

A close-up photograph of a sailboat's sail, which is a light blue or grey color with a fine, woven texture. The sail is angled diagonally across the frame. In the foreground, there are numerous out-of-focus, circular light spots (bokeh) in shades of white and light blue, creating a dreamy, ethereal atmosphere. The background shows a blurred view of the water and other parts of the boat.

J[®]
24 **Deutsche
Klassen-
vereinigung**

2014/2015

Termine 2015



Title by Title by Paul Todd / OUTSIDEIMAGES.COM

Von	Bis	Veranstaltung	Revier	RLF
28.03	29.03	Frühjahrs-Verbandsregatta 1	Hamburg	1.10
03.04	06.04	Pasquavela	Porto Santo Stefano / Italien	
01.05	03.05	XXII Trofeo Accademia Navale	Livorno / Italien	
16.05	17.05	J/24 Hamburger Meisterschaft / Elbe-Pokal-Regatta	Hamburg	1.15
23.05	25.05	J/24 French Open	Port du Crouesty / France	1.15
30.05	02.06	J/24 Italian Nationals	Cala Galera / Italy	1.15
30.05	31.05	Rupenhorn-Regatta	Berlin	1.10
06.06	12.06	J/24 European Championship	Port du Crouesty / France	1.50
13.06	14.06	Elbedamm Regatta	Hamburg	
25.06	28.06	Kieler Woche	Kiel	1.35
17.07	19.07	J/24 UK Nationals / Plymouth Race Week	Plymouth / England	1.15
24.07	26.07	J/24 German Open / Travemünder Woche	Travemünde	1.35
29.08	30.08	Elbe-Sand-Regatta	Hamburg	
31.08	04.09	J/24 World Championship	Boltenhagen	1.60
05.09	06.09	Sanduhr Regatta	Hamburg	1.10
24.09	27.09	J/24 Hungarian Open	Balatonfüred / Hungary	1.15
10.10	11.10	J/24 Berliner Meisterschaft / Senats-Preis	Berlin	1.15
17.10		32. Alster-Glocke	Hamburg	
14.11	15.11	Väterchen Frost	Hamburg	1.15
J/24 Dutch Open		Termin und Revier lagen bis Redaktionsschluss nicht vor		1.15
J/24 Swedish Open		Termin und Revier lagen bis Redaktionsschluss nicht vor		1.15
J/24 Irish Nationals		Termin und Revier lagen bis Redaktionsschluss nicht vor		1.15

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 2014/2015



Picture by Pepe Hartmann

Inhaltsverzeichnis

Termine 2015	Seite 02
Einladung zur Jahreshauptversammlung 2015	Seite 04
Vorwort des 1. Vorsitzenden	Seite 05
Rangliste 2014	Seite 06

Berichte

World Council Meeting in Hamburg	Seite 08
Vorstellung GER 5493 - El Niño	Seite 12
J/24 World Championship 2015 in Deutschland	Seite 16
„This is Josh“ - Winterserie in Monaco	Seite 18
Copa México	Seite 20
Frühjahrsverbandsregatta	Seite 22
Pasquavela	Seite 24
Flensburger Pfingst-Cup	Seite 32
EDHEC Student Sailing Cup	Seite 34
Ungarische Meisterschaft 2015	Seite 35
Kieler Woche	Seite 38
Europameisterschaft in Ängelholm/Schweden	Seite 44
German Open in Boltenhagen	Seite 46
Weltmeisterschaft 2014 - Newport, USA	Seite 52
Alsterglocke	Seite 54

Protokoll der Mitgliederversammlung	Seite 56
Titelträger der J/24 Klasse/Impressum	Seite 58
Aufnahmeantrag	Seite 59



Title by Paul Todd / OUTSIDEIMAGES.COM

www.j24.de





Picture by Pepe Hartmann

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2015

An alle Mitglieder der Deutschen J/24 Klassenvereinigung e.V.

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2015

Die deutsche J/24 Klassenvereinigung lädt hiermit alle Mitglieder zur Jahreshauptversammlung 2015 am Freitag, den 26. Juni 2015 (Kieler Woche) um 19.00 Uhr im Yacht Club Strande ein.

Tagesordnung

- 1) Begrüßung
- 2) Bericht des Vorstandes
- 3) Bericht des Kassenwartes
- 4) Bericht der Kassenprüfer
- 5) Entlastung des Vorstandes
- 6) Neuwahlen als Block
- 7) Verschiedenes

Vorstand

1. Vorsitzender:
2. Vorsitzender:
- Kassenwart:
- Technischer Obmann:
- Öffentlichkeitsarbeit:
1. Kassenprüfer:
2. Kassenprüfer:

Bisher

- Jan-Marc Ulrich
Stefan Karsunke
Till Pomarius
Stefan Karsunke
Lina Nagel
Rolf Stupperich
Carsten Kerschies

Vorschlag

- Wiederwahl
Wiederwahl
Wiederwahl
Wiederwahl
Wiederwahl
Wiederwahl
Wiederwahl

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

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



Vorwort des 1. Vorsitzenden

Weltmeisterschaft in Deutschland - mehr geht nicht. Dieses Thema wird uns 2015 maßgeblich begleiten und erst nach überstandener Abschlussfeier wird dieses Kapitel abgeschlossen sein. Doch zwischen jetzt und besagter Feier liegt noch eine Menge Arbeit zu der wir Euch herzlich einladen mitzuwirken (mehr dazu auf Seite 14).

Auch Regeländerungen wird es 2015 wieder geben. So werden, sofern die ISAF zustimmt, **GPS-Geräte** Einzug in die Klasse erhalten. Man mag sich darüber freuen oder nicht, doch nach Jahren der Ablehnung gab es eine überraschende Einigkeit beim World Council Meeting in Hamburg diese Regel zu ändern.

Die **German Open** wird 2015 während der Travemünder Woche stattfinden. Zuletzt waren wir hier 2009 zu Besuch so dass wir die anderen Optionen Flensburg, Warnemünde und erneut Boltenhagen auf die nächsten Jahre vertrösten mussten.

Der **Pfingst-Cup** fällt 2015 für die J/24 leider aus, wir und der FSC arbeiten aber daran, dass es 2016 wieder klappt.

In jedem Fall wird es vor der Weltmeisterschaft ein **Tune-Up in Boltenhagen** geben. Sowohl Will Welles, der amtierende Weltmeister, von North Sails USA als auch die Hamburger Loft um Arnd Howar haben bereits angeboten in den Tagen bevor es los geht bereits vor Ort zu sein auf dem WM-Revier zu trainieren und mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Mit der finalen Rangliste 2014 stehen nun auch die **deutschen WM Teilnehmer** für Boltenhagen fest. Sollte einer der qualifizierten es aus irgendwelchen Gründen nicht teilnehmen können, informiert uns bitte umgehend. Es gibt einige Teams die gerne fahren würden und nicht können, doch benötigt man entsprechende Vorbereitungszeit für so ein Event.

Ich wünsche allen einen tollen Start in die Saison 2015!

Wir sind Euer Vorstand

Auf der Kieler Woche 2014 haben die Mitglieder der J/24-Klasse ihren Vorstand für 2014 und 2015 gewählt. Jan-Marc Ulrich führt die Geschäfte als Klassenpräsident weiter, Stefan Karsunke bleibt zweiter Vorsitzender und technischer Obmann. Neu hinzugekommen sind Till Pomarius als Kassenwart und Lina Nagel für Presse und Öffentlichkeitsarbeit. An dieser Stelle noch einmal ein großes Dankeschön an die ausscheidenden Vorstands-Mitglieder Lars Häger und Rollo Böhm für ihr großes Engagement.

Als Vorstand kümmern wir uns um die Regattaplanung, halten euch über technische Neuerungen auf dem Laufenden und verwalten eure Mitgliedsbeiträge. Wir halten Kontakt mit Regattaveranstaltern, der Presse, Ämtern und Behörden. Nicht zuletzt machen wir das jährliche J/24-Mitgliederheft.

Wir sind stolz darauf, eine junge und aktive Klasse mit großen Regattafeldern zu sein. Um diese Entwicklung weiter voranzutreiben, bitten wir euch der J/24 Klassenvereinigung beizutreten und so den zukünftigen Erfolg unserer Klasse mit zu tragen.



Jan-Marc Ulrich
GER 5420 Rotoman
1. Vorsitzender



Stefan Karsunke
GER 5381 Süllberg
2. Vorsitzender
Technischer Obmann



Till Pomarius
GER 5386 Tinto
Kassenwart



Lina Nagel
GER 5269 Pfau
Presse und Öffentlichkeitsarbeit



Jahresrangliste 2014

	Steuermann/-frau	RL-Punkte	Wt	WM-qualifiziert
1	Frank Schönfeldt	140,95	9	Europameister 2014
2	Manfred König	133,96	9	Rangliste 2014
3	Peer Kock	129,27	9	Rangliste 2014
4	Tobias Feuerherdt	124,40	9	Rangliste 2014
5	Frithjof Schade	122,78	9	Rangliste 2014
6	Stephanie Köpcke	119,64	9	Rangliste 2014
7	Jan Kähler	117,66	9	Rangliste 2014
8	Stefan Karsunke	117,51	9	Rangliste 2014
9	Johann-Peter Huhn	116,70	9	Rangliste 2014
10	Dirk Strelow	115,27	9	Rangliste 2014
11	Paol Ost	103,33	9	Rangliste 2014
12	Corina Thiermann	96,63	9	Rangliste 2014
13	Ragna Thönnessen	95,73	9	Rangliste 2014
14	Matthias Garzmann	92,74	9	Rangliste 2014
15	Till Pomarius	91,61	9	Rangliste 2014
16	Peter Langhans	85,26	9	Rangliste 2014
17	Niklas Honnef	75,83	9	Regel 4.7 RR
18	Lars Gibbe	75,13	9	Regel 4.7 RR
19	Tom Stryi	68,10	9	
20	Michael Langhans	50,76	9	
21	Christian Pfarr	49,11	9	
22	Jannik Barop	47,56	9	Regel 4.9 RR
23	Roland Hauptmann	46,45	9	
24	Janne Schleifer	43,31	9	Regel 4.8 RR
25	Rolf Stupperich	40,00	9	
26	Mike Schmolling	37,65	9	
27	Lars Häger	37,16	9	
28	Martin Maschnitza	31,86	9	
29	Hans Bock	21,82	9	

Sollte einer der qualifizierten Steuerleute nicht an der Weltmeisterschaft 2015 teilnehmen können bitten wir Euch uns, dem Vorstand der Deutschen J/24 Klassenvereinigung, dies schnellst möglich mitzuteilen, damit Nachrücker noch eine realistische Chance haben sich auf das Event vorzubereiten!

Ohne RL-Wertung*

Steuermann/-frau	RL-Punkte	Wt
Jasper Seidlitz	86,45	8
Tim Wiegand	55,37	8
Bernhard Becht	12,02	8
Stephan Mais	69,55	6
Felix Bergemann	46,90	6
Stefan Puxbaumer	27,26	6
Christian Soyka	31,15	5
Kristof Wenger	15,58	5
Leif Tom Loose	115,00	3
Anke Scheuermann	62,29	3
Jost Bergk	61,33	3
Niko Waminski	55,00	3
Hauke Krüss	42,78	3
Adrian Dost	24,44	3
Heiko Quandt	19,17	3
Matthias Treske	18,33	3
Oomke Möller	14,38	3
Jörn Albers	12,50	3
Andreas Dillmann	9,58	3
Michael Kramer	7,67	3
Benedict Pearson	7,30	3
Katharina Elsen	6,11	3
Peter Golz	6,11	3
Lennart Michelchen	5,19	3

* aufgrund zu geringer Anzahl an Wertungen



World Council Meeting 2014 in Hamburg



Das World Council Meeting ist das offizielle Treffen aller nationalen J/24 Klassenvereinigungen um Änderungen der J/24 Klassenregeln, die internationale Ausrichtung der Klasse und weitere Themen auf höchster Ebene direkt und persönlich zu besprechen. Nationen die nicht teilnehmen können, können ihre Stimme an andere Klassenvertreter weitergeben, dies nennt sich dann „Proxy“. Das WCM findet jährlich in dem Land statt, in dem im Folgejahr die J/24 Weltmeisterschaft stattfindet, für 2014 also in Deutschland.

Am 25. Oktober war es dann soweit, insgesamt 17 Teilnehmer trafen sich beim NRV um die Zukunft der Klasse zu besprechen. Bereits am Vorabend hatte es ein Begrüßungs-Bier in der NRV-Gastronomie gegeben. Zum Glück war das Wetter schlecht, sonst hätte es sicher alle mehr Überwindung gekostet dem Meeting zu folgen, denn der Ausblick auf die Alster aus dem Geschäftsführungszimmer des NRV ist unglaublich.

Die Teilnehmer waren:

Jorge Castillo (Mexico) – Präsident der internationalen J/24 Klassenvereinigung (KV)
 Tim Winger (USA) – Internationales technisches Komitee (ITC)
 Nancy Zangerle (USA) – internationales Marketing
 Paolo Boido (Italy) – J-Boats Italy
 Will Welles (USA) – Weltmeister 2014 und Gesandter der amerikanischen KV
 Leopoldo Farias (Mexico) – Präsident der mexikanischen KV
 Robin Eagleson (Ireland) – Präsident der irischen KV
 Koji Matsumoto (Japan) – Präsident der japanischen KV
 Aorelian Garcia (France) – Präsident der französischen KV
 Alex Luiz (Brazil) – Präsident der brasilianischen KV
 Mate Kakas (Hungary) – Gesandter der ungarischen KV
 Peitro Diamanti (Italy) – Präsident der italienischen KV
 Marianne Schoke (Sweden) – Gesandte der schwedischen KV
 Julie und Christopher Howell – Klassensekretäre
 und ich für die deutsche KV.

Vorab das das vollständige Meeting-Protokoll ist unter <http://j24class.server269.com/organization/class-documents/wcm-minutes/> online einzusehen.

Ich gehe hier nur auf die Themen ein die für Euch als Segler relevant sind und lasse die regeländernden Teile in Englisch und kommentiere/erkläre auf Deutsch, denn nicht selten streiten sich bereits Engländer und Amis um die genaue Auslegung der Sprache. Weiter sind einige Regeländerungen nur dazu da doppelte und somit unnötige Regeln zu entschlacken oder haben keine Auswirkung für die Segler (z.B. Verlängerung einer bestehenden Frist von 4 auf 6 Wochen). Doch darüber hinaus ist dieses Mal sehr viel passiert.

Nicht nur, dass die bestehenden Regeln in ein neues, ISAF-konformes Format gebracht wurden, es gab auch einige echte und relevante Änderungen. Die Formatänderung hört sich langweilig an, bedeutet aber, dass jede Regel neu formuliert wurde. Das da Fehler passieren ist denke ich klar und deshalb wurde nun zwei Jahre lang daran gearbeitet, geprüft, korrigiert und neu formuliert. Also nicht wundern, dass ihr in den neuen Regeln neue Formulierungen findet die ihr bisher noch nicht kanntet, durch diese Formatänderung soll jedoch keine Regel geändert werden, nur auslegungssicher beschrieben werden.

Doch nun zu den geänderten Regeln:

1. J/24 Class Rule C.2.1 and New J.3

Current Rule:

C.2.1 LIMITATIONS – The crew shall consist of not less than three persons whose combined weight (in swim wear) shall not exceed 400Kg. A crew nominated or listed for a regatta or a series of races held over consecutive days including lay days, shall remain the same throughout the event unless crew substitution is specified in the Sailing Instructions.

J.3 Not in use

Proposed Change:

C.2.1 LIMITATIONS – There are no limitations on crew number, weight or substitution unless limitations are specified in event Sailing Instructions per RRS 87. See Section J.3 Crew Limitations for examples.

J.3 CREW LIMITATIONS J.1.1 This changes class rule C.2.1 (a) The crew shall consist of not less than three persons (b) Total crew weight (in swim wear or underwear) shall not exceed 400kg. or (b) Total crew weight (in swim wear or underwear) shall not exceed 340kg. (c) A crew nominated or listed for this event shall remain the same throughout the event. Emergency changes may be made only with written permission of the jury. or (c) A crew nominated or listed for this event may be different for different days only if scheduled in advance at registration. Emergency changes may be made

only with written permission of the jury.

Erklärung: Es wurde erneut versucht Alternativen (340 kg) für das Crewgewicht von 400 kg in die Regeln einzuarbeiten. Der Vorschlag wurde erneut abgelehnt, deshalb fasse ich mich hier kurz.

2. J/24 Class Rule C.2.2(b)

Current Rule:

C.2.2(b) Does not exist.

Proposed Change:

C.2.2(b) While seated on the deck, crew shall have the base of their spine on the deck and inboard of the lifelines and the sheerplan at all times

Erklärung: Die bisherige J/24 Regel "No member of the crew shall station any part of his/her torso outside the upper lifeline other than temporarily, notwithstanding the provisions of RRS 49" wich doch sehr von der ISAF-Formulierung (siehe oben) ab. Der Regel wurde zugestimmt, faktisch ändert sich jedoch nichts.

3. J/24 Class Rule C.2.3

Current Rule:

C.2.3 LIMITATIONS ON THE DRIVER (a) Limitations on entries to championship events are described in the International J/24 Class Regatta Regulations. (b) The boat shall sail under the nationality (or permanent residence) of the owner (or charterer). (c) Where a boat has been chartered for an event, the charterer assumes the role of the owner for the purposes of determining qualification and nationality.

Proposed Change:

C.2.3 LIMITATIONS ON THE DRIVER (a) The owner, skipper and driver may be the same or separate members of the crew. (b) The boat shall sail under the nationality (or permanent residence) of the owner (or charterer). (c) In events where qualification is required for participation, either the owner or the driver must have qualified for the event per the International J/24 Class Regatta Regulations. (d) Where a boat has been chartered for an event, the charterer assumes the role of the owner for the purposes of determining qualification and nationality. (e) Owners or crew may share the helm as they desire, except that one shall be designated principle driver for the purpose of prize giving.

Erklärung: Es gab offensichtlich die Bestrebung, dass nicht zwangsläufig der Steuermann die Qualifikation für eine Weltmeisterschaft tragen muss. Es könnte also der nicht steuernde Eigner einen Profisteuermann engagieren und unter der Landesflagge des Eigners starten. Die Regeländerung wurde abgelehnt.

4. J/24 Class Rule C.5.1(b)(1)

Current Rule:

C.5.1(b)(1) One outboard engine with a minimum weight of 14kg., which when not in use shall be stored under one of the main berths or aft of the sill of the companionway. There shall be a minimum of 2 liters of fuel for the engine carried in reserve when the boat crosses the finish line for the last race of the day. Both the engine its fuel shall be secured against movement in the event of capsiz.

Proposed Change:

C.5.1(b) (1) One outboard engine of at least 12kg weight. If the engine runs on petrol or propane, there shall be on board at least 2 liters of petrol or one kg of propane when the boat crosses the finish line for the last race of the day. If the motor is electric, there must be on board at least two batteries. An electric outboard engine shall be weighed with its battery for the 12kg minimum weight. The outboard engine shall be stored under a quarter berth or aft of the sill of the companionway. Both the engine and its fuel shall be secured against movement in the event of capsiz.

Erklärung: Hiermit werden auch Propangas- und Elektromotoren erlaubt und das Minimumgewicht wird auf 12 kg gesenkt (Elektromotoren werden inklusive Batterien gewogen).

5. J/24 Class Rule C.7.2(a)(9)

Current Rule:

C.7.2(a)(9) The main companionway cover shall be supplied by a licensed builder or licensed supplier.

Proposed Change:

C.7.2(a)(9) The vertical companionway hatch board shall originally be supplied by a licensed builder or supplier but may be replaced by one of the same design and material from any source.

Erklärung: Bisher musste das Niedergangs-Steckschott das Originalteil einer J/24 sein. Nun kann dieses auch aus gleichem Material selbst gebaut werden. Der Regeländerung wurde zugestimmt.

6. J/24 Class Rule C.7.2(a)(11)

Current Rule:

C.7.2(a)(11) A minimum of one fixed, marine type compass of magnetic card or digital readout type, capable only of instantaneous readout. (Compasses capable of displaying stored headings and/or performing calculations for storage of tactical information or those using GPS technology shall not be allowed.)

Proposed Change:

C.7.2(a)(11) A minimum of one fixed (if the compass mount is fixed to the mast or hull, it

satisfies this requirement), marine type compass of magnetic card or digital readout type. Such device may use any kind of technology to deliver the magnetic headings and may be capable of storing and retrieving those headings and using them in calculations to provide other tactical information. Devices with charting capability are not allowed. The compass shall be self-contained (not interconnected with other devices or external computers).

Erklärung: Dies war eine Überraschung, nach wiederholten Ablehnungen bei den letzten WCM'S GPS-Kompass an Bord der J/24 zu erlauben haben dieses Mal viele Landesvertreter ihre Meinung geändert. Mit 16 von 21 Stimmen wurde dafür gestimmt. Somit sind ab Inkrafttreten der neuen Regeln GPS-gestützte Kompass (zum Beispiel der Velocitek Prostart) auch mit Startlinien-Feature erlaubt.

7. J/24 Class Rule C.7.3(a)(4)

Current Rule:

C.7.3(a)(4) Electronic devices to record, measure and calculate speed, distance and water depth. GPS technology is not allowed in these devices.

Proposed Change:

C.7.3(a)(4) Electronic devices to record, measure and calculate speed, distance and water depth. Such devices may use any kind of technology, but may not have charting capability and shall be self-contained (not interconnected with other devices or external computers).

Erklärung: Diese Regel enthielt ebenfalls das GPS-verbot und musste demnach ebenfalls geändert werden.

8. J/24 Class Rule C.7.3(a)(14)

Current Rule:

C.7.3(a)(14) Elastic (shock) cord may only be used to hold down sails, to return the backstay adjuster toward the untensioned position and as a single length wrapped around the mast and/or across the cabin top behind the mast for the purpose of retaining rope tails.

Proposed Change:

C.7.3(a)(14) Elastic (shock) cord may only be used to hold down sails, to retain the throwable lifesaving device in the ready position in the cockpit, to return the backstay adjuster toward the untensioned position, across the back of the pushpit to keep the slack backstay from falling into the cockpit area and as a single length wrapped around the mast and/or across the cabin top behind the mast for the purpose of retaining rope tails.

Erklärung: Bereits 2012 wurde Gummiband für

einige Verwendungen freigegeben (um Segel an Deck zu halten, den Achtertagsblock wieder nach oben zu ziehen, das lose Ende der Fallen am Mast und auf dem Deck (der "Garage") zu fixieren. Folgende Verwendungen sind hinzugekommen: Rettungsring im Cockpit zu befestigen und die Lose des Achterstages aus dem Aktionsbereich des Steuermannes heraus zu halten. Der Änderung wurde zugestimmt.

9. J/24 Class Rule F.4.3(a)(3)

Current Rule:

F.4.3(a)(3) The tip weight of a boom at the outhaul without a vang, mainsheet and blocks shall be not less than 3.3kg.

Proposed Change:

F.4.3(a)(3) Cast aluminum boom end fitting with attachments for the mainsheet block and a block for the mainsail outhaul.

Erklärung: Da es in der Vergangenheit bei WM-Vermessungen wiederholt zu Problemen mit zu leichten Großbäumen gekommen ist, gab es den Vorschlag das Minimumgewicht von 3.3 kg gänzlich zu entfernen. Dies wurde jedoch von einer breiten Masse abgelehnt, da dies zu noch leichteren Bäumen führen und damit eine Neuanschaffung eines neuen Großbaumes für viele Teams notwendig machen würde.

10. J/24 Class Rule F.5.5(b)

Current Rule:

F.5.5(b) Spinnaker pole shall not weigh less than 2.7kg

Proposed Change:

Eliminate this rule

Erklärung: Das Wiegen der Spinnakerbäume während einer WM-Vermessung nimmt viel Zeit in Anspruch und hat wenig Auswirkung auf die Segelperformance. Es herrschte die Meinung, dass es keinen signifikanten Vorteil bringt an das technisch mögliche Minimumgewicht des Baumes zu gehen und deshalb wird hier durch Wegfall der Regel keine Neuanschaffung aus Performancegründen notwendig. Die Regeländerung wurde bestätigt.

11. J/24 Class Rule F.6.1(b)

Backstay and backstay bridle shall be of stainless steel multi-strand wire. F.6.2(a)(4) Backstay and backstay bridle of minimum 3.9mm

Proposed Change:

F.6.1(b) Backstay and backstay bridle shall be of either stainless steel multi-strand wire or synthetic rope of optional size. F.6.2(a)(4) Backstay and backstay bridle of minimum 3.9mm, if it is wire.

Erklärung: Hier war das Council der Meinung, dass die Regeländerung es notwendig machen würde

das Achterstag auszutauschen um konkurrenzfähig zu bleiben. Dies ist mit Kosten für viele Boote verbunden, jedoch würde es der Klasse keinen nennenswerten Vorteil bringen. Es würde sogar das bisher sehr robuste Rigg der J/24 schwächen, da synthetisches Tauwerk im Rigg durch die Sonneneinstrahlung mit der Zeit porös und brüchig wird. Vermehrte Mastbrüche wären die Folge. Die Regeländerung wurde abgelehnt.

12. J/24 Class Rule F.6.3(b)(1)

Current Rule:

F.6.3(b)(1) Forestay rigging links

Proposed Change:

F.6.3(b)(1) Forestay rigging links and/or rigging screw (turnbuckle)

Erklärung: Es ist allgemein bekannt, dass bei allen Segelmachern eine maximale Vorstagslänge empfohlen wird. Das Problem ist, dass sich Drähte nicht auf den Millimeter genau pressen lassen, bzw. auch Draht ein gewisses Reck hat. Und selbst wenn man dies genau hinbekommt kann es der nächste Vermesser etwas anders sehen. Die Regeländerung ist nun, dass bei der gleichen maximalen Vorstagslänge ein Wantenspanner im Vorstag verbaut werden darf. Dadurch kann man die Vorstagslänge auf den Millimeter genau einstellen, sollte jemand das doch einmal munieren, lässt sich das mit wenigen Handgriffen korrigieren. Das vorhandene Vorstag kann auch weiter verwenden, da der Wantenspanner auf das vorhandene Stag gepresst werden kann. Das Vorstag darf während einer Regatta und nach der Vermessung nicht verändert werden. Dies wird über Tapes/Kabelbinder sichergestellt. Die Regeländerung wurde bestätigt.

Diese Regeländerungen werden nun der ISAF vorgelegt und vermutlich so bestätigt. Gelten würden die dann erfahrungsgemäß ab März/April 2015, wartet aber bitte die entsprechende Meldung ab bevor Ihr irgendetwas ändert, abschneidet oder kauft. Ich erwarte es in diesem Fall nicht, aber die ISAF hat auch schon mal Regeländerungen gekippt.

Sollten Fragen oder Meinungen die Ihr gerne diskutieren wollt zu den Regeländerungen entstehen tut dies gerne in der Facebook-Gruppe, dann haben alle was davon. <https://www.facebook.com/groups/j24germany/>

1. Vorsitzender, Jan-Marc Ulrich

GER 5493 El Niño - Two nations, one team



Pictures by NRV



Hallo, J/24-Flotte Germany!
Bevor ich Euch erzähle, wie wir zum J/24-Segeln gekommen sind, bedanke ich mich im Namen des Teams für die unglaublich nette und faire Aufnahme in die Flotte: Vielen Dank für Eure großartige Unterstützung in unserer ersten Saison in der J/24-Klasse!

Viele von Euch haben wir in diesem Jahr schon auf verschiedenen Regattarevieren kennengelernt und auch das ein oder andere Kaltgetränk zusammen genossen. Eine Frage wurde uns immer wieder gestellt: Wie kommt es, dass unser Boot mit einem Team aus zwei Nationen segelt?

Es ist schon etwas ungewöhnlich, zumal der Plattensee oder Balaton nicht gerade in der Nähe der meisten Segelreviere in Deutschland und dem restlichen Europa liegt.

Im Jahr 2009 zog ich ganz freiwillig von Berlin nach Budapest. Meine erste Begegnung mit dem Balaton im Winter 2009 war Liebe auf den ersten Blick. Als leidenschaftlicher Regattasegler war mir sofort klar: Ich brauche hier ein Boot zum Segeln. Gedacht, getan! Im Sommer 2009 wurde unser Mutterschiff geliefert, die Bavaria 34 Cruiser „Alegria“. Schnell stellte ich fest, dass es zwar schön war, mit der Familie zum Baden aufs Wasser zu gehen, aber irgendetwas fehlte. Im Frühjahr 2010 versuchte ich, einige Ungarn als Crew für die Yardstick-Regatten auf dem Balaton zu gewinnen. Ein schweres Unterfangen, denn wer segelt schon gerne bei durchschnittlich zwei Windstärken auf einem schwimmenden Haus Regatta? So blieb es trotz größter

Anstrengungen bei nur wenigen Regatten und viiiiel Badezeit. Auch in den Jahren 2011 und 2012. Zuhause wurde die Stimmung immer trüber, bis meine Familie nicht länger mit ansehen wollte, wie sehr ich das Regattasegeln vermisste.

So kam es im September 2012 zu der Entscheidung, sich nach einem regattatauglichen Boot umzuschauen. Die Gedanken gingen von einer Zwei-Mann-Jolle bis zum Acht-Mann-Racer. Schließlich wurde es eine J/105, Baujahr 2000. Nach einem Refit im Winter 2012/13 gingen wir auf dem Balaton bei den Yardstick-Regatten an den Start. Für dieses Boot war es nicht schwer, Leute zu begeistern – im Gegenteil: Von Wettfahrt zu Wettfahrt wurden die Ergebnisse besser und das Interesse an unserem Boot größer. Ich konnte ein Team zusammenstellen, das nicht nur auf dem Wasser gut funktioniert. Im letzten Drittel der Saison 2013 war das heutige Team El Niño zu 80 Prozent gefunden, und das, obwohl noch kein Gedanke in Richtung J/24 ging.

Im Winter 2013 saßen wir zusammen und überlegten, ob es nicht noch mehr Spaß machen würde, mit einem One Design Boot in die Saison 2014 zu starten. Der J/24-Gedanke war geboren. Unsere ersten Kontakte zur J/24-Klasse kamen über Nibert Masch und Jan-Marc Ulrich zustande. Wieder sahen wir uns nach einem Gebrauchtboot um und dachten im November 2013 auch, fündig geworden zu sein – ein Irrtum, wie sich später herausstellte. Der Kaufvertrag platzte.

Inzwischen war es schon Ende Januar 2014 und wir hatten noch keine J/24. Sollte sich der Traum von internationalen

Regatten nicht erfüllen? Der Gebrauchtbootmarkt war in jenem Winter wie leergeräumt. So kam es, dass Bleistift und Taschenrechner noch einmal bemüht wurden. Zu unserem Glück wurden noch kleine Ressourcen gefunden, die es ermöglichten, ein neues Boot zu bestellen.

An dieser Stelle auch nochmals vielen Dank an Jan-Marc, Nibert und Manfred König für die vielen hilfreichen Informationen, die wir bei Paolo Boido von J-Boats Italy gut nutzen konnten.

Nun begann ein Wettlauf mit der Zeit. Anfang Februar 2014 bestellten wir das Boot in Italien. Wir wussten, dass es sehr knapp wird. Wir Ihr seht, hat es tatsächlich funktioniert.

Am 16. April machten Tomi und ich uns von Budapest auf den Weg; einen kurzen Stopp beim Trailer-Hersteller in Bayern eingelegt, den Trailer übernommen und weiter zu Paolo Boido von J-Boats Italy. Ich kann Euch sagen, die Freude war riesig, als wir in der Werft ankamen und tatsächlich ein Boot in der Halle stand.

Nach erfolgter Inspektion und einem weiteren schönen Tag in Italien kamen wir am Samstag, den 19. April, völlig übermüdet, aber glücklich am Balaton an. Es war das Osterwochenende, wir konnten nicht einmal das Boot auspacken.

Schon ein Wochenende später sollte das erste Rennen auf dem Balaton stattfinden. Am Freitag vor der Regatta traf sich das Team im Hafen, um das Boot auszupacken und aufzuriggen: Mike und Niklas aus Deutschland, Tamas (Spitzname Tomi), György (Spitzname Soti,

gesprochen Schotti) und der bis dahin fehlende Fünfte, Marton (Spitzname Marci).

Am Samstag gingen wir an den Start, ohne jemals vorher diesen Bootstyp, geschweige denn gemeinsam, gesegelt zu haben.

Seit diesem Rennen hat das Team mehr als 13.000 Kilometer auf der Straße und das Boot mehr als 10.500 Kilometer auf dem Trailer zurückgelegt: Berlin, Kieler Woche, Hungarian Championship, Europameisterschaft in Schweden, German Open in Boltenhagen, Balaton und noch einmal Berlin.

Wir hatten in diesem Jahr nicht viel Zeit zum Trainieren, was bedeutet, dass wir in den ersten Wettfahrten viele Positionswechsel hatten, um die beste Zusammenstellung zu finden. In den letzten drei Serien hatten wir dann alle Positionen fest besetzt und konnten uns auf das Tuning und die Abstimmung bei den Manövern konzentrieren. Ihr habt es uns nicht gerade leicht gemacht, das ist auch gut so! Wir haben eine Herausforderung gesucht und gefunden. Auch wenn wir in dieser Saison meistens hinterher gefahren sind und oft die Grenzen aufgezeigt bekamen: In Ansätzen haben wir gesehen, dass mit viel Training, Leidenschaft und mehr Erfahrung in der Klasse auch für uns das ein oder andere gute Ergebnis möglich sein kann.

Wir freuen uns schon jetzt, Euch alle in der Saison 2015 wiederzusehen, mit Euch im fairen Sport um die Tonnen zu segeln, und auf die tollen Grillabende in den Häfen.

Euer Team El Niño



J/24 World Championship 2015

Die Vorbereitungen auf die J/24 Weltmeisterschaft 2015 laufen auf Hochtouren. Bei einem ersten Treffen im Oktober sich ein Komitee gebildet in dem bereits Verantwortlichkeiten der zu organisierenden Punkte verteilt wurden. Die Liste der abzuarbeitenden Punkte ist jedoch nach wie vor lang, sodass wir uns über weitere Teilnehmer bei unserem nächsten Organisationsmeeting freuen.

Doch fangen wir mit dem an was wir schon alles geschafft haben:

Im Oktober 2014 ging die Internetseite für das Event online. Unter www.j24worlds2015.com findet Ihr, und vor allem unsere ausländischen Gäste, bereits grundlegende Informationen zu dem Event, der Anreise, Unterkunftsmöglichkeiten und Charter-Booten.

Weiter haben wir Event-Visitenkarten mit den Basisinformationen gedruckt (habt Ihr mit dieser Zeitung bekommen) und auf dem World Council Meeting an die Teilnehmer verteilt.

Die Eventplanung steht im Groben, Stefan hat bereits konkrete Vorstellungen wie die Vermessung laufen soll und Peter und Frithjof organisieren die Charter-Boote. Bele hilft den internationalen Gästen bei der Suche nach einer Unterkunft und es haben sich neben Daniel bereits noch weitere Bootsbauer angeboten den Teilnehmern bei Vermessungsproblemen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Frank und Manni sorgen dafür, dass alles was bei einer J/24 so kaputt gehen kann während der Segeltage in Boltenhagen zur Verfügung stehen und Frank kauft seit September jede Woche eine Flasche Rum für die geplante Beach-Party. Thorsten hat die WM Facebook-Seite eingerichtet.

Doch dies kann natürlich nur der erste Schritt gewesen sein. Die Homepage muss nun kontinuierlich mit weiteren Informationen gefüttert werden, E-Mail Newsletter, um die Neuigkeiten an die J-Segler zu verbreiten warten nur noch auf Inhalte. Hier werden Lina und ich nun Gas geben.

Weiter gibt es das leidige Thema der Finanzierung. Wir haben einen aussichtsreichen Versuch gestartet und warten hier auf hoffentlich positives Feedback. Jedoch



freuen wir uns natürlich über weitere Ideen und Hinweise, auch für Teilpartnerschaften.

Das internationale Feedback ist sehr gut. So wurden uns schon zehn Teams aus Südamerika und sechs aus den USA angekündigt. Japan, als Ausrichter der WM 2016 wird ebenfalls stark vertreten sein und auch die Australier und Kanadier haben bereits angefragt wie das mit den Charter-Booten so läuft.

England, Italien, Holland,

Ungarn, Frankreich und natürlich Schweden haben bereits fest geplant.

Natürlich müssen wir nun noch weiter auf den Regatten vor Ort Werbung machen damit wir die angepeilten 60 Boote an die Linie kriegen.

Konkrete Hilfe benötigen wir noch an folgenden Positionen:

- » Auswahl des Tracking-Systems
zwei Systeme wurden uns angeboten. Nun muss sich jemand damit beschäftigen und Preis-/Leistung vergleichen um am Ende eine Empfehlung auszusprechen und sich um die Umsetzung zu kümmern
- » Vermessungsfuhrpark
Um die Boote zu wiegen, benötigen wir zwei Kräne oder Vorrichtungen an denen wir Boote hoch genug aus dem Trailer heben können um eine Kielvermessung, auch bei Kipptrailern, machen zu können. Hat jemand Kontakte oder besitzt vielleicht selbst so etwas?
- » Volunteers
Wer hat Zeit und Lust sich bei der Vermessung mit einzubringen? Wir brauchen noch jede Menge Hilfe bei der Boots- und Segelvermessung.

Neben diesen Dingen gibt es noch viele weitere Themen, bei denen wir Eure Hilfe benötigen. Also schreibt uns gerne eine E-Mail an info@j24worlds2015.com.

Bitte tragt Euch auch in den Newsletterverteiler unter www.j24worlds2015.com ein.

Euer Vorstand, Stefan, Lina, Till & Jan-Marc



 **OUTSIDEIMAGES.COM**

Specializing in commissioned, stock and fine art images for the marine industry

To browse our photo library or request a quote visit www.outsideimages.com

e-mail / info@outsideimages.co.nz

phone / +1 401.236.4554

follow / [@outsideimages](https://www.instagram.com/outsideimages)

„This is Josh“ - Winterserie 2013/14 in Monaco



Pictures by Margit Farkas

Zunächst hörte es sich eher nach einer Schnapsidee an: Winterserie in Monaco segeln. Während 78 Prozent der Deutschen sich auf den Brettern, die die Welt bedeuten, die Pisten der Alpen herunter spaßen, und weitere 19 Prozent dem grauen Alltag in der Karibik zu entfliehen versuchen, wollten die Jungs auf dem letztjährigen Euro-Revier segeln gehen. Im Januar, Februar und März... Da ich ja bisweilen für meine verrückten Ideen bekannt bin, sagte ich natürlich sofort zu.

Und so kam es, dass wir bei echt ungemütlichem Hamburger Wetter den Flieger nach Nizza enterten. An diesem ersten Wochenende empfing uns leichter Regen, der aber wenigstens angenehme 17 bis 20 Grad Celsius hatte. Gemietet hatten wir ein Ferienhäuschen etwas oberhalb des Adagio-Hotels. Günni lag seit der Euro hoch und trocken im Hafen, und Charles (Bootsmann und One-Man-Show des YCM) hatte versprochen, ihn zur ersten Regatta unter den Kran zu stellen. Was ein Glück, dass er sich dieser Worte auch noch erinnerte, als wir Freitag vor ihm standen. Voller Tatendrang wollten wir wassern und sogleich die ersten Schläge im Mittelmeer machen. Allerdings hatten wir die Rechnung ohne die Gleichgültigkeit der Monegasen gemacht. Winterserie heißt dort übersetzt: Mittwoch-Regatta am Wochenende im familiären Rahmen, keine Hektik, und vergesst nicht, Eure nicht segelnden Freunde auch mal mit aufs Racing Boat einzuladen.

Gekrant wurde also Samstag. Erster Start irgendwann mittags. Das wusste niemand so genau. Aber final waren

alle Teilnehmer rechtzeitig zum Startschuss auf dem Wasser. Wir hatten drei Wettfahrten bei „five knots“ (wer erinnert sich nicht an Josh, den Segelgott...?). Mitunter leicht unwirkliche Bedingungen (auch bekannt), aber natürlich alles immer und zu jeder Zeit absolut segelbar. Dabei glänzte der Wettfahrtleiter durch seine präzise Starttechnik. Die Leuchtmunition flog immer genau vor unseren Genuas in Salinghöhe über das Wasser. Zugegeben, es dauerte ein wenig, bis wir begriffen hatten, dass er damit wohl die Startlinie sichtbar machen wollte. Zum Glück hatte niemand einen Frühstart. Die Strafe wäre ein durchlöcherter Vorsegel gewesen.

Als wir beim ersten Zieldurchgang nicht abgetutet wurden, dachten wir uns noch nichts dabei. Die Verwunderung kam am Abend beim Blick auf die Ergebnisliste: Offiziell waren wir gar nicht am Start gewesen... Nun muss man zur Ehrenrettung des Wettfahrtleiters sagen, dass immerhin zehn Schiffe am Start waren. Da kann man ja mit den vielen verschiedenen Segelnummern schon einmal durcheinander kommen. Bei diesem kleineren Problemchen kam wieder Charles ins Spiel. Nach schlanken 45 Minuten war die Liste aktualisiert. Nach weiteren zwei Stunden hatten wir die Jungs dann auch endlich soweit, dass sie korrekt war.

Den Abend beschlossen wir bei amerikanischem Food in der Sportsbar am Hafen. Da es immer noch regnete und der Weg in die Unterkunft wirklich nur per Pedes (Bus fuhr nur zur Schulzeit morgens) zu erreichen war, ließen wir uns von Charles nach Hause chauffieren.

Sonntag das gleiche Spiel. In Segelklamotten runter zum

Hafen. 375 Stufen bergab (zum Adagio waren es wirklich nur 100!), noch immer totaler Regen, irgendwann rausgefahren und mit allen anderen bei five knots um die Wette gesegelt. Des Abends gab es keine Siegerehrung. Die Problematik mit den Ergebnislisten existierte nach wie vor. Ich kann euch also das Ergebnis auch nicht wirklich verraten. Aber darum ging es ja letztlich auch nicht. Wir hatten ein paar schöne Tage Segeln und Ablenkung. Heimflug am Montag. Alles entspannt. Gute Sache, das. Die nächste Regatta musste ich leider passen. Aber die Jungs haben mir bestätigt, dass alles wie gewohnt geklappt hat. Die richtigen Laufwege vom Flughafen Nizza zur Bahnstation waren nun bekannt. Und die Ergebnislisten gab es immer noch nicht. Gerechnet hat es auch mal, und der Wind wehte wie immer mit „five knots“.

Zum Abschluss der Serie düsten wir dann mit dem Auto in den Süden. Nun konnten wir uns auch endlich ein Zimmer bei Pierre anmieten, waren wir doch endlich mobil. Was kein Mensch je geglaubt hätte, wir aber hiermit ganz offiziell bestätigen können: Es gibt ein Segeln mit Sonne und echten, nicht hochgerechneten oder geschätzten 15 knots vor Monaco! Ein Traum. Kurze-Hosen-Wetter im März. Das war natürlich ein schöner Abschluss der Serie.

Was sonst noch auffiel: solltet ihr irgendwann einmal wieder mit dem Auto nach Monaco reisen wollen, bitte nicht vergessen, dass man seinen Perso braucht, um durch die Schweiz zu reisen. Namen werden hier nicht genannt, aber seid versichert, dadurch spart man sich

an der Grenze Unannehmlichkeiten.

Der YCM hat in der Zwischenzeit sein neues Vereinshaus eingeweiht. Sehr imposant. Endlich ein standesgemäßes Gebäude. Nun auf der gegenüberliegenden Seite des Hafens gelegen.

Leider wurde im YCM beschlossen, sich in Zukunft etwas moderner präsentieren zu wollen, und die J/24 wurde als Vereinsschiff von den J/70 abgelöst. Es wird dieses Jahr also definitiv keine J/24-Serie zustande kommen. Charles hat uns angeboten, J/70-Charterfahrzeuge zur Verfügung zu stellen, sollte im deutschen Lager Interesse an der Teilnahme der Winterserie 14/15 bestehen.

Fazit: Monaco im Winter ist gar keine so schlechte Idee. Das Wetter ist erträglich (auch wenn es mal regnen sollte). Wir hatten auch Landprogramm, so gastierte die Rally Monte Carlo als Beiprogramm zur Regatta in Naco an der Côte. Die Veranstaltung ist total unkompliziert. Zum Zwischenzeitlichen Seele baumeln lassen, ein echtes Go..

Rollo Böhm für Team Günni

Copa México 2014

Viva La México! Nachdem uns schon vor zwei Jahren berichtet wurde, dass es in Mexiko ein Event der Superlative gibt, war uns klar: Da wollen wir hin! Das Startgeld hatten wir schon im August 2013 bezahlt und die Flüge waren bis Weihnachten auch schon gebucht.

Am 12.3.2014 machten sich also Daniel Frost, Daniel Schwarze, Jeronimo und Onshore Solution Manager und seines Zeichens großer Mexiko-Fan Stephan von Berlin Tegel über Amsterdam, Mexiko City nach Puerto Vallarta. Timo und Felix flogen direkt von San Francisco ein wo Felix ein Praktikum absolvierte. Puerto Vallarta liegt an der Pazifikküste auf Höhe von Cuba. Dass die Temperaturen dort im März bei über 25 °C liegen macht das Event zur perfekten Saisonvorbereitung.

Gewohnt wurde im Marival Resort, einem Hotelkomplex direkt am Meer 20 Autominuten vom Hafen entfernt, mit All Inclusive Bändchen und Poolbar: gefährliche Kombination also. Da Felix und Timo ein paar Tage später ankamen, nutzen wir schon mal die Möglichkeit die Gegend zu erkunden und das Charterboot in Empfang zu nehmen.



Bei 35 °C Mittagshitze entschlossen wir uns später wiederzukommen um das Boot aufzubauen. Als wir um 17 Uhr wieder im Hafen ankamen, war der Mast schon gestellt und alle Schoten eingefädelt: was ein Service! Das Vermessen am nächsten Tag ging, dank perfekter Organisation, schnell von der Hand, sodass wir am Nachmittag schon den ersten Probeschlag auf dem Pazifik absolvieren konnten. Schnell waren die Schwachstellen am Charterboot identifiziert und noch

schneller behoben. Die Hilfsbereitschaft der Mexikaner und der Organisation waren hierbei wieder beispiellos.



Segeln vor Mexiko muss man sich ungefähr so vorstellen: bei 28 °C und konstanten 8-12 Knoten fährt man auf azurblauem Wasser um den Kurs. Beobachtet wird man



dabei von Rochen, Schildkröten, Delphinen und sogar Buckelwalen, die sich einmal sogar auf den Racekurs verirrten, sodass große Aufregung im Feld herrschte, dem Wal auszuweichen. Ein unvergessliches Erlebnis.

Da die Copa Mexico dieses Jahr auch gleichzeitig die North American Championship sowie die Qualifizierung für die Panamerican Games (was das genau ist wissen wir bis heute nicht) war, hatten wir es mit einer starken



Konkurrenz von beiden Amerikanischen Kontinenten zu tun. Sailing at its best also.

Nach einer fulminanten Eröffnungszeremonie am Strand stand das Practicerace an. Bei perfekten Bedingungen konnten wir einen Platz unter den ersten 10 ersegeln. Uns war klar, hier in Mexiko geht was. Den Abend des ersten Regattatages verbrachten wir damit das Charterboot noch einmal zu überprüfen damit auch wirklich alles passt sowie einige Kaltgetränken an der Poolbar zu genießen.

Start des ersten Rennens war um 13:00 Uhr. Dank eines genialen Starts konnten wir das erste Rennen auf Rang 2 beenden und setzten somit gleich ein Zeichen. Das zweite Rennen konnten wir leider nicht so gut starten und landeten auf einem 19. Platz. Leicht frustriert ging es zurück in den Hafen. Das organisierte Rahmenprogramm sorgte schnell für Ablenkung...

Tag 2 verlief dementsprechend wieder besser. Bei einem Feld von über 35 Startern konnten wir konstant Ergebnisse in den Top 10 einfahren und landeten somit auf einem sehr guten 5. Platz mit über 20 Punkten Abstand zum 6.. Platz 1-4 ging ausschließlich an Profiteams, unter anderem der amtierende Weltmeister aus den USA, der mehrfache Weltmeister aus Brasilien, dem Segeldesigner von North Sails sowie einer Proficrew aus Monaco. Alles in allem ein sehr guter 5ter Platz.

Das Rahmenprogramm während der gesamten Regatta reichte von Freige-tränken, Buffet über Tanz und

Showeinlagen, sodass wir uns kaum vorstellen konnten wie man ein solches Aufgebot noch toppen sollte. Die Mexikaner wussten jedoch noch einen drauf zu setzten. Der naheliegende Strand wurde kurzerhand mit Bühne, Tischen und Buffet versehen: Galadinner unter freiem Himmel. Unbeschreiblich! Das Feuerwerk am Ende war die Kirsche auf dem Sahnehäubchen.

Die Copa Mexico war bisher das fulminanteste Segelevent in unserer bisherigen Karriere und wir freuen uns auf ein Revival 2016!

Wir danken allen Clubmitglieder sowie dem Vorstand, die uns letztendlich solche Events ermöglichen.

JJone



Saisonstart geglückt – Ragazza-Sailing auf Platz 4



Picture by Pepe Hartmann

Bei meist leichten und drehenden Winden haben wir bei der Frühjahrsverbandsregatta auf der Hamburger Außenalster die Saison eröffnet. Insgesamt 19 Schiffe segelten in fünf Wettfahrten um den Sieg. Mit an Bord war Marion Rommel, die für Nele eingesprungen ist. Vielen Dank!

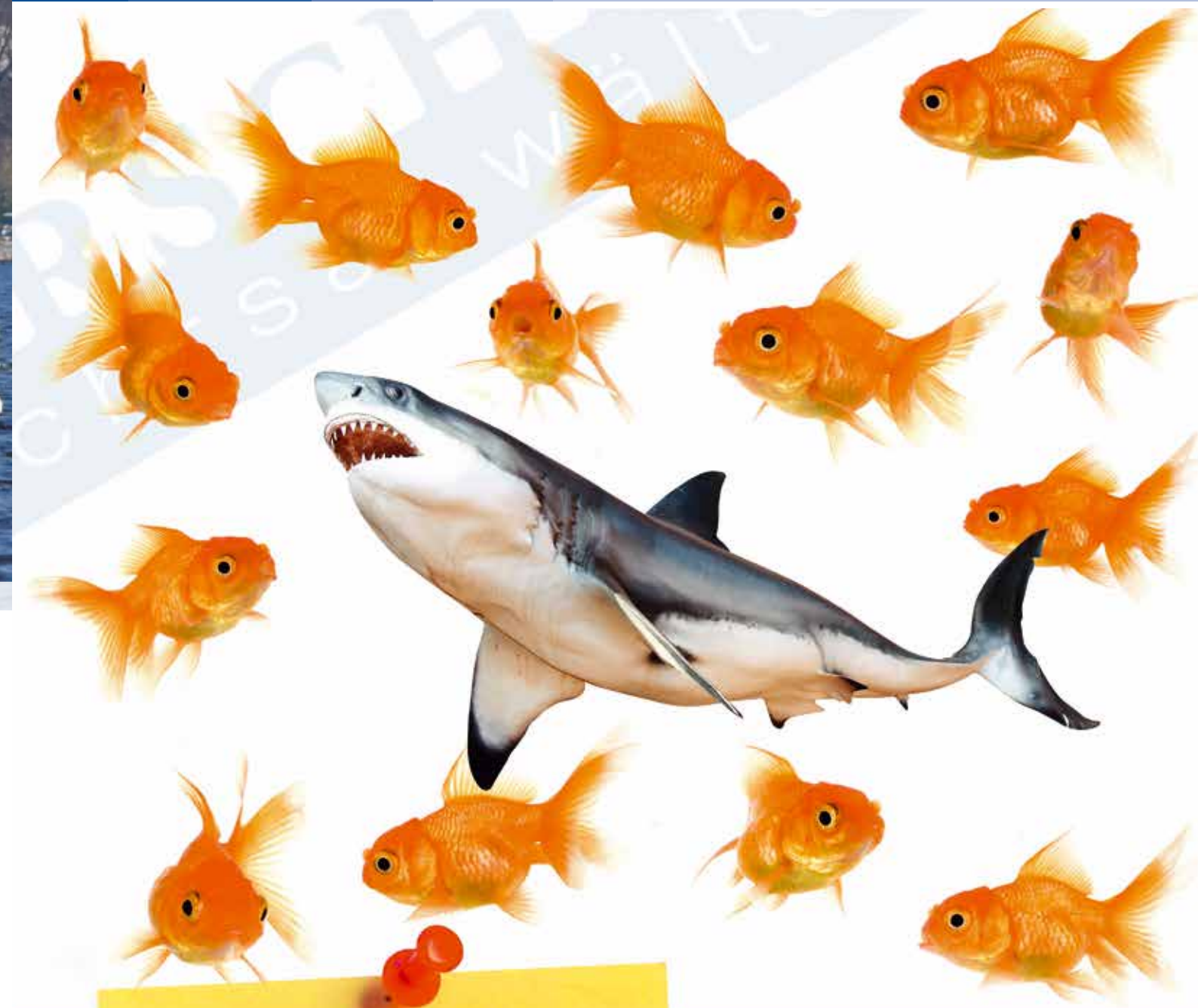
Am Samstag wurden nach einigen Startübungen vier Wettfahrten gesegelt, die für uns mit den Plätzen 6, 8, 4 und 6 gut waren. Wie wechselhaft der Wind war, zeigt ein Blick auf die Ergebnisliste. Kein Team schaffte es konstant zu segeln. Auch wir fanden uns das eine oder andere Mal am Ende des Feldes wieder. Dann hieß es einen kühlen Kopf bewahren und weiter machen. Am Ende des ersten Tages lagen wir auf Position sieben.

Unser klares Ziel für das letzte Rennen am Sonntag war so viel Plätze wie möglich rausholen, denn schließlich geht es bei dem Kampf um die WM-Qualifikation nächstes Jahr in Deutschland um jeden Ranglistenpunkt. Nach einem spannenden Nervenkrieg landeten wir am Ende auf Platz zwei im Ziel. Insgesamt bedeutete dies Platz vier. Mit dem gelungenen Saisonauftakt hatten wir eine Reihe von Hausaufgaben, um die wir uns in den folgenden Wochen kümmern würden.

Silke Hahlbrock für Team Vega Ragazza

Pl	Segel-No	Steuermann/-frau	Gesamt
1	GER 5412	Schoenfeldt, Frank	12
2	GER 5467	Koenig, Manfred	13
3	GER 5316	Huhn, Johann	17
4	GER 5266	Koepcke, Stephanie	18
5	GER 4495	Peter, Langhans	22
6	GER 5281	Kaehler, Jan	23
7	GER 3117	Kock, Peer	24
8	GER 5438	Mais, Stephan	26
9	GER 5381	Karsunke, Stefan	28
10	GER 5386	Pomarius, Till	30
11	GER 4403	Barop, Jannik	37
12	GER 5269	Krüss, Hauke	38
13	GER 5313	Thoennessen, Ragna	41
14	GER 1185	Schleifer, Janne	42
15	GER 5073	Gibbe, Lars	46
16	GER 4718	Stupperich, Rolf	56
17	GER 1603	Pfarr, Christian	66
18	GER 5436	Golz, Peter	68

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



++ Steuerrecht und Besatzung
++ 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



Picture by Tony Costa

Ostern mit seinen Lieben zu Hause, Frühstück im Freien... Es gibt eine Alternative! Denn die Pasquavela lockt jedes Jahr nach Porto Santo Stefano. Da muss man einfach hin! Neben der Süllberg waren zusätzlich Rotoman, Peter Langhans und JJone aus Deutschland gekommen. Peter hat sich auf dem Weg noch kurz eine neue J gekauft. Nun besitzt er 15 Schiffe (geschätzt).

Für uns stellt die Pasquavela den Saisonauftakt dar. Denn die Frühjahrsverbandsregatta auf der Alster war ja aus Windsicht nichts.

Also ab in den Bus! Ab in den Stau! Elbtunnel vor Ostern. Einfach herrlich! Zwei Stunden und 15 Kilometer später wurde es dann doch noch etwas schneller. Die berühmte Binärphilosophie in Bezug auf Gaspedal und eine liberale Auslegung aller Geschwindigkeitsregeln ließen uns die Zeit flugs wieder aufholen.

Die Stimmung auf der Hinfahrt zwar gut, aber wie immer auf des Messers Schneide. Sehnsüchtige Blicke auf das goldene M an der Raststätte. Denn die böse Waage lag zwischen uns und dem Start. Doch aufgrund unserer grundlegenden Elfenhaftigkeit war dies natürlich wie immer kein Problem.

Die Tage vor dem Osterwochenende in Porto Santo Stefano waren sehr windig, das Wasser vor der felsigen

Küste am Vorabend des ersten Starts trübe und unruhig. Pünktlich zum Serienstart hingegen frisch gebügeltes Wasser, keine Welle weit und breit. Wir fuhren dennoch raus, mit wenig Hoffnung auf ein Rennen. Pünktlich zum Start setzte der Wind ein. Angenehme zehn Knoten, überraschend kühl für die sonst herrschenden mediterranen Temperaturen.

Beim ersten Start lagen wir voll im Gedrängel im Kampf. Fest entschlossen, nicht aus der zweiten Reihe zu starten. Einzelrückruf: „Germanio-cinque-tres-...“ - war wohl keine zweite Reihe. Es folgte die nun unvermeidliche Aufholjagd. Durch atemberaubende (lasergeschärfte, carbonverstärkte) Präzision, unsere gottgegebene Weisheit und gegebenenfalls ein klitzekleines Quäntchen Glück fuhren wir noch bis auf den siebten Platz vor.

Der Wind drehte nun immer weiter auf. So, dass wir dann im zweiten Rennen schon auf die Drei wechselten. Insgesamt gab es am Freitag drei sehr gute, anspruchsvolle Rennen. Im Hafen wartete abends ein Segleressen (Pasta), ordentlich Dummgeschnacke und ein wenig Bier. Perfekt! Der Folgetag war windmäÙig etwas verhalten. Viele Dreher, wenig Kontinuität. Dennoch hat die Wettfahrtleitung ein paar passable Rennen starten und zuende fahren können. Abends wieder kleiner Pasta-Snack. Nach einer kurzen Pause, Dusche und Bier war dann ein Treffen

zusammen mit den Rotos in einem wirklich leckeren Restaurant angesagt. Die Rotos waren offensichtlich bereits bekannt. Man begrüßte sich mit Handschlag. Das Essen war der Hammer! Alles, was vor der Küste wohnt, kam auf den Tisch. Und unglaublich frisch. Im wahrsten Sinne des Wortes vom Kutter nur kurz über die Straße getragen und ab in den Topf/ Pflanne/ Ofen. Um sicherzugehen, dass niemand krank wird, desinfizierten wir uns vorsorglich in der Beko-Bar mit Gin-Tonic. Eine sehr schöne Bar direkt am Naturhafen der Altstadt. Klein, familiär, gute Drinks und fast ausschließlich einheimische Gäste.

Am Samstag kam der frische Wind zurück. Und wie! Die Flotte wurde rausgeschickt. Bei circa 35 Knoten gab es erst einmal Startverschiebung. Geht gemütlicher. Aber zumindest schien die Sonne. Nachdem wir fast eine Stunde auf- und abgekreuzt waren, wurde die Startverschiebung an Land verlegt. Hier wurde die sie noch ein wenig aufrechterhalten; da der Wind jedoch keine Anstalten machte, in den segelbaren Bereich zu kommen, sondern noch eher aufdrehte, gab es schließlich die Erlösung und der Start wurde auf den nächsten Tag verschoben... Pasta, Bier, Beko-Bar!

Zum Sonntag schlug das Wetter wieder um. Es gab sehr wenig Wind. Dennoch konnte die Wettfahrtleitung drei

Rennen starten. Teilweise ein wenig drehig, aber immer noch machbar. Am Sonntag gab es dann die offizielle Abendveranstaltung. Ein Buffet im Segelclub. Das Essen war eher unspektakulär. Im krassen Gegensatz zu dem atemberaubenden Blick von der Terrasse. Das Clubhaus liegt mitten in den Klippen. Daher konzentrierten wir uns auf den Wein und das Ambiente. Da uns nach wie vor die Rennen vom Samstag fehlten, wurde der Start für Montag eine Stunde nach vorne verlegt. Auf den Schreck schnell ins Beko.

Der Start war am Montag also um 10 Uhr. Das bedeutete richtig mies frühes Aufstehen. Doch es lohnte sich. Denn bei strahlender Sonne und 10 bis 13 Knoten Wind konnten echte Bilderbuchrennen gefahren werden. Das war natürlich der perfekte Abschluss für diese alljährlich außergewöhnliche Veranstaltung.

Die Pasquavela war auch in 2014 wieder ein absolutes Highlight: Bestes Wetter bereits an Ostern, das Revier nach wie vor sehr interessant. Leichte Strömung, etwas Wellenabdeckung und dennoch freie Winde. Eine kompetente Wettfahrtleitung und die unglaubliche Optik der Küste machen die ganze Sache vollkommen rund. Wir können diese Veranstaltung jeder Crew nur ans Herz legen.

Malte Gibbe für Team Süllberg

Pl	Segel-No	Steuermann	Gesamt
1	ITA 416	Bonanno Ignazio	16
2	GER 5420	Feuerherdt Tobias	16
3	GER 5475	Schade Frithjof	22
4	HUN 11	Farkas Litkey	26
5	GER 5381	Karsunke Stefan	29
6	MON 7	Langhans Peter	31
7	ITA 470	Delicati Fabio	40
8	ITA 113	Santarcangelo Manuela	61
9	ITA 428	CV Ondabuena	73
10	ITA 447	Riccobono Gianni	73
11	ITA 207	D'Aloisio Mayo Marco	77
12	ITA 501	Mariotti Massimo	79
13	ITA 424	Antonelli Antonio	80
14	ITA 478	Rinaldi Paolo	84
15	ITA 36	Campellone Matteo	86
16	ITA 474	Pistone Franco	101
17	ITA 190	Pasanisi Jacopo	111
18	ITA 216	Miccio / Cervellini	117

Picture by Tony Costa

iD'S
www.idsgmbh.com

IHR PARTNER FÜR NETZWERKE

Service

- ✓ Consulting
- ✓ Netzwerkwartung
- ✓ Hotline Support
- ✓ Netzwerk-Design
- ✓ Vor-Ort-Installation
- ✓ Netzwerküberwachung
- ✓ Netzwerkleihstellung
- ✓ Logistikdienstleistung
- ✓ WLAN-Ausleuchtung

Über uns

Als erfahrenes Dienstleistungsunternehmen bieten wir professionelle Systemintegration, sowie-Netzwerkbetreuung, -optimierung und -modernisierung Ihrer IT-Infrastruktur.



Durch stetig wachsende Anforderungen unserer Kunden haben wir unser eigenes Support- und Wartungsprogramm „iDS-Smartnet“ entwickelt, mit dem Sie über 50% der Wartungskosten Ihres Netzwerkes einsparen.

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

Weitere Informationen erhalten Sie jederzeit gerne von unserem Service-Team.

Zu unseren Kunden zählen

- Tchibo - Netzwerkwartung mit sofortiger Verfügbarkeit des Technikers und der Ersatzteile mit garantierten Reaktions- und Wiederherstellzeiten
- Netto - in Zusammenarbeit mit einem Service-Provider betreut die IDS die Bereitstellung von Netzwerkdienstleistungen und Ersatzhardware
- QSC - 356 Tage im Jahr technischer Support und dezentrale Distribution der Netzwerkhardware

Inter Data Systems GmbH - Wilhelm-Röntgen Str.11 - 63477 Maintal
www.idsgmbh.com - Tel: 06109-7668-0 - E-Mail: info@idsgmbh.com

www.router-agent.de - Europas größte Online Plattform für gebrauchte Cisco-Hardware

www.psidrucker.de - In unserem PSi-Shop erhalten Sie alles rund um Nadel- & Matrixdrucker von PSi



AVAYA - CISCO - ENTERASYS - EXTREME NETWORKS - HP - NETAPP - JUNIPER - NORTEL



All picture of Italian Nationals by Alexander Panzeri





Flensburger Pfingst-Cup

Pfingst-Cup 2013 – wie war das nochmal? Genau, an nur einem von drei Tagen konnte gesegelt werden und es erfolgte ein Rausschmiss aus der Bootshalle um Mitternacht. Was würde uns wohl in diesem Jahr erwarten?

Am Freitag trafen nach und nach insgesamt 24 Teams ein, bei schönstem Juni-Wetter wurde gekrant und anschließend am Kran gequatscht und ein herrlicher Sonnenuntergang genossen. Windfinder „versprach“ für den kommenden Tag Flaute, aber dieser lag diesmal gehörig falsch!

Am Samstag konnten wir bei wechselhaften Windbedingungen sogar vier Wettfahrten segeln. Wir starteten gut in den Pfingst-Cup mit den Plätzen 6 und 10, konnten aber in der zweiten Tageshälfte bei Fock-Wind nicht mehr mithalten (alte Fock und „Untergewicht“ auf der Kante). „Hingucker des Tages“ war am späten Nachmittag der durchlöcherter Rumpf von Henk. Nach einer heftigen Kollision musste die Crew den Hafen ansteuern, konnte aber durch eifrige Reparaturarbeiten zumindest am Sonntag wieder aktiv in das Wettfahrtgeschehen eingreifen.

Nach einem langen Segeltag kam abends der KV-Grill

alias Herr Weber zum Einsatz. Unser Klassenpräsi, Jan-Marc, bewies einmal mehr, dass er nicht nur gut segeln, sondern auch bestens und vor allem ausdauernd Grillen kann ;) Vielen Dank!

Am Sonntag wurden zwei Rennen gesegelt, wiederum bei Wind, der uns persönlich eher nicht lag. Abends gab es Essen in der Bootshalle und im Anschluss Musik und Tanz, in diesem Jahr mit Open End!

Die Wettfahrten fanden für uns am Pfingstmontag ein versöhnliches Ende. Mit den Plätzen 11 und 4 verabschiedeten wir uns von der Flensburger Förde. Glückwunsch an die JSCer JJOne, die sich mit ihrem Sieg in der letzten Wettfahrt noch um einen Punkt am bis dahin dominierenden Hungrigen Wolf vorbei und auf den obersten Treppchenplatz schieben konnten. Glückwunsch auch an den letztlich zweitplatzierten Wolf – mit einer tollen Serie (4-7-1-5-1-3-1-8) hätten sie nicht nur den Brutto-Sieg (10 Punkte vor JJOne) verdient!

Festzuhalten bleibt: ein rundum gelungener Pfingstcup. Im nächsten Jahr kommen wir gerne wieder!

Jule Skowronski für Team Avalancha



Picture by Hajo Andresen



Picture by Hajo Andresen

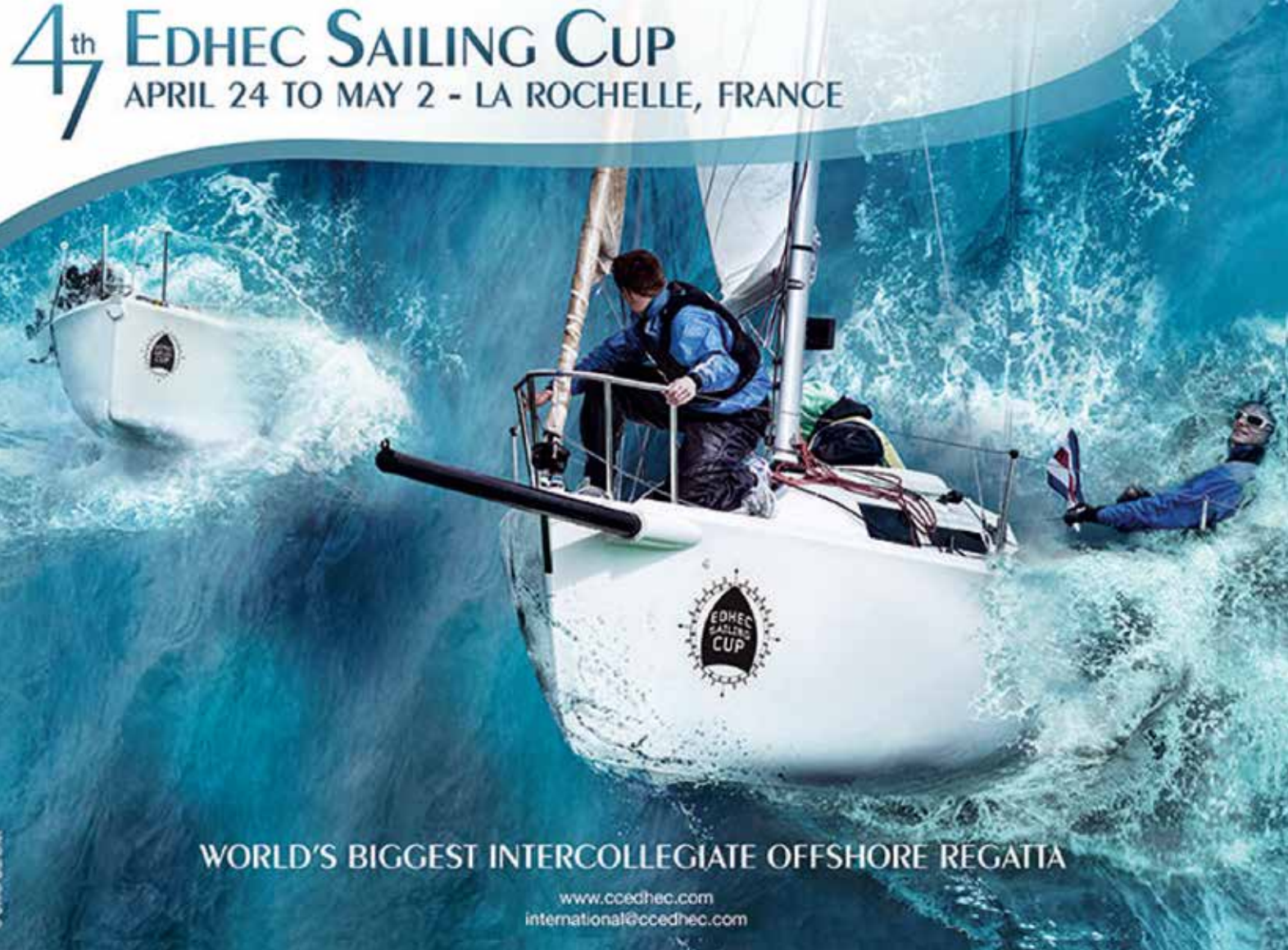


Picture by Hajo Andresen

Pl	Segel-No	Steuermann/-frau	Gesamt			
1	GER 5475	Frithjof SCHADE	21.0	12	GER 5313	Ragna THÖNNESSEN 71.0
2	GER 5316	Johann HUHN	22.0	13	MON 7	Peter Langhans 73.0
3	GER 5266	Stephanie Köpcke	38.0	14	GER 725	Corina THIERMANN 75.0
4	GER 3117	Peer Kock	40.0	15	GER 3634	Paul Ost 87.0
5	GER 5412	Frank SCHÖNFELDT	41.1	16	NED 60	Erik JEURING 89.0
6	GER 5467	Manfred König	44.0	17	GER 5269	Lars HÄGER 92.0
7	GER 5420	Tobias Feuerherdt	46.0	18	GER 5147	Honnef Nikolas 95.0
8	GER 5282	Dirk STRELOW	57.0	19	GER 4839	Martin Maschnitz 99.0
9	GER 5073	Lars GIBBE	64.0	20	GER 5417	Hans BOCK 109.0
10	GER 5281	Jan KÄHLER	70.0	21	GER 1185	SCHLEIFER Janne 126.0
11	GER 5386	Pomarius Till	70.0	22	GER 1603	Christian PFARR 150.0
				23	GER 3981	Becht Bernhard 165.0

4th EDHEC SAILING CUP

APRIL 24 TO MAY 2 - LA ROCHELLE, FRANCE



WORLD'S BIGGEST INTERCOLLEGIATE OFFSHORE REGATTA

www.ccedhec.com
international@ccedhec.com

VILLAGE



We design and build a 12,000m² Village especially to welcome the EDHEC Sailing Cup. You will find plenty of activities and meet more than 3,000 participants from all over the world.

ALL-INCLUSIVE PACKAGE

Grand Surprise: €4,800 - maximum weight 530kg

J80: €3,450 - maximum weight 338.6 kg

Longtze: €3,375 - weight between 314 and 344 kg

Sailing License: €51

If you are sailing in Europe, other rates can apply.

The All-inclusive package includes

Registration fees

Accommodation

Boat rental and technical support

Advertisement display authorization card

Stickers for the boat (promote your sponsors/school on your boat)

Breakfast and lunch package every day

Post Race nightly parties, closing concert and night shuttles

ORGANIZED BY STUDENTS FOR STUDENTS

YOUR CHALLENGE IS TO MAKE UP A TEAM
OURS IS TO TAKE CARE OF ALL THE DETAILS FOR YOU

international@ccedhec.com

We are available any time to answer your questions, put you in touch with other crews from your country who have sailed the EDHEC Sailing Cup and help you get ready to make this adventure a reality for your school!

Marion Levionnois, Nicolas Degroote
and Maelle Bombazin



CONTACT US

www.ccedhec.com

[f /ccedhec](https://www.facebook.com/ccedhec)

[E @EDHECSailingCup](https://twitter.com/EDHECSailingCup)

Invitation



OPEN HUNGARIAN CHAMPIONSHIP 2015

Date: 23-27. September, 2015 - Venue: Balatonfüred, Hungary

more stable wind, right after the end of the local high season, still good temperatures: air: 18-25 C°, water: 20 C°.

Race Schedule:

- Registration: 23rd September, 2015, online at: www.j24.hu
- A minimum of four races must be sailed to constitute a series.
- 24-27. September: up to 12 (twelve) races.
- No race will be started after 15:00 Sunday 27th September.
- Entry fee: 190 euro/boat (incl.: T-Shirt, haul-in/haul-out, opening/closing reception).
- Competitive charter boats are available.
- Same time and venue as of the proposed J24 Europeans in 2017

LOCATION: BALATONFÜRED, HUNGARY

- Sailing capital of Lake Balaton, favoured meeting point of Hungarian and foreign sailors.
- Wide range of accommodation within the city (campsite, hotels ****, apartment houses, sports accommodation etc.) easy to reach by any transportation.
- Distance on road: Hamburg: 1 150 km, Berlin: 860 km, Roma: 1 200 km, Genova: 1 100 km, Malmö: 1 000 km.
- Free land storage in September for boats coming from Boltenhagen Worlds.

COMMITTED HOST - BALATONFÜREDI YACHT CLUB - WWW.BYC.HU

- One of the oldest sport clubs of Europe, established in 1867.
- The highest international standards in sailing technical knowledge and in organising races.
- Excellent track record in regatta organisation on national and international level.
- Modern infrastructure – finished 2014, brand new club infrastructure with most up-to-date sailing environment.
- Competitive 20+ boat local J24 fleet, water umpiring by internationally qualified jury.
- Every day, after race party.

CONTACTS

Head of Hungarian J24 Class Association: Erik Hercsel: erik@hercsel.hu

Logistics, accommodation, charter boats: Julia David: david.julia@sailforyou.hu + 36 209160504

Web: <http://www.j24.hu>

FB: <https://www.facebook.com/magyarJ24osztaly?fref=ts>

See you at J/24 Open Hungarian Championship 2015!





Kieler Woche

Eine Sache stand bereits am Anfang des Jahres fest: wir fahren zur Kieler Woche. Dass diesen Gedanken insgesamt 37 Crews in die Tat umsetzten und wir Gäste aus den USA, Monaco, Niederlande und Schweden begrüßen konnten, war grandios! Ein zweite Sache ist ebenfalls wie in Stein gemeißelt: es wird regnen zur Kieler Woche. Es regnete kaum in den vier Tagen. Großartig. Nach Anmeldung, Einwiegen und Wetterbericht begaben wir uns am Donnerstag zu den Booten. Alle sehr gemächlich, denn die Startverschiebung lag gewissermaßen in der Luft. Stunde um Stunde wurde sie verlängert. Zeit, sich mit der Kieler Sonne anzufreunden, aus den Segelklamotten zu pellen und die Verpflegung aufzuessen. Um 16 Uhr wurde entschieden, den ersten Start auf Freitag zu verschieben. Vorangegangen war die Diskussion, ob weiterhin auf Wind gewartet wird oder ob alle zum Fußballschauen entlassen werden. Zwischen AP-Signal und Anpiff blieb Zeit für ein KV-Grillen direkt am Hafenbecken. Anschließend begab sich ein Großteil der J/24-Klasse ins Festzelt und bejubelte dort das Fußballspiel der DFB-Auswahl gegen die der USA. Und noch immer nahm der Tag kein Ende, denn

donnerstags ist United4-Tag in Kiel. Also Tanzen, Klatschen und Rudern bis zum Abpiff. Der Wind war am Freitag zurückgekehrt und die Wettfahrtleitung nutzte diesen ausgiebig - vier Wettfahrten segelten wir draußen auf Bahn Foxtrott und kamen erst nach 18 Uhr wieder in den Hafen. Es waren schönste Segelbedingungen und vorne wurde wild gemischt. Am Ende des Tages hatte kaum eine Crew eine weiße Weste. Auf der Jahreshauptversammlung wurde im Anschluss lange über die bevorstehende „Heim-WM“ (August/ September 2015 in Boltenhagen) und deren Qualifikationsmodus diskutiert. An dieser Stelle sei gesagt: Es war für 19 Uhr geladen, diejenigen, die pünktlich waren, sich zum Teil direkt nach dem Segeln, noch in den Segelklamotten, eingefunden haben, mussten eine Stunde warten, bis die Klasse versammelt war. Der allmorgendliche Wetterbericht hatte am Samstag bereits ein Gewitter gegen Mittag angekündigt, sodass wir mit einem eher kürzeren Renntag rechneten. Es wurde eine Wettfahrt bei mäßigen Bedingungen ausgesegelt. Anschließend schickte uns die Wettfahrtleitung in den Hafen. Blitz und Donner begleiteten uns auf unserer



Picture by Christian Beeck/www.segel-bilder.de

Pl	Segel-No	Steuermann/-frau	Gesamt	WF1	WF2	WF3	WF4	WF5	WF6	WF7
1	GER 5412	Frank Schönfeldt	31.0	(27.0)	17.0	3.0	1.0	1.0	3.0	6.0
2	GER 5420	Tobias Feuerherdt	31.0	3.0	(19.0)	1.0	5.0	10.0	4.0	8.0
3	USA 5443	Mike Ingham	39.0	6.0	11.0	2.0	2.0	(21.0)	2.0	16.0
4	GER 5266	Stephanie Köpcke	48.0	(22.0)	7.0	13.0	9.0	6.0	8.0	5.0
5	GER 5281	Jan KÄHLER	53.0	(16.0)	2.0	9.0	16.0	5.0	7.0	14.0
6	MON 5452	Dennis Frederiksen	54.0	2.0	3.0	BFD	10.0	35.0	1.0	3.0
7	GER 5316	Johann HUH	56.0	1.0	15.0	8.0	8.0	14.0	(16.0)	10.0
8	GER 3634	Paul Ost	57.0	20.0	4.0	7.0	(26.0)	4.0	21.0	1.0
9	GER 5475	Frithjof SCHADE	63.0	7.0	14.0	BFD	20.0	3.0	12.0	7.0
10	SWE 4896	Per-Håkan PERSSON	64.0	4.0	9.0	11.0	12.0	17.0	(26.0)	11.0
11	GER 5381	KARSUNKE Stefan	68.0	5.0	10.0	18.0	14.0	(31.0)	6.0	15.0
12	GER 725	Corina THIERMANN	72.0	18.0	6.0	17.0	15.0	7.0	(22.0)	9.0
13	GER 5467	Manfred König	73.0	9.0	5.0	15.0	ZFP	8.0	23.0	13.0
14	MON 7	Peter Langhans	74.0	(33.0)	13.0	14.0	7.0	29.0	9.0	2.0
15	NED 60	Erik JEURING	78.0	13.0	16.0	26.0	4.0	9.0	10.0	DNC
16	GER 5282	Dirk STRELOW	83.0	10.0	26.0	4.0	24.0	(27.0)	15.0	4.0
17	GER 5313	Ragna THÖNNESSEN	86.0	15.0	18.0	6.0	21.0	2.0	24.0	(25.0)
18	GER 5440	Matthias GARZMANN	86.0	12.0	12.0	BFD	3.0	34.0	13.0	12.0
19	GER 5210	Seidlitz Jaspar	90.0	17.0	8.0	10.0	23.0	15.0	17.0	DNC
20	GER 5386	Pomarius Till	96.0	(31.0)	29.0	12.0	6.0	24.0	5.0	20.0
21	GER 5147	Honnef Nikolas	98.0	14.0	(33.0)	20.0	17.0	11.0	18.0	18.0
22	GER 3117	Peer Kock	117.0	8.0	1.0	5.0	BFD	36.0	27.0	DNC
23	SWE 5437	Andreas OLOVSSON	128.0	19.0	(32.0)	22.0	19.0	26.0	25.0	17.0
24	GER 5279	Stupperich Rolf	134.0	23.0	(30.0)	19.0	25.0	12.0	28.0	27.0
25	GER 5330	Stryi Tom	145.0	24.0	23.0	DSQ	BFD	19.0	20.0	19.0
26	GER 4403	Barop Jannik	147.0	29.0	20.0	BFD	18.0	22.0	29.0	29.0
27	GER 4840	Bergemann Felix	149.0	26.0	25.0	28.0	DNC	18.0	30.0	22.0
28	GER 5314	Michael LANGHANS	152.0	30.0	24.0	27.0	27.0	20.0	(32.0)	24.0
29	GER 5025	Roland Hauptmann	157.0	34.0	28.0	25.0	DNC	28.0	14.0	28.0
30	GER 5269	Lars HÄGER	158.0	32.0	21.0	16.0	BFD	30.0	19.0	DNC
31	SWE 994	Sjöberg Liselotte	159.0	11.0	34.0	24.0	32.0	32.0	(36.0)	26.0
32	GER 5417	Hans BOCK	161.0	BFD	22.0	BFD	29.0	13.0	34.0	23.0
33	GER 5493	Schmolling Mike	165.0	25.0	35.0	21.0	11.0	33.0	DNC	DNC
34	GER 1185	SCHLEIFER Janne	167.0	35.0	31.0	23.0	22.0	25.0	31.0	DNC
35	GER 4839	Martin Maschnitz	174.0	28.0	27.0	BFD	30.0	16.0	33.0	DNC
36	GER 5049	Pearson Benedict	176.0	36.0	37.0	BFD	31.0	DNC	11.0	21.0
37	GER 1603	Christian PFARR	183.0	21.0	36.0	BFD	28.0	23.0	35.0	DNC

Fahrt, nicht immer zu übertönen mit dem röhrenden Außenborder! Auf den letzten Metern setzte dann doch noch sintflutartiger Regen ein, sodass wir klitschnass vom Boot stiegen. Nach Durchzug der Front setzte sich kein Wind mehr durch, wir hatten frühen Feierabend.

Am Sonntag segelten wir abschließend zwei weitere Rennen. Den Dreikampf an der Spitze entschied die Henk-Crew für sich, punktgleich mit der Rotoman und vor Mike Ingham mit Crew.

Johann Huhn für Team Hungriger Wolf



Picture by Christian Beeck/www.segel-bilder.de



Picture by Pepe Hartmann



Picture by Pepe Hartmann



Wenn auch Sie
mal in **GELB** segeln wollen.



Europameisterschaft 2,3
Kieler Woche 1
German Open 1,3

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



Picture by Pepe Hartmann



Picture by Pepe Hartmann



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

J/24 Europameisterschaft in Ängelholm/Schweden



Euro in Schweden, und unsere Freunde der FOR FUN hatten geladen. Ängelholm nördlich von Helsingborg war das Ziel, eine etwa zehn Meilen tiefe Bucht, an deren Ende der typisch schwedische Hafenschwell sicher hinter den Steinmolen angelegt wurde. Die Planung sah vor, ab Freitag einmessen zu dürfen. Segeltage sollten Montag bis Freitag sein, damit die Heimreise gemütlich am Samstag vonstatten gehen könne. 35 Teams aus sieben Nationen hatten gemeldet, und der Rahmen für ein schönes Event war gesteckt. Zur Vermessung war wieder Familie Jardine verpflichtet worden. Es wurden die üblichen Maße an Schiff und Segeln kontrolliert. Die Crews hatten einzuwiegen, und alles lief sehr routiniert und ohne größere Überraschungen ab. Peter Langhans hatte sich nicht lumpen lassen und Getränke, Grillgut sowie das dazugehörige Equipment nach Schweden geschafft. Dafür noch einmal herzlichen Dank! Der erste Sonntag war also sponsored by the german fleet. Montag stand das Tune-Up-Race auf dem Programm. Der Wind wehte mit „ten to twelve knots“. Manch einer hatte ob dieser Ansage ein Déjà-vu vergangener Veranstaltungen, denn gemessen haben wir auf

dem Wasser über 20 Knoten. Die Bedingungen waren durchaus segelbar. Einige Teams verzichteten auf das Practice Race, um ihr Material zu schonen. Des Abends wurde die Veranstaltung offiziell eröffnet. Am Dienstag segelten wir drei Rennen, und im Überschwang, dass alles so schön geklappt hatte, wurden für Mittwoch vier Rennen angesetzt. Manch einer fürchtete bereits, dass wir Freitag aufgrund des hastig erfüllten Zeitplans nicht mehr auf das Wasser hätten gehen brauchen. Der Wettfahrtsleiter legte anfangs sehr lange Kurse aus, und die wenigsten von uns konnten die Tonne eins von der Startlinie aus wirklich sehen. Zumal weiße Tonnen bei Schaumkronen und Gegenlicht nicht optimal sind. Nach Rücksprache mit den Teilnehmern wurden die Kurse an den folgenden Tagen kürzer gesteckt, und ein Schlaucher mit Flagge lag zur besseren Erkennung neben der Luvtonne (das Ergebnis war – nun ja – bescheiden verbessert). Nach anfänglichen Schwierigkeiten klappten dann auch die Signale an Land. Auf dem Wasser wurden die Wettfahrten zügig gestartet. Auch wenn der Wind mal leicht gedreht hatte, lag die Linie gut. Insgesamt würde ich der Wettfahrtsleitung eine gute Leistung bescheinigen. Jeden Tag war ein Social Event geplant. Montag,



Mittwoch und Freitag die offiziellen Partys, Dienstag und Donnerstag einfach nur Klönschnack bei Wein und Bier. Auch hier ein herzliches Dankeschön an die Organisatoren. Es blieben keine Wünsche offen. Sportlich gesehen war ich persönlich nicht ganz zufrieden mit dem Ergebnis. Wir brauchten einfach zu lange, um uns auf die Verhältnisse einzusegeln. Als wir am dritten Tag dann endlich soweit waren, hatten wir bereits sieben der elf Wettfahrten mehr oder weniger verdödelt und keine Chance mehr auf einen Platz weiter vorne im Klassement. Platz drei und eins am letzten Tag stimmten uns nur bedingt fröhlich. An der Spitze zog Mike Ingham recht einsam seine Runden. Bedingt war dies durch das frühe und krankheitsbedingte Ausscheiden des Teams von Chris Laughlin. Dahinter wurde es allerdings spannend. Team Rotoman wurde am dritten Tag ein Frühstart zum Verhängnis. Abends an Land teilte die Wettfahrtsleitung nämlich mit, dass die Jungs bereits am ersten Tag einen BFD auf ihr Konto gesegelt hatten. Leider wurde dies erst spät veröffentlicht. Der natürlich folgende Protest wurde aber abgeschmettert. Bittere Pille für die Jungs vom BSC, die Serie war danach nicht mehr zu retten. Manni König und Frank Schönfeldt lieferten sich bis zum Schluss ein offenes Rennen um den Titel. Letztlich spielten bei Team König wohl die Nerven nicht mehr mit. In der letzten Wettfahrt sicherte sich Team HENK den zweiten Platz und damit den Titel des Europameisters 2014. Es gratuliert die gesamte deutsche Flotte zu diesem Erfolg. Fazit: Wir machten leichte Abstriche bei der Unterkunft, wollen dies aber den Veranstaltern nicht ankreiden. Das Event hatte sportlich einiges zu bieten. Die Social Events



kamen auch nicht zu kurz. Eine durchaus gelungene Veranstaltung. Und es schien dabei sogar mal die August-Sonne in Schweden.

Rollo Böhm für United 5

Pl	Sail-No	Steuermann/-frau	Gesamt
1	USA 5443	Mike Ingham	27
2	GER 5412	Frank Schönfeldt	57
3	GER 5467	Manfred König	60
4	GER 3117	Peer Kock	68
5	SWE 4896	Per-Håkan Persson	76
6	GER 5282	Dirk Strelow	95
7	GER 5381	Stefan Karsunke	100
8	GER 5475	Frithjof Schade	102
9	GER 5420	Tobias Feuerherdt	104
10	GER 5266	Stephanie Koepcke	110
11	GER 5281	Jan Köhler	114
12	ITA 215	Giacomo Del Nero	115
13	GER 5316	Johann Huhn	117
14	GER 5386	Till Pomarius	121
15	GER 5440	Matthias Garzmann	137
16	MON 5452	Dennis Frederiksen	142
17	GBR 4270	Roger Morris	155
18	GER 5313	Ragna Thönnessen	155
19	MON 7	Peter Langhans	169
20	GER 5330	Tom Stryi	184
21	GER 5147	Nikolas Honnef	208
22	GER 725	Corina Thiermann	215
23	GBR 4266	William Pollock	217
24	SWE 5437	Andreas Olovsson	229
25	SWE 982	Baltzar Weinhausen	233
26	GBR 5219	Chris McLaughlin	239
27	GER 5073	Lars Gibbe	241
28	GER 5493	Mike Schmolling	248
29	GER 4403	Jannik Barop	253
30	GER 1185	Janne Schleifer	257
31	GER 5314	Michael Langhans	262
32	SWE 994	Liselotte Sjöberg	300
33	GER 4838	Martin Maschnitz	301
34	SWE 489	Kennedy Karlsson	301
35	DEN 5380	Paul Hölzer	329



J/24 German Open in Boltenhagen

Dieses Jahr fand, wie schon vor einigen Jahren, die German Open der J/24 (und Platu) in Boltenhagen statt. Mit dabei natürlich Team Henk.

Eingangs sollte man sagen, dass wir vom Boot Henk einen leichten Hang zum Aberglauben besitzen.

So kann es nun mal vorkommen, dass schon kurz nach Ankunft bei einer Veranstaltung Worte fallen wie: „Ich habe gar kein gutes Gefühl, wir hätten nie herfahren sollen.“ Bei aller Ironie bleiben diese Worte immer im Hinterkopf und dienen gerne als Phrasenschwein-Satz bei missglückten Manövern etc.

Allerdings war das Herfahren an sich schon eins der größten Probleme dieser German Open. Kurz vor Lübeck sagte die Kühlfüssigkeit tschüss und der schwarze Bus von Frank gab den Geist auf. Glücklicherweise waren Frank und Toddler am Tag zuvor schon vorgefahren und konnten uns schnell einsammeln. Bei aller Hektik konnten wir es noch alles rechtzeitig erledigen.

Die Regatta begann, und obwohl wir natürlich alle voll bei der Sache waren, bekamen wir den Stress und die Stimmung vom Morgen nicht aus den Köpfen und bezahlten damit am ersten Tag mit einer nicht sonderlich sauberen Serie. Mit den Plätzen 7, 9, 1 und 16 konnten wir eigentlich nur in einem Lauf unsere Fähigkeiten richtig zeigen, zu viele kleine Fehler spülten uns immer wieder nach hinten. Allerdings hatten einige Crews Probleme und so war noch alles offen.

Am zweiten Tag wollten wir uns wieder aufs wesentliche konzentrieren, was auch gelingen konnte. Mit einem

weiteren 16. Platz starteten wir in diesen langen Tag.

Wir erholten uns aber erstaunlich schnell und konnten danach mit 3, 1, 1 den Tag super abschließen und uns auf den dritten Gesamtrang vorschieben. Wir waren voll in Schlagdistanz. Manfred König führte, Ian Southworth aus England auf Rang 2, alles sehr knapp.

Zwei Rennen waren für den letzten Tag angesetzt, und nach einem spannenden ersten sah es folgendermaßen aus: Ian auf Platz 1 (40 Punkte), Henk auf Platz 2 (43 Punkte), gefolgt von der Vitesse (44 Punkte).

Wir konnten uns sehr gut vom Start befreien und segelten eine gute erste Kreuz – wir kamen als erster oben an, der Vorsprung war beruhigend. Allerdings waren wir jetzt auf unsere Konkurrenten angewiesen: Ian durfte nicht zu weit nach vorne fahren. Die Plätze zwei bis sechs waren unglaublich knapp und zum Glück für uns verlor Ian noch auf der Zielkreuz und wurde Sechster.

Dies bedeutete für uns: Sieger der German Open!

Und dazu noch: Triple-Sieger 2014!

Diese Saison war für uns einfach traumhaft. Irgendwie gelang bei uns dieses Jahr einfach alles.

Ein Dank geht raus an das Team vom NRV um Wettfahrtleiter Klaus Lahme, die eine schöne German Open mit einer schönen Feier am Samstag auf die Beine gestellt haben. Gerne wieder!

Das Team Henk wünscht ein frohes Neues Jahr! Man sieht sich in 2015!

Till Krüger für Team Henk



Picture by NRV



Picture by NRV



Picture by NRV

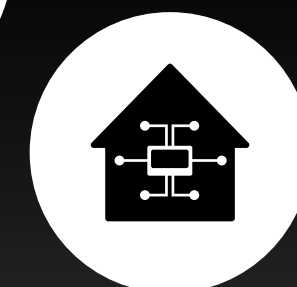
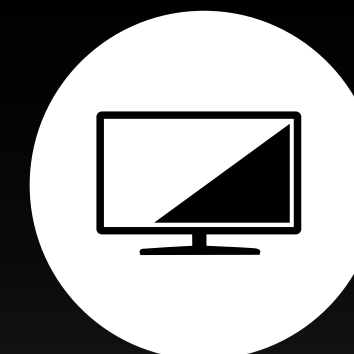
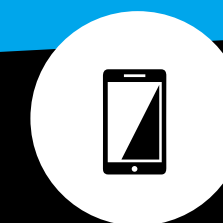


Picture by NRV

EGAL WO SIE IHR PROBLEM GEKAUFT HABEN. WIR HELFEN IHNEN!

WIR INSTALLIEREN UND
KONFIGURIEREN:

- + TV / Video / HiFigeräte
- + Multiroom-Systeme
- + Netzwerke
- + Telefonanlagen
- + Sat- und Kabelanlagen



LOEWE. SAMSUNG *Metz* SONOS *Pioneer* marantz **KEF**

PREMIUM TECHNIK
PREMIUM SERVICE



media@home
Athmer

media@home Athmer e.K., Inh. Björn Athmer
Blankeneser Bahnhofstr. 48 • 22587 Hamburg
T 040 / 86 08 85 • F 040 / 86 63 320
media@home-athmer.de
www.mediaathome-athmer.de



J/24 Weltmeisterschaft 2014 - Newport, USA



Wie schon vor zwei Jahren machten wir uns auch dieses Jahr auf den Weg zur Weltmeisterschaft in die USA. Vollgepackt mit Ausrüstung machten sich Felix, Timo, Jeronimo, Daniel, Frithjof und unser allseits bekannter Herbergsvater Stephan von Berlin auf nach Newport. Eine unserer ersten Amtshandlung war die Übernahme unseres Charterbootes. Dank guter Vorbereitung und einiger Übung konnten wir schnell zur Vermessung. Diese lief auch hervorragend, bis der Kiel vermessen wurde und an zwei Stellen zu dünn war. Zum Glück half uns aber der Eigner unseres Bootes, jemanden aufzutreiben, der uns half, den Kiel zu überarbeiten. Leider verloren wir durch die ganze Arbeit einen Trainingstag. Wir waren nicht die einzigen, die Probleme mit dem Kiel hatten. Es mussten bestimmt 20 Teams ihren Kiel überarbeiten. Immerhin hatten wir noch einen ganzen Wassertag vor dem Practice Race, den wir nutzten um uns mit unserem Charterboot vertraut zu machen. Leider übertrieben die Chilenen etwas bei der Reviererkundung: Sie fuhren auf dem Weg nach Hause auf der falschen Seite der Fahrwassertonne vorbei und und parkten ihr Schiff auf einem Felsen, wodurch sie ihren Kiel um einen halben Meter nach hinten optimierten. Der Practice Race-Tag hatte es in sich. Zur Bahn brauchten wir fast eineinhalb Stunden. Die hervorragende Aussicht auf die Traumschlösser von Newport und die ehemaligen America`s Cup Yachten ließ die Zeit jedoch schnell vergehen - kein Vergleich mit Kiel. Das Practice Race verlief ereignislos und wir waren mit unserer Performance zufrieden. Der Abend hatte es dann aber noch in sich: Nach einem Besuch im lokalen Fischrestaurant und dem abendlichen Absacker in

einer Seglerbar wollten wir zurück ins Hotel. Auf dem Parkplatz angekommen, war unser Bus verschwunden. Nachdem klar war, dass sich keiner von uns einen Scherz erlaubt hatte, fanden wir unseren Bus bei dem lokalem Abschleppunternehmen wieder und durften ihn auslösen. Letztendlich stellte sich heraus, dass der Parkplatz nur während der Ladenöffnungszeiten benutzt werden darf und einer der Anwohner zum Spaß jedes Auto, welches sich nach Ladenschluss dort befindet, abschleppen lässt. Der erste Regattatag lief ordentlich. Bei 17 Knoten und einer alten Atlantikwelle von zwei Metern, die entgegen der Windrichtung lief, sah man einige Crews die Fische füttern. Wir wurden davon nicht ganz verschont, kamen jedoch mit den Bedingungen gut zurecht und konnten zwei Top-15-Ergebnisse ins Ziel bringen. Am folgenden Tag entschieden wir uns leider im ersten Rennen für die falsche Seite und konnten uns davon nicht mehr richtig erholen. Das zweite Rennen des Tages hatte es in sich, nach einigen Startversuchen wurde unter Black Flag gestartet. In diesem Start erwischte es uns mit 12 anderen Teams. Wir waren verwundert, da sich die Peilung während der Startphase verändert hatte. Am Land reichten einige Teams Protest ein. Dank einer Filmaufnahme konnte dargestellt werden, dass das mittlere Startschiff deutlich nach hinten getrieben war. Felix, Timo und die Crewmitglieder der anderen Teams verhandelten bis nach Mitternacht im Jury Office. Am Ende sprang eine Wiedergutmachung für alle betroffenen Teams heraus. Am Mittwoch herrschte erst einmal Flaute und Startverschiebung. Wir luden uns kurzerhand selbst zu einem Besuch im New York Yacht Club ein und bekamen

sogar noch einen Gratis-Kaffee, den wir auf der Clubterrasse genossen. Am Nachmittag setzte der Wind ein und es wurden zwei Rennen gesegelt. Trotz guter Ansätze brachten wir es nicht fertig, ein ordentliches Ergebnis einzufahren. Mit einem Frühstart und einem viel zu verhaltenen Start war kein Blumentopf zu holen. Leider setzte sich dieser Trend auch am folgenden Tag fort. Die Wettfahrtleitung erwartete ordentlich Wind und Wellen auf der Seebahn und entschied sich deshalb in der Bucht zu segeln. Diese Bahn stellte sich als extrem anspruchsvoll heraus: Viel Strömung und dazu noch zwei Inseln im Norden und im Süden des Kurses, welche die ganze Sache nochmals erschwerten. Wir kamen einfach nicht mit diesen Bedingungen zurecht und konnten nicht die Platzierungen ersiegeln, die wir uns erhofften. Am letzten Tag wollten wir nochmals zeigen, zu was wir fähig sind. Wir brachten noch mal eine ordentliche

Wettfahrt ins Ziel. Bei der Weltmeisterschaft blieben wir letztendlich deutlich hinter unseren Erwartungen. Trotzdem hat sich der Trip über den Teich gelohnt. Der veranstaltenden Club Sail Newport gab sich alle Mühe und lieferte besonders an Land eine tolle Organisation ab. Gerade bei den Abendveranstaltungen versuchten wir, für die Weltmeisterschaft in Deutschland zu werben, und bekamen viel positive Resonanz. So hoffen wir, einige Crews auch nächstes Jahr bei uns in Boltenhagen zu treffen. Besonders freuen können wir uns hoffentlich auch auf die Teilnahme von U25 Teams aus Übersee. Abschließend wollen wir uns natürlich bei unserem Sponsor Stephan bedanken, denn ohne ihn wäre dieser Trip überhaupt nicht möglich gewesen.

Bis zur nächsten Regatta! Eure JJone

Bootsname	Steuermann/-frau	Nation
1. Cougar	Will Welles	USA
2. Bruschetta	Mauricio Santa Cruz	BRA
3. Helly Hansen	John Mollicone	USA
4. Team Tarheel	Greg Griffin	USA
5. Honey Badger	Travis Odenbach	USA
6. Luca vive	Alejo Rigoni Gonzalez	ARG
7. Clear Air	Rossi Milev	CAN
8. Sokokumar	Mark Hillman	USA
9. Nautalytics	Mike Ingham	USA
10. Bangor Packet	Anthony Parker	USA
11. Extasis	Pedro Garra	URU
12. Pipe Dream	Mike Marshall	USA
13. Semi Pro	Matias Seguel	CHI
14. Mental Floss	Aidan Glackin	USA
15. SeaBagsJ24.com	Carter White	USA
16. Gringa DC	Vernon Robert	CHI
17. GEKKO	Nobuo Nakazawa	JPN
18. 3 Big Dogs	Pat Toole	USA
19. Cacique	Sergio Pendola	ARG
20. Panceta Doble	John Wilsey	USA
21. Elvis	Nicolas Cubria	ARG
22. White Squall	Shigetoshi Shirahama	JPN
23. Scaramoush	Luis Olcese	PER
24. Blitz	Al Constants	USA
25. Hawkeye	Robert Povey	BAR
26. Bob Dylan	Mike Sudofsky	USA
27. Fox	Keiji Kondo	JPN
28. Wayra	Javier Arribas	PER
29. Tempus	Koji Matsumoto	JPN
30. Navtech.ca	Thomas E. Barbeau	CAN
31. Long Shot	John Poulson	USA
32. Dogfish	Bob Kinsman	USA
33. Tremendous Slouch	Scott Milne	USA
34. Cocoon	Fernando Montes	ARG

35. Bash	Ron Medlin	NC
36. Drivers Wanted	Ted Bartlewski	CAN
37. JJONE	Frithjof Schade	GER
38. Classic	James Howard	USA
39. Tiamat	Lucas Peschiera	PER
40. Bearlymuven	Lindsey Nahmias Turowski	USA
41. BayGull - Accenture	Nicolas Mabboux	CAN
42. S	Kenneth Porter	MEX
43. Roo	Shawn Murray	USA
44. OZ	Rolf Turnquist/Bill Allen	USA
45. Mr. Hankey	Andrew Carey	USA
46. A1	Thomas Taylor	CAN
47. OZ	Tom Doran	USA
48. Journey	Blair Dinsdale	CAN
49. Mr. H	Michael Howarth	CAN
50. Buschwhacker	Dan Busch	USA
51. Motorhome	Joshua Bone	USA
52. Shifty	Martin Gallagher	USA
53. Youth J24 USA	Liam McCarthy	USA
54. Adrenaline Rush	Ben Maloney	CAN
55. BadMoon	Kelly Holmes-Moon	USA
56. Tasmanian Devil	Steve Wood	USA
57. Velocidad	Christopher Stone	USA
58. Little Martha	Chris Clancy	USA
59. Heffa	Margaret Borden	USA
60. Monster Fish	Luis Alvarez	MEX
61. A-salt	Edmond Rees	CAN
62. Half Ass	David Noble	USA
63. El Jetón	Aroldo de Rienzo	MEX
64. Critter	James Baurley	USA
65. Dr. Feelgood	Lambert Lai	USA
66. Premature grey	Stephan Blais	CAN
67. Siren	Tonja Holmes-Moon	USA
68. Bandit	Luke Mc Bride	IRL
69. Significant Other	Russell Cook	USA

Alsterglocke

Samstag, 18. Oktober 2014. Steg und Clubhaus des Hamburger Segel-Clubs sind in dichten Nebel gehüllt. Müde Gestalten umklammern Kaffeebecher. Auch einige Crews umweht noch der Nebel der Washington Bar. Auf dem Wasser regt sich kein Lüftchen. Startverschiebung.

Beim Skipper's Briefing hat Alsterglocken-Organisator Lennart Klemp einige Neuigkeiten zu verkünden. Neuigkeit 1 ist offensichtlich: Die Alsterglocke ist jetzt ein durchdesigntes Event mit Sponsorenwand, Lounge-Musik und sogar Ordner-Westen mit Logo. Was für ein Unterschied zu den Bade-Festen früherer Jahre, als noch die Kutter-Crews von der Elbe auf der Alster einfiehl! Neuigkeit 2: Auf den Stegen sind keine Bierkästen mehr erlaubt. Im vergangenen Jahr hätten die Helfer 40 (!) Kästen und einige Einkaufswagen voller Leergut weggeschafft. Einige der bekannten J/24-Reeder scheinen das geahnt zu haben; zumindest liegt die Wasserlinie ihrer Zweitschiffe am HSC-Steg verdächtig tief...

Einen Seitenhieb auf die J/24-Klasse kann Lennart sich nicht verkneifen und sorgt damit nicht nur beim Klassenpräsi für Stirnrunzeln: Immerhin bilden die

„Hochseeconger“ eine der größten One-Design-Klassen der Welt. Und auch die Alsterglocke wäre ohne sie um 20 Teilnehmer ärmer. Dass die Klasse gern und oft Starts übt, sollte man da doch verkraften können.

Das Warten auf den Wind (und darauf, dass die pitschnassen Boote abtrocknen) ist eine gute Gelegenheit, die Mitglieder der Zweit-Crew kennenzulernen. Auch dieses Jahr präsentieren sich auf den J's hübsche Mischungen: Die Pinckis segeln mit den Glennis, beim Hungrigen Wolf sitzt mit Lea von der Tøsen erstmalig eine Steuerfrau an der Pinne. Die Avalancha hat beim Bikini Inspektor angeheuert, und auf der Rotoman tritt ein Teil der Ex-Rubin-Crew das Erbe von Hans-Otto Schümann an. Auf dem Pfau segelt ein Teil der Patent II-Crew, mehrmalige deutsche Meister in der X-332. Es verspricht, spannend zu werden.

Gegen halb elf lichtet sich endlich der Nebel und schon setzt ein schöner Wind aus südlicher Richtung ein. Es geht also rechtsherum. 11.15 Uhr, Startsignal für die J/24. Alle 18 sind sauber gestartet, kein Rückruf. Schon früh zeigt sich, wer an diesem Tag auf der Alster den richtigen Riecher hat. Als erstes Boot erreicht United 5 die Wechselzone, und Altmeister Peer Kock übernimmt.



Picture by Pepe Hartmann

PEPE HARTMANN

KONZEPT • DESIGN • FOTO



Team Rubin/Rotoman ist ihnen dicht auf den Fersen, ebenso Team Schönfeldt/Vitesse. Bei Team Langhans/Krüss geht das erste Crewmitglied baden, als der Steuermann schnell noch einmal anluvt, die Mastfrau aber schon abspringt. Sie kann sich aber sicher an Land retten. Weniger glimpflich geht es später für Avalancha-Vorschiffsfrau Jule aus: Sie fällt unglücklich, Hand gebrochen, Krankenhaus, einige Tage später OP, aber zum Glück keine bleibenden Schäden.

Runde um Runde baut das Team Kock/Kähler seinen Vorsprung aus, gefolgt von Rotoman und Team Schönfeldt/Vitesse. Mittlerweile herrscht T-Shirt-Wetter, und das nicht allein wegen des geschmuggelten Biers und Sherrys. Das Feld zieht sich weiter auseinander - glücklich, wer den nachmittäglichen Rechtsdreher bemerkt hat. United 5 überrundet die ersten J's. Die Jungs sind in einer anderen Liga unterwegs - bahnt sich da seit langer Zeit der erste Alsterglocke-Sieg einer J/24 an? In ihrem Rausch überrunden die Jungs gleich ein zweites Mal das Schlusslicht der J/24-Flotte. Jubel beim Zieldurchgang.

Auch der kreative Zieldurchlauf hat bei der Alsterglocke Tradition. JJOne fährt mit einer geklauten Samtkordel am Bug und einer Art Rücken-Performance über die Linie. Beim Bikini Inspektor fahren kurzerhand beide Crews die letzte Runde.

In diesem Trubel steuert eine still und leise ihre Jolle vom Typ X1 ins Ziel: Silke Hahlbrock, Matchrace-Ass und Taktikerin auf der Vega Ragazza. Mit ihrer Schwester Maren, Chris Winnington und dem Ruder-Olympioniken Basti Seibt segelt sie die beste berechnete Zeit der Alsterglocke 2014. Knapp sieben Minuten trennen sie am Ende von den Zweitplatzierten: Jan Kaehler und Peer Kock! Stefan Karsunke/Leif-Tom Loose auf dem zweiten, Frank Schönfeldt/Tina Löfing auf dem siebten und Till Pomarius/Jannes Holthusen auf dem neunten Platz komplettieren das sehr gute Abschneiden der J/24-Flotte.

Es wird noch ein langer Abend im HSC, der Zapfhahn glüht, die Wangen auch. Von Booten auf Stege zu hüpfen und andersherum macht einfach gute Laune - egal, wo man letztendlich auf der Ergebnisliste landet. Später verlagert sich die Party auf den Kiez, wo Teile der Tutima- und der North Sails-Crew fast die Kneipe „Zur scharfen Ecke“ zum Einsturz bringen. Aber das ist eine andere Geschichte ...

Lina Nagel für Team Pfau

WWW.PEPE-HARTMANN-PHOTO.DE



Protokoll der Mitgliederversammlung Kiel-Schilksee, 27. Juni 2014

Versammlungsführer: Jan-Marc Ulrich (JMU)
Protokollführer: Johann Huhn
Beginn der Versammlung: 20:00 Uhr
Anzahl anwesenden Mitglieder: 54

1. Begrüßung

Der 1. Vorsitzende der Deutschen J/24 Klassenvereinigung e.V., Jan-Marc Ulrich, begrüßt um 20:00 Uhr die anwesenden Mitglieder und Gäste im Yacht Club Strande zur Jahreshauptversammlung 2014.

2. Bericht des Vorstands

Rückblickend auf die Saison 2013 sowie auf die ersten Regatten im Jahr 2014 stellt der 1. Vorsitzende eine anhaltend positive Entwicklung der Deutschen Klassenvereinigung fest. So nahmen an der WM in Irland 5 Boote aus Deutschland teil, an der EM in Monaco sogar 22 Crews. In Deutschland hat sich mit dem Pfingst Cup in Glücksburg eine weitere große Regatta etabliert, an der in diesem Jahr bereits 23 teilnehmende Crews gezählt werden konnten. Ein wichtiges Thema für die Deutsche Klassenvereinigung ist die WM 2015, die in Deutschland stattfinden wird. Neben der Erhöhung des benötigten Etats wird in den kommenden Monaten die Organisation dieser Veranstaltung in den Vordergrund rücken.

3. Bericht der Kassenwarts Lars Häger

Durch den Eintritt vieler neuer Mitglieder in die Deutsche J/24 Klassenvereinigung e.V. wurde in 2013 ein Mitgliederrekord erzielt. Die einhergehenden Einnahmen wurden teilweise für die Messeauftritte und die Klassenabende während großer Regatten genutzt, zum Großteil jedoch u.a. für die WM 2015 zurückgelegt. Der Kassenwart erwartet, dass durch die neuen Crews die Mitgliederanzahl der Klassenvereinigung weiter ansteigt und fordert die anwesenden Gäste auf, über einen Eintritt nachzudenken.

4 Bericht der Kassenprüfer Rolf Stupperich und Carsten Kerschies

Die Kassenprüfer stellen die ordnungsgemäße Haushaltsführung fest und empfehlen die Entlastung des Vorstands.

5. Entlastung des Vorstands

Als Mitglied schlägt Manfred König die Entlastung des

Vorstands der Deutschen J/24 Klassenvereinigung e.V. vor.
Der Vorschlag erhält 54 Stimmen bei 0 Gegenstimmen und 0 Enthaltungen. Damit ist der Vorstand entlastet.

6 Wahl des Vorstands (Wahlleitung: Manfred König)

Roland Böhm (Öffentlichkeitsarbeit), Lars Häger (Kassenwart) und Carsten Kerschies (Kassenprüfer) stellen sich für den neuen Vorstand in ihrer bisherigen Position nicht erneut zur Wahl. Die Klassenvereinigung dankt den Dreien für ihr Engagement in den letzten Jahren.

Mit folgendem Ergebnis wird der neue Vorstand der Deutschen J/24 Klassenvereinigung durch die anwesenden Mitglieder gewählt:

		S	GS	E
1. Vorsitzender	Jan-Marc Ulrich	53	0	1
2. Vorsitzender	Stefan Karsunke	53	0	1
Kassenwart	Till Pomarius	54	0	0
Öffentlichkeitsarbeit	Lina Nagel	54	0	0
Kassenprüfer	Rolf Stupperich	53	0	1
Kassenprüfer	Lars Häger	53	0	1

S: Stimmen, GS: Gegenstimmen, E: Enthaltungen

Der neugewählte Vorstand nimmt die Wahl an.

7. Verschiedenes

World Council Meeting

Im Oktober findet beim NRV in Hamburg das World Council Meeting der International J/24 Class Association statt. Das World Council Meeting findet stets in dem Land statt, in dem im folgenden Jahr die Weltmeisterschaft ausgetragen wird. Zur Unterstützung der Veranstaltung werden Übersetzungskennntnisse in Italienisch – Englisch gesucht.

Weltmeisterschaft 2015

Das Sponsoring für die Weltmeisterschaft 2015 in Boltenhagen deckt noch nicht das benötigte bzw. gewünschte Budget ab. Es wird noch ein Hauptsponsor gesucht, dazu wird der Vorstand in Kürze Gespräche führen.

Die NRV Marketing GmbH wird die Weltmeisterschaft planen. Die Internationale Jury ist bereits gefunden und hat die Teilnahme zugesagt.

Für die Organisation im Vorfeld und während der

Weltmeisterschaft werden Helfer gesucht. Die Crews der „Avalancha“, „Glen“, „Henk“, „Juelsand“, und „Hungriger Wolf“ stellen sich im Rahmen der Jahreshauptversammlung bereits zur Verfügung.

Qualifikation zur Weltmeisters 2015

Die Weltmeisterschaft wird nicht offen sein, so dass sich die Crews zur Teilnahme qualifizieren müssen. Eine offene Weltmeisterschaft wäre bei der International J/24 Class Association zu beantragen. Die Chance auf Zustimmung ist gering, da es nach der offenen Weltmeisterschaft in Rochester an dem Qualifikationsmodus Kritik gab. Zu dem würden bei einer Öffnung der Startplätze weniger Charterboote zur Verfügung stehen. Die Qualifikation erfolgt über die nationale Rangliste und über zwei Sonderstartplätze. Die Anzahl der Startplätze für deutsche Crews wird über die Anzahl der Mitglieder der Deutschen Klassenvereinigung ermittelt, die der International J/24 Class Association gemeldet sind. Derzeit könnten 14 Startplätze für deutsche Crews vergeben werden, über die Anmeldung weiterer Mitglieder der Deutschen Klassenvereinigung könnte die Startplatzanzahl auf 20 erhöht werden. Davon ist jeweils ein Startplatz für das beste U25-Team und ein weiterer für die beste Damencrew.

Da die Anmeldung von nationalen Mitgliedern bei der International J/24 Class Association zur Erhöhung der Startplatzanzahl auf 20 mit Kosten von 1500 € verbunden ist, wird über diese Frage abgestimmt. Mit 52 Stimmen, 0 Gegenstimmen und 2 Enthaltungen, stimmt die Klassenvereinigung für die Erhöhung der deutschen Startplätze, über die Anmeldung weiterer Mitglieder der Deutschen Klassenvereinigung bei der Internationalen Klassenvereinigung. Auf Vorschlag des Vorstands wird über die Verlängerung der Qualifikation auf Kieler Woche 2015 diskutiert. Zur Zeit ist die Rangliste 2014 entscheidend. Durch eine Verlängerung wäre die Teilnahme für Crews möglich, die 2014 zu wenig Regatten gesegelt sind. Zu dem würde der Leistungsstand der Crews im Jahr 2015 stärker berücksichtigt werden. Kritisch wird an der Verlängerung gesehen, dass die Planbarkeit erschwert wird, wenn erst wenige Wochen vor der WM über die Startplätze endgültig entschieden wird. Zudem läuft bereits der Qualifikationsmodus, der durch die Verlängerung verändert werden würde. Der Antrag zur Verlängerung der Qualifikation wird durch eine Mehrheit der anwesenden Mitglieder abgelehnt. Ein weiterer Antrag, über Sonderstartplätze für Clubboote erhält Zustimmung durch die anwesenden

Mitglieder. Der Vorstand wird dies der International J/24 Class Association vorschlagen.

Warnemünder Woche

Die Meldezahl an der Warnemünder Woche ist wie in den vorherigen Jahren gering. Der Vorstand wirbt um die Teilnahme. Viele Mitglieder fanden das Meldegeld zu hoch und haben sich frühzeitig gegen die Teilnahme entschieden. Da der Veranstalter die Meldegeld gesenkt hat, werden einige Crews über eine Teilnahme nachdenken.

J/24 bei Maior

Der Kieler Yacht Club hat bei der Klassenvereinigung angefragt, ob Interesse an einer J/24 Startgruppe bei der nächsten Maior besteht. Die anwesenden Mitglieder sprechen sich gegen die Maior aus, da die zeitliche Nähe zum Pfingst Cup in Flensburg beide Startfelder schwächen würde.

German Open 2015

Die German Open 2015 soll eine Woche vor der Weltmeisterschaft 2015 in Boltenhagen stattfinden. Eine Mehrheit der anwesenden Mitglieder findet diesen Vorschlag gut, da ein starkes internationales Feld erwartet wird. Der Vorstand wird diesbezüglich Kontakt mit dem NRV aufnehmen.

Ranglistenpunkte auf Regatten im Ausland

Auf Vorschlag mehrerer Mitglieder wird über die Vergabe von Ranglistenpunkte auf Regatten im Ausland für die nationale Rangliste diskutiert. Schließlich wird über die Vergabe von Ranglistenpunkten auf alle nationalen Meisterschaften abgestimmt. Mit 34 Stimmen, 7 Gegenstimmen und 13 Enthaltungen wird dieser Antrag angenommen.

Ende der Versammlung: 21:30 Uhr

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 Hågar	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 Wilcox	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
2013	Tim Healy	Howth	Ian Southworth	Monaco	Peer Kock	Simon Grotelüschen	Flensburg
2014	Will Welles	Newport	Frank Schönfeldt	Ängelholm	Frank Schönfeldt	Frank Schönfeldt	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 www.hqhh.de Redaktion: Lina Nagel • Texte von Stadt, Land und Meer www.lina-nagel.de
--	---



Aufnahmeantrag

Aufnahmeantrag

Hiermit beantrage ich,

Vor-/Nachname (Firmenname bei Sponsoren):

Straße, PLZ, Ort:

Telefon privat/berufl.:

Fax privat/berufl.:

Telefon Mobil:

E-Mail:

Bootsname/Segel-Nr.:

Mitglied als:

CrewEignerjur. PersonSponsor

in die Deutsche J/24 Klassenvereinigung aufgenommen zu werden.

Datum / Unterschrift:

Mindest-Beitragsätze (Stand 01.08.2008):

Crew-Mitglieder

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.

SEPA-Lastschriftmandat

ich ermächtige die Deutsche J/24 Klassenvereinigung e.V., Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von Deutsche J24 Klassenvereinigung e.V., auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber:

IBAN:

BIC:

Mitglied als:

CrewEignerjur. PersonSponsor

Datum / Unterschrift:

Gläubiger-ID: DE33ZZZ00001211875
Deutsche J/24 Klassenvereinigung e.V.
c/o Headquarters Hamburg
Stadtdeich 27
20097 Hamburg

Mandats-ID: WIRD SEPARAT MITGETEILT

Till Pomarius c/o Nicolai • Griegstraße 27 • 22763 Hamburg • Tel.: +49 40-41183795 • Fax +49 40 878799999 E-Mail: kassenwart@j24.de
Bankverbindung: Deutsche J/24 Klassenvereinigung e.V. • IBAN: DE73430609672046851600 • BIC: GENODEM1GLS

Better by Design

Erfahrung
+ Entwicklung
+ Design
+ Produktionstechnologie
+ Service

= Segelmachen im
21. Jahrhundert



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