde mir klar, das passiert dir nie wieder!

Der Rest ist bereits Geschichte. Mit unserer neuen Mannschaft waren wir in dieser Saison auf allen großen nationalen Events dabei. Überwältigend war für mich die herzliche„Wiederaufnahme", so, als wäre ich gar nicht weggewesen!

Herrlichstes Herbstsegelwetter und eine großartige Organisation auf der Regattabahn bleiben in unserer Erinnerung. Insgesamt 89 Boote wurden auf zwei Regattabahnen über den Kurs geschickt. An Land waren über 300 Segler am Samstag begeistert über das riesige Buffet, wobei das Highlight das Schwein am Spieß war. Einen herzlichen Dank dem Veranstalter und Glückwunsch den Siegern und Platzierten!

Wir freuen uns bereits auf die nächste Regattasaison!

Linda (im Niedergang), Kilian (am Mast), Peter(an den Schoten), Artur (auf dem Vorschiff) und Roland (an der Pinne),

GER 5025 / HeRo

Pl.	Segel-Nr.	Steuermann	Pkt.
1	GER 5420	Kai Mares	7
2	GER 5316	Johann-Peter Huhn	12
3	GER 5386	Till Pomarius	12
4	GER 5475	Frithjof Schade	19
5	GER 5282	Dirk Strelow	19
6	GER 5330	Jonas Hummelt	20
7	GER 5281	Jan Kähler	25
8	GER 5440	Matthias Garzmann	26
9	GER 4495	Peter Langhans	31,5
10	GER 3634	Paul Ost	34
11	GER 5313	Ragna Thönnessen	36
12	GER 5210	Anja Ehrmann	36
13	GER 2	Corina Thiermann	44
14	GER 49	Marc Christiansen	54
15	GER 4839	Martin Maschnitza	56
16	GER 5025	Roland Hauptmann	63
17	GER 1185	Lea Katharina Witt	66
18	GER 57	Stefan Puxbaumer	71
19	GER 381	Celine Peter	73

Wenn auch Sie
mal in GELB segeln wollen.

CLOWN SAILS

Jetzt NEU: J/24 Masten, Bäume und Kohlefaser-Spibäume ab Lager sofort lieferbar.

FIRMA CLOWNSAILS | FRANK SCHÖNFELDT | SÜLLDORFER LANDSTR. 187 | 22589 HAMBURG
TELEFON: +49 (0)40 / 8007829 | TELEFAX: +49 (0)40 / 8007831 | EMAIL: INFO@CLOWNSAILS.DE

Väterchen Frost

HERBST-GROSSMANÖVER IN HAMBURG
Rekord: 27 J/24-Crews starteten bei 2-3 Windstärken und schönstem Herbstwetter bei ‚Väterchen Frost`

Am Wochenende vom 10. bis 11. November fand das letzte Großmanöver der deutschen J/24-Flotte auf der Hamburger Außenalster statt. Nach der kampflosen Übernahme des Stolzes der Austro-Ungarischen Marine am Plattensee Ende 2011 waren Groß-Reeder Stupperich, Langhans, König und Schönfeldt wiederum stark vertreten. Aber auch Boote aus den jungen Nachwuchsverbänden der Hauptstadt (eines der großen Aufbauprojekte von Admiral Norbert Masch) waren zahlreich nach Hamburg gekommen.
Klare Favoriten waren die Crew der JJOne, frisch aus den „Good Old U-S-of-A", Team Rotoman mit dem ehemaligen Kapitän Leif Tom Loose am Steuer, Jan Kählers United 5 und natürlich Manfred König und seine „Best Ager"-Crew. Eine „Sportboot-Begleitflotte" war auch am Start, in einer eigenen Wertung nach Yardstick: Platu, Melges und J-80 – mal schauen, ob die Crews auch bald in die J/24 wechseln?
Der Samstag begann grau und herbstlich mit sehr drehenden Winden. Der erste Startschuss fiel um Punkt zwölf. Kurze Zeit später noch einer – denn das ganze Wochenende hat die J-Klasse so viel Spaß beim Starten, dass ihnen ein Anlauf nicht genügte. Trotz dieser Anlaufschwierigkeiten gab es am Samstag drei lange und spannende Wettfahrten: Lars Gibbe gewann die erste, Jan Kähler die zweite und Dirk Strehlow die dritte. Das abendliche Freibier half nur begrenzt, den sehr schwer verdaulichen HSC-Linsen-Erbsen-Chili-Epoxy-Eintopf herunterzuspülen (HSC: Verbesserung für 2013, bitte!).
Für das übliche Party Programm der Spitzenklasse bestand reichlich Auswahl in Hamburg. Der „J-24-Stammkneipe-Disco-Kontakthof-1er-wohnsitz-von-Nils-und-Max-Bahr-Jungs" a.k.a. Washington Bar war

Picture by Pepe Hartmann

Picture by Pepe Hartmann

durchgehend für das ganze Wochenende reserviert. Auch der NRV gab seine jährliche ‚High-End` Sause im Hotel Atlantik (Was die Vega Girls anscheinend so viel Stylingzeit kostete, dass sie gar nicht starten konnten?).
Am Sonntag wurden die größtenteils verkaterten Crews von strahlendem Herbst-Sonnenschein und etwas mehr Wind begrüßt. Die Winddreher waren noch extremer und erschwerten die taktischen Entscheidungen. Jan Kähler war wieder erfolgreich in der erste Wettfahrt und dürfte früh zum HSC-Museumskran, während Altrocker Frank Schönfeldt ganz nach vorne segelte, gefolgt von Rotoman auf zweiter und Peter „Bremser" Langhans auf dritter Position.
Gesamtsieger wurde Jan Kähler mit seiner Crew vom ASC, Zweiter Clown Sails- Werksfahrer Frank Schönfeldt und Dritter der aus der J-Rente geholte Leif Tom Loose an der Pinne der Rotoman. Ebenfalls erwähnenswert war Lennart Klemps Model-WG Alice. Die HSC-Mädels nutzten Väterchen Frost, um eine wesentlich verbesserte Gesamtperformance hinzulegen. Auch Rolf Stupperich zeigte sich mit „Alster-Fuchs" Jörn Harms als Taktiker nach fußballbedingter Verletzungspause in neuer Form.
Um Dieter Bohlen zu zitieren: Es war ein „Mega-Hammer-Superaffengeiles" Segelwochenende als krönender Abschluss eines Jahres voller Highlights wie Sardinien, Kieler Woche, Boltenhagen, Berliner Senatspreis. Bis bald!

David „anyone-need-a-crew-for-Monaco?" Thompson, mit Deutsch-Nachhilfe von segeln-Redakteurin Lina Nagel.

Pl.	Segel-Nr.	Steuermann	Pkt.
1	GER 5281	Kaehler, Jan	7
2	GER 5412	Schoenfeldt, Frank	11
3	GER 5420	Loose, Leif Tom	16
4	GER 5282	Strelow, Dirk	17
5	GER 5475	Fost, Loui	18
6	GER 5467	Koenig, Manfred	19
7	GER 5438	Mais, Stephan	27
8	GER 5073	Gibbe, Lars	34
9	GER 5381	Karsunke, Stefan	34
10	GER 5386	Pomarius, Till	38
11	GER 4495	Langhans, Peter	39
12	GER 5316	Huhn, Johann	47
13	GER 1078	Kaehler, Nina	48
14	GER 5279	Stupperich, Rolf	52
15	GER 5330	Hummelt, Jonas	54
16	GER 5313	Thoennessen, Ragna	55
17	GER 2	Thiermann, Corina	60
18	GER 5025	Hauptmann, Roland	60
19	GER 1185	Lee Barche, Kevin	61
20	GER 4403	Petermann, Kai	66
21	GER 5239	Quandt, Heiko	68
22	GER 5114	Witt, Lea-Katharina	75
23	GER 49	Pfarr, Christian	79
24	GER 5269	Haeger, Lars	83
25	GER 3634	Blohm, Frank Henric	86
26	GER 440	Kruse, Michael	97
27	GER 381	Leonard, Gabriel	100

Protokoll der Mitgliederversammlung Kiel-Schilksee, 22.Juni 2012

Versammlungsführer: Jan-Marc Ulrich (JMU)
Protokollführer: Johann Huhn
Beginn der Versammlung: 18:15 Uhr
Anzahl anwesenden Mitglieder: 48

1. Begrüßung

Begrüßung der anwesenden Mitglieder und Gäste durch den 1. Vorsitzenden Jan-Marc Ulrich.

Positives Fazit der laufenden Saison. Hervorgehoben wird die Trainingsmaßnahme in Kiel zu Beginn der Saison und die neue Rupenhorn Regatta (Berlin), beide erweitern den Veranstaltungskalender.

2. Bericht des Kassenwarts Lars Häger

Die Einnahmen durch die Mitgliedsbeiträge der KV beliefen sich etwa auf 8000 €.

Die große Ausgaben werden für die Messen in Hamburg und Berlin getätigt (etwa 1200 €) und für das KV-Magazin (etwa 1400 €).

Es ergibt sich ein Überschuss (etwa 5500 €), der für zukünftige größere Events gespart wird.

Von den Einnahmen durch die Mitgliedsbeiträge sind noch 900 € offen. Der Kassenwart bittet bei Kontowechsel dies der KV mitzuteilen.

Der Kassenwart ruft dazu auf, dass neben den Steuerleuten auch die Crewmitglieder in die KV eintreten sollten.

Es wurden 1000 € durch Spenden, zusätzlich zu den Mitgliedsbeiträgen eingenommen.

3 Bericht der Kassenprüfer Rolf Stupperich und Carsten Kerschies

Die Kassenprüfer berichten von der ordnungsgemäß geführten Kasse der KV durch den Kassenwart.

Die Kasse und das Konto der KV stimmen überein.

Die Kassenprüfer empfehlen den Kassenwart zu entlasten.

4 Entlastung des Vorstands

Manfred König als Mitglied der KV beantragt den Vorstand zu entlasten.

Der Vorstand wird durch die anwesenden Mitglieder bei 4 Enthaltungen und 0 Gegenstimmen entlastet.

5 **Wahl des Vorstands (Wahlleitung: Manfred König)**

Der Vorstand stellt sich geschlossen erneut zur Wahl.Die Kandidaten: Jan-Marc Ulrich, Stefan Karsunke, Rollo Böhm, Lars Häger Es haben sich keine weiteren Kandidaten gemeldet. Der Vorstand wird mit 44 Stimmen, 4 Enthaltungen und 0 Gegenstimmen wiedergewählt.

6 Verschiedenes

EM 2012

Die Europameisterschaft auf Sardinien war eine gelungene Veranstaltung.

Bei der Anmeldung zur Europameisterschaft sollte, bei Werbung auf dem Boot, eine Sponsorenbestätigung vorgelegt werden. JMU erläutert, dass dies nicht für deutsche Teilnehmer galt.

German Open 2012

Die German Open finden vom 7. bis 9.9. in Boltenhagen statt. Die Planung verläuft gut, Kontakt für die KV beim Ausrichter NRV ist A.Hirsch.

Die German Open werden als „Testevent" für die WM 2015 genutzt.

German Open 2013

Als mögliche Orte werden Flensburg und Greifswald diskutiert. Ein unverbindliches Stimmungsbild: 26 Stimmen für Greifswald, 17 für Flensburg.

Es stellt sich die Frage, ob die GO ein eigenständiges Event sein soll oder zusammen mit Meisterschaften anderer Klassen ausgetragen werden soll. Als Termin wird die Zeit vor der KiWo oder nach den Sommerferien genannt

Änderungen der Klassenvorschriften

Die folgenden Änderungen der Klassenvorschriften werden Thema auf dem World Council der internationalen KV sein.

2. Spinnaker

Ausgangsfrage ist, ob es erlaubt sein soll zwei Spis mitführen zu dürfen.

Einerseits würde eine Regeländerung der Philosophie der Klasse, mit möglichst geringem Budget konkurrenzfähig zu sein, widersprechen.

Andererseits wäre es möglich nach einem Schaden am Spinnaker die Serie ohne Beeinträchtigung fortzusetzen.

Zu dem könnte die Attraktivität gesteigert werden, da Spis je nach Windstärke gewechselt werden könnten.

Restriktionen sind denkbar. So könnte der Einsatz des zweiten Spis, erst bei nennenswertem Schaden des ersten Spis erlaubt sein.

Es stellt sich die Frage, wie dies überprüft werden könnte. Es wird darauf verwiesen, dass die Klassenvorschriften keine extrem unterschiedlichen Spi-Schnitte hergeben.

Folgendes Stimmungsbild wird erstellt: 26 Stimmen für zwei Spis ohne Restriktionen, 4 mit Restriktionen und 16 gegen eine Regeländerung.

Tauwerkdurchmesser

Die Vorschriften für minimale und maximale Durchmesser sollen aufgehoben werden. Mitglieder und Vorstand sind damit einverstanden.

GPS

Die Erlaubnis ein GPS-Gerät mitzuführen, soll in die Regeln aufgenommen werden. Die Regeländerung soll die Teilnahme an Regatten mit Vergütung erleichtern.

Es muss jedoch eine Möglichkeit geben, dass der Einsatz bei Klassen-Regatten untersagt bleibt.

Preventer (Ti-Down)

Bei älteren Booten hebt sich das Deck, so dass sich ein Nachteil bis zu 33 % einstellen kann.

Ein Preventer wäre ein Drahtstropp, der das Heben verhindern würde.

Alle Mitglieder sind für den Einsatz, denn so würden die Boote angeglichen werden.

JMU berichtet, dass auch international eine große Übereinstimmung herrscht, jedoch der J-Konstrukteur ein Veto eingelegt hat.

Trainingsmaßnahmen

Bei dem Frühjahrstraining in Kiel waren sieben Boote.

Die Veranstaltung war für Einsteiger sowie für Erfahrene ein gelungener Start in die Saison.

Neue Regatten

Für Pfingsten stehen die Chancen gut, dass in Zukunft wieder eine große Regatta auf der Ostsee, in Flensburg, gesegelt werden kann.

WM 2015

Als möglicher Sponsor kommt Audi in Frage, doch dafür ist es noch zu früh.

Die J24 Klasse gehört zu den Klassen, die durch NRV-Kontakte besonders gefördert werden sollen.

Es müssen mindestens 20.000 € an Sponsorengeldern gesammelt werden.

JMU hält beim kommenden World Council der internationalen J24-KV eine Präsentation zu der WM 2015.

Jeder soll sich nach Sponsoren umhören.

Warnemünder Woche 2012

Die Resonanz ist sehr gering, drei Wochen vor Beginn haben sich nur 4 Boote gemeldet. Ursprünglich wollten mindestens 12 Boote teilnehmen.

KV-Abend während der KiWo 2012

Der KV-Abend war ein großer Erfolg.

Es wurde ein großer Gas-Grill gekauft, der sich in Anbetracht der alljährlichen Ausgaben für die Pasta schnell amortisieren wird.

Der Grill kann von Mitgliedern ausgeliehen werden.

Ende der Versammlung: 19:50 Uhr

Picture by Peter Kohl

Neues Boot für Berliner Junioren

Der Jugendobmann des Segler-Verbandes will mit der J/24-Klasse wieder deutlich mehr Nachwuchs in die Vereine bringen

Von Oliver Klempert

Bedeckt ist der Himmel, es tröpfelt leicht. Wind kommt auf. Nach den schönen Sonnentagen der vergangenen Wochen war diese Witterung am vergangenen Wochenende für die meisten Berliner nichts, worauf sie gewartet haben. Für Segler und diese Boote aber ist das Wetter wie geschaffen: Bei der Regatta der Juniorenboote vom Typ J/24 auf dem Wannsee vor der Insel Schwanenwerder segeln 13 Schiffe diesen Typs bei Windstärke drei bis vier um die Wette. Die Teilnehmer dieser Regatta sind nicht nur aus ganz Berlin gekommen, sondern auch aus anderen Teilen Deutschlands angereist.

Mit dem Saisonstart vor gut zwei Wochen hat auch die Regattazeit auf den Berliner Gewässern wieder begonnen, allenthalben wird auf den Seen gesegelt - und doch ist diese Regatta etwas Besonderes. Denn die J/24-Boote, auf denen hier gegeneinander angetreten wird, sind neu - jedenfalls im Berliner Segelrevier. Frank Lüneberg, Jugendobmann des Berliner Segler-Verbandes, hält neben einem der Teilnehmerboote der Regatta, das für seinen Verein, den Klub am Rupenhorn, angetreten ist, und gibt ein paar Tipps für die anstehenden Wettfahrten. An Bord des Schiffes: Fünf Segler, alle zwischen 19 und 21 Jahre alt. Es gibt einen Steuermann, einen Vorschoter sowie drei Crewmitglieder, die sich um alles Weitere an Bord kümmern. Das hat in der Tat Seltenheitswert: Normalweise segeln auf Regattabooten, die üblicherweise auf den Berliner Seen unterwegs sind, maximal zwei Personen gemeinsam, etwa auf 420ern oder 29ern. Fünfer-Crews gibt es sonst nicht.

Wettkampferfahrung geht verloren

Dass Frank Lüneberg, der auch für Jugendarbeit im ausrichtenden Verein dieser Regatta zuständig ist, genau auf diese Juniorenboote setzt und sie in Berlin etablieren möchte, ist jedoch kein Wunder. „Immer wieder brechen junge Leute in den Vereinen weg, da für sie keine Boote vorgehalten werden. Im Jüngstenbereich wird Geld für Optimisten und Teenys ausgegeben. Im Jugendbereich werden 420er und 29er gekauft. Danach aber, wenn die Jugendlichen aus diesen Bootsklassen herauswachsen, stehen sie ohne geeignetes Boot da." Eine Zeit lang seien die jungen Erwachsenen in den Vereinen dann noch Trainer für den Nachwuchs oder bleiben aus Gewohnheit noch im Verein, in dem sie viel Zeit ihrer Kindheit verbracht haben. Aber mit Studium oder Ausbildung, vielleicht noch in einer anderen Stadt, geben viele den Sport auf, da es für sie keine passenden Boote mehr im Verein gibt.

Das ist mehr als nur traurig, weil damit viel über Jahre trainiertes Wissen einfach weggeworfen wird - obwohl genau diese Zielgruppe mit ihrer Regattaerfahrung in den Vereinen gebraucht wird. Die jungen Erwachsenen sind das Bindeglied zwischen den alten Hasen in den Vereinen und den Kindern in den Jollen der Optimisten- und vor allem der Teeny-Klasse, die von zwei Personen gefahren wird.

Lüneberg, der seit Jahren für eine verbesserte Jugendarbeit in den Vereinen und eine auf die Jugend besser abgestimmte Nachwuchsförderung eintritt, möchte genau hier den Hebel ansetzen: „Die Heranwachsenden haben oft noch nicht genügend Finanzmittel, um sich ein entsprechendes eigenes Boot anzuschaffen. Abwanderung aus den Vereinen war und ist daher oft die Folge. Bei unseren Überlegungen, ein Boot zu finden, das in Berlin gesegelt werden kann, und das die ehemaligen Jugendlichen doch irgendwie wieder zusammenführt, kamen wir auf die J/24."

Dieses Boot ist sehr sportlich und hat gute Gleiteigenschaften, so der Jugendobmann. Durch eine starke internationale Verbreitung werden jährlich Welt- und Kontinentalmeisterschaften ausgetragen. Zurzeit ist für die J/24 in 39 Ländern eine Klassenvereinigung vertreten. Strenge Klassenvorschriften senken - auch durch das Verbot besonders teurer Materialien - die Unterhaltskosten der Boote, sodass nicht die Crews mit dem meisten Geld Vorteile haben. „Die in anderen Klassen übliche Materialschlacht bleibt aus", erklärt Lüneberg. Und: Viele deutsche Regatten sind international besucht und es ist relativ einfach, Regatten in Holland, Italien, Schweden oder England zu besuchen. „Da die J/24 eine für heutige Regattaboote verhältnismäßig kleine Segelfläche hat und zudem sehr wendig ist, ist sie ein gutes Boot für ambitionierte Einsteiger in die Kielbootklassen. Nicht zuletzt ist das Boot günstig, Gebrauchtboote gibt es bereits ab circa 6000 Euro - ein unschlagbares Argument für Heranwachsende, die ohnehin meist knapp bei Kasse sind. Ein gebrauchter, sehr guter 420er ist dafür jedenfalls nicht zu bekommen.

„Damit ist unter anderem auch gewährleistet, dass auch kleinere Vereine ermöglichen könnten, ihren Jugendlichen ein entsprechendes Schiff zur Verfügung zu stellen", sagt Lüneberg. Auch vereinsübergreifend könnten sich Teams zusammentun, um für ihren Wassersportbezirk - etwa den Bezirk Unterhavel - an den Start zu gehen. Das ist auch an Bord des J/24-Bootes der Fall, der bei der Regatta letztes Wochenende für den Klub am Rupenhorn antrat. Die fünf jungen Männer, die gemeinsam das Boot segeln, heißen Tim, Timo, Julius, Jan und Paul. Ihnen gemeinsam ist, dass sie zuvor Jugendboote wie 420er oder 29er fuhren, nach Abitur oder mit der Ausbildung aber in eben jenes Loch fielen, das Lüneberg ausgemacht hat. „Ich hatte erst überlegt, ob ich auf einen Katamaran umsteige, bin aber nun froh, dass sich diese Gruppe gefunden hat", sagt etwa Timo Thies.

Freundschaften bleiben erhalten

Er ist das erste Mal an Bord der J/24, es gefällt ihm aber vom ersten Moment an. Besonders schön: Bislang fuhr er mit seinem neuen J/24-Kompagnon, dem 20-jährigen Tim Schuhmacher 420er, so bleibt die Trainingsgemeinschaft bestehen. „Auf diese Weise wird auch unsere Freundschaft erhalten", freut sich der ebenfalls 20-jährige Timo. Julius, bislang 420er und 29er-Segler, ergänzt: „Von mir aus können wir so noch viele Jahre weiter segeln."

Nur eines ist dann eben doch schwieriger - die Koordination. Schließlich ist es viel aufwendiger, für fünf Segler gemeinsame Trainingstermine zu planen als für zwei, wie es etwa für den 420er nötig ist. Jugendobmann Lüneberg stört das nicht. „Das ist aber auch eine weitere Facette des J/24-Ansatzes. Es hat durchaus eine soziale Komponente. Jeder muss ein wenig auf den anderen Rücksicht nehmen, damit alle gemeinsam zu einem echten Team werden.» Die Jugendarbeit setze sich damit auch an Land unter der Woche fort.

Am Ende landet die J/24 aus dem Klub am Rupenhorn übrigens unter den 13 Startern auf dem vierten Platz - kein schlechter Beginn für das Projekt.

© Berliner Morgenpost 2012 -

Protokoll vom J/24 World Council Meeting Howth Irland, 13.Oktober 2012

Vorab, das vollständige Protokoll des Meetings könnt ihr unter **www.j24class.org/organization/class-documents/wcm-minutes/** herunterladen. Dies soll eine Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse sein .
Vertreten durch einen offiziellen Teilnehmer waren die Nationen Italien, Kanada, USA, Mexiko, Irland, Japan, Schweden, England, Monaco, Deutschland und Frankreich. Weitere Nationen haben per Vollmacht (Proxy) ihre Stimme an eine dieser Nationen übertragen.

Eric Faust, der langjährige bezahlte Sekretär der Klasse, will sich zukünftig nur noch um die Laser-KLasse kümmern, bisher hatte er beide Klassen gemanaged. Es wurde bereits ein Nachfolger gefunden, Chris und seine Frau Julie Howell werden zukünftig diesen wichtigen Job übernehmen. Chris und Julie arbeiten auch für die J/22 und J/105 Klassenvereinigungen, doch konnte man den beiden anmerken, dass sie sich dem Umfang der Arbeit mit der weltweit größten internationalen Kielboot One-Design Klasse mit 5.500 Booten und Klassenvereinigungen in 39 Ländern durchaus bewusst waren.

Chris und Julie Howell ab sofort im Dienste der internationalen J/24 Klasse

Nach zwei Jahren Amtszeit stellte Jim Farmer, bisheriger Chairman der internationalen J/24 Klasse, das neue Executive Committee, also die Geschäftsführung, vor: Chairman Robin Eagleson (IRL), Vice Chairman Jorge Castillo (MEX) und Executive Committee Mitglieder Marianne Schoke (SWE), Paul Scalisi (USA), and Mark Penfold (GBR).

Es folgte ein Bericht über die J/24 Weltmeisterschaft 2012 mit 96 Booten die im September in Rochester/USA stattfand. Ausrichter, Teilnehmer, Sponsoren und Vermesser waren sehr zufrieden mit der Durchführung. Die Event-Webseite wurde sehr gut angenommen, es gab bis zu 4.000 Besuche pro Tag. Bei der Vermessung wurde in keinem der Boote illegales Blei gefunden. Sie haben sehr gute Erfahrung mit den größmöglichen Bugnummern (45 cm hoch) gemacht. Hervorgehoben wurde ein Service von Waterline Systems die Partner der Weltmeisterschaft waren. Waterline unterstützte mit eigenem Personal und hat während der Vermessung festgestellte Kielprobleme an den teilnehmenden Booten zu Materialkosten behoben.

Emmet Dalton, Projekt-Manager für die Ausrichtung der Weltmeisterschaft 2013 in Howth/Irland, berichtete, dass alle Vorbereitungen laufen. BMW steht erneut nach der EM 2011 als Titelsposor fest. Eine Woche vor der WM (17./18. August 2013) wird die Irische Meisterschaft auf dem selben Revier stattfinden. Aorelia Gracia (FRA) warnte davor Britain Ferries für die Überfahrt zu benutzen. Diese würden J/24 aufgrund von Höhe oder BReite nur gegen die Zahlung einer hohen Zusatzgebühr (ca 3.000 EUR) mitnehmen.

Dennis Frederiksen (MON) verteilte die NOR für die J/24 Europameisterschaft 2013 welche in kürze per E-Mail an alle deutschen Eigner verschickt wird.

Die Ausrichtung der Welt- und Europameisterschaften:

2013	WM	Howth/Irland
	EM	Monaco
2014	WM	Newport/Rhode Island/USA
	EM	noch nicht entschieden (GBR oder FRA?)
2015	WM	Boltenhagen/Deutschland
	EM	noch nicht entschieden (GBR oder FRA?)
2016	WM	noch nicht entschieden (MEX?)

Es gab mehrer Anträge zur Änderung der Klassen-vorschriften. Diese wurden wie folgt durch das World Council bestätigt/abgewiesen, müssen jedoch noch von der ISAF bestätigt werden damit sie gültig werden. Ich liste hier die Entscheidungen des WCM auf, es ist jedoch möglich, dass eine vom WC bestätigte Regel von der ISAF nicht zugelassen wird. In diesem Fall würde die Regel dann unverändert bestehen bleiben und eine neue Regeländerung kann in zwei Jahren eingebracht werden. Die genauen Anträge und Abstimmungsergebnisse können im Protokoll nachgelesen werden

Zulassen eines Reservespinnaker (Rule 3.6.1 und 8.1.1)
abgewiesen
dafür: 9 Stimmen / dagegen: 11 Stimmen
Vielen war die Gefahr zu groß, dass es doch zwei verschiedene Spinnakerschnitte geben würde und die Kosten zum Unterhalt einer J/24 steigen würden.

Entfernen des zweiter Relingsdurchzugs (Rule 3.2.5)
einstimmig **bestätigt**
Diese Änderung war notwendig um das hiken zwischen den Relingsdrähten eindeutig zu verbieten.

Besfestigung des Mastes auch über Deck (Rule 3.5.2(c))
einstimmig **bestätigt**
Kosmetische Regeländerung um gängige Praxis eindeutig zu erlauben.

Entfernung des Minimalwinkels der Salinge (Rule 3.5.3(f))
bestätigt
dafür: 17 Stimmen / dagegen: 4 Stimmen
Vereinfachung der Regeln

Entfernung der Tauwerksdurchmesser (Rule 3.5.4)
bestätigt
dafür: 15 Stimmen / dagegen: 6 Stimmen
Es gab bedenken, dass Crews mehr Geld ausgeben um Schoten zu verjüngen doch wurde dem Antrag zugestimmt.

Erlauben von anderen als Benzinmotoren (Rule 4.1.9 and 4.1.10)
bestätigt
dafür: 17 Stimmen / dagegen: 4 Stimmen
Um auch Gas- und Elektromotoren zu genehmigen. Die Regeländerung beinhaltet die Änderung, dass man genug Treibstoff/Baterie haben muss um zum Hafen zurück zu kehren., also nicht zwangsläufig 2 Liter wie bisher.

Baumendgewicht (Rule 3.5.5(d))
abgewiesen
dafür: 6 Stimmen / dagegen: 15 Stimmen
Der Vorschlag sah vor, die Regel zu ändern, da Sparloft, die viele der aktuellen Masten und Bäume produzieren, in ihrer letzten Produktionsreihe die Bäume zu leicht gebaut haben und viele Boote die Bäume mit Blei schwerer machen müssen.

Defition der Barberhauler (Rule 6.1.14)
bestätigt
dafür: 17 Stimmen / dagegen: 4 Stimmen
Kosmetische Regeländerung um gängige Praxis eindeutig zu erlauben.
Zulassen von zusätzlichen Inspektionsdeckeln (Rule 6.1.22)
einstimmig **bestätigt**
Kosmetische Regeländerung um gängige Praxis eindeutig zu erlauben.

Zulassen das der Mastverstell-Wantenspanner auch während des Segeln montiert sein darf (Rule 6.1.30 und 8.1.4)
einstimmig **bestätigt**
Kosmetische Regeländerung um Disqualifikationen wegen vergessener Demontage zu vermeiden. Das verstellen des Mastes während einer Wettfahrt bleibt verboten.

Verwendung von Gummiband (Rule 7.1.19)
bestätigt
dafür: 19 Stimmen / dagegen: 0 Stimmen / enthalten: 2 Stimmen
Es wurden die Verwendung von Gummiband für die folgende Benutzung genemigt:
a) to hold down sails.
b) to retain, but not to retrieve the tails of running rigging.
c) to return the backstay adjuster toward the untensioned position

J/24 Class Measurement Certificate
bestätigt
dafür: 11 Stimmen / dagegen: 10 Stimmen
Um die Vermessung zu beschleunigen werden zukünftig nicht mehr die Werte der Vermessung notiert sondern nur pass/failed. Es gab hierzu viele Diskussionen und ein knappes Wahlergebnis.

BITTE UNBEDINGT ABWARTEN BEVOR IHR DIESE REGELN AN EUREM BOOT UMSETZT! DIESE MÜSSEN ERST DURCH DIE ISAF BESTÄTIGT WERDEN. DIES WIRD WAHRSCHEINLICH BIS ANFANG FEBRUAR 2013 PASSIERT SEIN.

Titelträger der internationalen J/24-Klasse

Jahr	Weltmeister	Ort	Europameister	Ort	Kieler Woche	German Open	Ort
1979	Charlie Scott	Newport					
1980	John Kolius	San Remo					
1981	Mark Bethwaite	Sydney					
1982	John Kolius	San Francisco	B. Dunand	La Trinité			
1983	Ed Baird	Malmö	B. Dunand	Neuchatel			
1984	David Curtis	Poole	Francesco de Anglis	Neapel			
1985	Ken Read	Atsumi Nay	Laurie Smith	Cork			
1986	Ken Read	Newport	Ed Warwick	Scheveningen			
1987	Francesco de Anglis	Capri	Ed Warick	Athen	M. Kimman		
1988	John Kostecki	Sydney	David Bedford	Cowes	Manfred König		
1989	L. Klein	Kingston	Ian Southworth	Sardinien	H. Albert		
1990	Jim Brady	Dublin	A.D. Vecchia	Kiel	Jim Brady		
1991	Ken Read	Athen	David Bedford	Cowes	Jan Kähler	Peer Kock	Hamburg
1992	Ken Read	Annapolis	Flavio Favini	Marstrand	Manfred König	Gunnar Lindhagen	Grömitz
1993	Ken Read	Abersock	Luca Santella	Monte Carlo	Manfred König	Arne Krogmann	Warnemünde
1994	Ken Read	Melbourne	Anders Edblad	Medemblik	Jan Kähler	Sten Hägar	Kiel
1995	Bill Fortenberry	Rochester	Stuart Jardine	Dun Laoghaire	Jan Kähler	Thomas Ross	Travemünde
1996	Chris Larson	Porto Rotondo	Vasco Vascotto	Marstrand	Thomas Ross	Thomas Cramer	Berlin
1997	Vincent Brun	Buenos Aires	Benoit Charon	Plymouth	Thomas Ross	Thomas Ross	Hamburg
1998	Terry Hutchinson	San Francisco	Benoit Charon	Le Crouesty	Frans v.d. Wel	Thomas Ross	Kiel
1999	Vasco Vascotto	Genua	Luigi Ravioli	Palermo	Frans v.d. Wel	Hauke Krüss	Travemünde
2000	Bread Read	Newport	Vasco Vascotto	Travemünde	Niklas Stenum	Stefan Lange	Travemünde
2001	Kazuyuki Hyodo	Osaka	Paolo Cian	Medemblik	Niklas Stenum	Manfred König	Warnemünde
2002	Brad Read	Kingston	Albert Kooijman	Dun Laoghaire	Leif Tom Loose	Manfred König	Flensburg
2003	Lorenzo Bressani	Medemblik	Lorenzo Bressani	Porto Rotondo	Albert Kooijman	Manfred König	Müritz
2004	Jens Honkanson	Noroton	Andrea Fornaro	Malmö	Jan Kähler	Jan Kähler	Neustadt
2005	Anthony Kotoun	Weymouth	Ian Southworth	Le Crouesty	Hauke Krüss	Jan Kähler	Berlin
2006	Mauricio Santa Cruz	Melbourne	Ian Southworth	Weymouth	Stefan Karsunke	Greg Willcox	Flensburg
2007	Mauricio Santa Cruz	Nuevo Vallarta	Ian Southworth	Neustadt	Greg Wilcox	Peer Kock	Kühlungsborn
2008	Andrea Casale	Cannigione	Peer Kock	Balatonfüred	Greg Wilcox	Greg Wilcox	Grömitz
2009	Mauricio Santa Cruz	Annapolis	A. Tagaropoulos	Souda Bay	Peer Kock	Jan Hössermann	Travemünde
2010	Tim Healy	Malmö	Nathan Batchelor	Roompot	Ian Southworth	Peer Kock	Warnemünde
2011	Alejo Rigoni	Buenos Aires	Ian Southworth	Howth	Anna Gunnarson	Kai Mares	Berlin
2012	Mauricio Santa Cruz	Rochester	Ignazio Bonanno	Cannigione	Kai Mares	Kai Mares	Boltenhagen

Impressum

Herausgeber:
Deutsche J/24 Klassenvereinigung e.V.
c/o Headquarters Hamburg
Jan-Marc Ulrich
Stadtdeich 27
20097 Hamburg
www.j24.de

Gestaltung/Umsetzung:
Headquarters Hamburg Werbeagentur
Jan-Marc Ulrich
www.hqhh.de
Redaktion:
Roland Böhm

Aufnahmeantrag

Aufnahmeantrag

Hiermit beantrage ich,

Vor-/Nachname (Firmenname bei Sponsoren):

Straße, PLZ, Ort:

Telefon privat/beruf.:

Fax privat/beruf.:

Telefon Mobil:

E-Mail:

Bootsname/Segel-Nr:

Mitglied als:

☐ Crew ☐ Eigner ☐ jur. Person ☐ Sponsor

in die Deutsche J/24 Klassenvereinigung aufgenommen zu werden.

Datum / Unterschrift:

Einzugsermächtigung

Name / Kontoinhaber:

Bankleitzahl / Bank:

Kontonummer:

Mitglied als:

☐ Crew ☐ Eigner ☐ jur. Person ☐ Sponsor

Hiermit erteile ich der Deutschen J/24 Klassenvereinigung e.V. die Ermächtigung meinen Mitgliedsbeitrag

von EUR ☐ (freiwillige Beitragshöhe)

ab dem Beitragsjahr ☐ einzuziehen:

Datum / Unterschrift:

Mindest-Beitragssätze (Stand 01.08.2008):

Crew-Mitglider	EUR 30,00
Eigner	EUR 65,00
jur. Personen	EUR 90,00
Sponsoren (Banner auf www.j24.de)	EUR 100,00

Beitritte nach dem 30.09. sind für das laufende Jahr beitragsfrei. Beitrittserklärungen gelten immer für das Jahr in welchem sie ausgesprochen werden, Austritte immer zum 31.12. des laufenden Jahres.

Lars Häger • St. Georg Str. 19 • 20099 Hamburg • Tel.: +49 40-21057739 • Fax +49 3212/1038786 E-Mail: haegerlars@web.de
Bankverbindung: Deutsche J/24 Klassenvereinigung e.V. • Hamburger Sparkasse • BLZ 200 505 50 • Konto: 1265 103596

Agentur: www.hqhh.de

Better by Design

Erfahrung
+ Entwicklung
+ Design
+ Produktionstechnologie
+ Service

= Segelmachen im 21. Jahrhundert

NORTH SAILS

One Design

North Sails GmbH

Hamburg
Telefon: 040-745 77 78
info@de.northsails.com

Bodensee
Telefon: 07543-16 89
info@de.northsails.com

www.northsails.de