



# J<sup>®</sup> Deutsche Klassen- 24 vereinigung

2015/2016





S.Jürgensen/Mittelmann's Werft

| Von   | Bis   | Veranstaltung                                    | Revier                     | RLF  |
|-------|-------|--------------------------------------------------|----------------------------|------|
| 26.03 | 28.03 | 1°Trofeo Nazionale Classi Monotipo               | Nettuno, Italien           |      |
| 02.04 | 03.04 | Frühjahrs-Verbandsregatta 1                      | Hamburg                    | 1,10 |
| 08.04 | 10.04 | Trafeo Golfo Anzio e Nettuno                     | Nettuno, Italien           |      |
| 23.04 | 25.04 | XXXIII Trofeo Accademia Navale                   | Livorno, Italien           |      |
| 29.04 | 01.05 | Fleet Championship                               | Balatonszék, Ungarn        |      |
| 14.05 | 16.05 | Pfingst Cup / J/24 German Open                   | Glücksburg                 | 1,35 |
| 26.05 | 29.05 | J/24 Italian Nationals                           | Marina di Carrara, Italien | 1,15 |
| 28.05 | 29.05 | J/24 Berliner Meisterschaft<br>Rupenhorn-Regatta | Berlin                     | 1,15 |
| 28.05 | 30.05 | J/24 UK Nationals                                | Poole, England             | 1,15 |
| 04.06 | 05.06 | Elbe-Pokal-Regatta                               | Hamburg                    | 1,10 |
| 11.06 | 12.06 | Elbedamm Regatta                                 | Hamburg                    |      |
| 18.06 | 21.06 | Kieler Woche                                     | Kiel                       | 1,35 |
| 15.08 | 18.08 | J/24 European Championship                       | Plymouth, England          | 1,50 |
| 27.08 | 28.08 | Elbe-Sand-Regatta                                | Hamburg                    |      |
| 02.09 | 04.09 | J/24 Irish Nationals                             | Dun Laoghaire, Irland      | 1,15 |
| 10.09 | 11.09 | J/24 Hamburger Meisterschaft<br>Sanduhr Regatta  | Hamburg                    | 1,15 |
| 19.09 | 23.09 | J/24 World Championship                          | Wakayama, Japan            | 1,60 |
| 22.09 | 25.09 | Ungarische Meisterschaft                         | Balatonszék, Ungarn        | 1,15 |
| 01.10 | 02.10 | Senats-Preis                                     | Berlin                     | 1,10 |
| 15.10 |       | 33. Alster-Glocke                                | Hamburg                    |      |
| 12.11 | 13.11 | Väterchen Frost                                  | Hamburg                    | 1,15 |
| 10.12 |       | Weihnachtsmatchrace                              | Hamburg                    |      |
| TBA   | TBA   | Schwedische Meisterschaft                        | TBA                        | 1,15 |

Inhaltverzeichnis

|                                           |          |
|-------------------------------------------|----------|
| Termine 2016                              | Seite 02 |
| Einladung zur Jahreshauptversammlung 2016 | Seite 04 |
| Vorwort des 1. Vorsitzenden               | Seite 05 |
| Rangliste 2015                            | Seite 06 |

Berichte

|                                       |          |
|---------------------------------------|----------|
| World Council Meeting in Miami        | Seite 08 |
| Änderungen der Klassenregeln          | Seite 10 |
| Rupenhorn Regatta                     | Seite 13 |
| Pasquavela                            | Seite 16 |
| Saisonvorbereitung in Italien         | Seite 18 |
| JJone wird Vize-Europameister         | Seite 22 |
| Kieler Woche                          | Seite 28 |
| J/24 World Championship 2015          | Seite 38 |
| Die WM - Ein Sommermärchen            | Seite 54 |
| Ungarische Meisterschaft              | Seite 66 |
| Alsterglocke                          | Seite 70 |
| Protokoll der Mitgliederversammlung   | Seite 72 |
| Väterchen Frost                       | Seite 73 |
| Titelträger der J/24 Klasse/Impressum | Seite 74 |
| Aufnahmeantrag                        | Seite 75 |



Titelbild: S.Jürgensen/Mittelmann's Werft



Weltmeisterlich: Will Welles und Leopoldo Farias in der „Monster Bar“





Bild: Chris Howell

## EINLADUNG ZUR JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG 2016

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

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2016

Die deutsche J/24 Klassenvereinigung lädt hiermit alle Mitglieder zur Jahreshauptversammlung 2016 am Sonntag, den 19. Juni 2016 (Kieler Woche) um 19.00 Uhr im Yacht Club Strande ein.

#### Tagesordnung

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

Ich möchte gerne mit dem Wichtigsten anfangen: Danke! - Danke an alle die dazu beigetragen haben, dass die J/24 Weltmeisterschaft 2015 in Deutschland das geworden ist was sie war - ein Erfolg.

Viel des internationalen Lobes ist bei mir angekommen und das möchte ich hiermit an alle Beteiligten weitergeben.

Ob es finanzielle Unterstützung war, organisatorisch oder vor Ort beim Vermessen, den Abendveranstaltungen oder beim Abbauen, es hat alles vorbildlich geklappt. Ich bin froh, dass wir, der Vorstand, uns so auf die Klasse verlassen können.

2016 kehren wir nun zur Normalität zurück. Wir haben 15 Ranglistenregatten im Angebot, hier sollte für jeden genug dabei sein.

Höhepunkte sind wieder die Kieler Woche, diesmal im ersten Teil, und die German Open über Pfingsten in Flensburg. International bieten sich die Italien-Events am Anfang des Jahres an, später dann die Europameisterschaft in Plymouth/England.

Ich bin froh, dass einige Teams den Weg nach Japan finden werden um an der Weltmeisterschaft 2016 teilzunehmen. Ich beneide Euch um diese Reise.

2016 treten nun auch endlich die 2014 beschlossenen Regeln in Kraft. Ab 1. März 2016 gibt es die folgenden Änderungen:

- » der Motor muss nur noch 12kg wiegen und kann auch Gas oder elektrisch betrieben sein.
- » der Kompass darf nun GPS-gesteuert sein, auch das Start-Feature ist legal
- » das Minimumgewicht für Spinnakerbäume entfällt
- » das Vorstag darf jetzt einen Wantenspanner enthalten um die maximal erlaubt Länge genau einstellen zu können. Das Maß für die maximale Länge des Vorstages ändert sich nicht.
- » das Ruderblatt wird zukünftig ohne Pinne und Pinnenausleger vermessen und muss mindestens 11,2 kg wiegen. Die Pinne muss weiterhin aus Holz sein.
- » Gummiband ist nun zusätzlich erlaubt um:
  - » Segel unten zu halten
  - » den Rettungsring zu befestigen
  - » den Backstagsblock zurück nach oben zu ziehen
  - » das lose Achterstag (Tauwerk) aus dem Steuerbereich zu halten
  - » um die losen Enden von Fallen und Strecker am Mast oder vor dem Aufbau zu fixieren



Die vollständigen neuen Regeln sowie Erläuterungen dazu findet Ihr unter

[www.j24class.org/rules-regulations/class-rules/](http://www.j24class.org/rules-regulations/class-rules/)

Kaum ist die WM vorbei steht schon das nächste Großevent an. Deutschland ist turnusmäßig 2018 mit der Europameisterschaft dran. Wir müssen nun entscheiden ob wir diese ausrichten wollen und wenn ja wann und wo. Eine Herausforderung ist, dass 2018 die WM in Italien auf dem Gardasee stattfindet. Dies ist eine schwergewichtige Konkurrenzveranstaltung und wird nicht nur den deutschen Teams Probleme bei der Urlaubsplanung bereiten. Als mögliche Ausrichtungsorte kommen Flensburg oder Kiel zur Kieler Woche in betracht. Weitere Vorschläge sind herzlich Willkommen.

Ich wünsche uns allen eine erfolgreiche Saison 2016.



*Jan-Marc Ulrich*



JAHRESRANGLISTE 2015

|    | Steuermann/-frau  | RL-Punkte | Wt | WM-qualifiziert    |
|----|-------------------|-----------|----|--------------------|
| 1  | Frank Schönfeldt  | 138,85    | 9  | Europameister 2014 |
| 2  | Stefan Karsunke   | 129,67    | 9  | Rangliste 2015     |
| 3  | Tobias Feuerherdt | 128,95    | 9  | Rangliste 2015     |
| 4  | Till Pomarius     | 127,75    | 9  | Rangliste 2015     |
| 5  | Peer Kock         | 123,30    | 9  | Rangliste 2015     |
| 6  | Daniel Frost      | 123,15    | 9  | Rangliste 2015     |
| 7  | Dirk Strelow      | 119,75    | 9  |                    |
| 8  | Johann Huhn       | 119,60    | 9  |                    |
| 9  | Jan Kähler        | 118,48    | 9  |                    |
| 10 | Stephanie Köpcke  | 110,68    | 9  |                    |
| 11 | Manfred König     | 110,01    | 9  |                    |
| 12 | Tom Stryi         | 102,48    | 9  | Regel 4.9 RR       |
| 13 | Peter Langhans    | 96,56     | 9  |                    |
| 14 | Matthias Garzmann | 92,28     | 9  |                    |
| 15 | Frithjof Schade   | 81,72     | 9  |                    |
| 16 | Ragna Thönnessen  | 76,11     | 9  | Regel 4.8 RR       |
| 17 | Paul Ost          | 75,01     | 9  |                    |
| 18 | Nikolas Honnef    | 61,64     | 9  |                    |
| 19 | Corina Thiermann  | 51,86     | 9  |                    |
| 20 | Janne Schleifer   | 49,09     | 9  |                    |
| 21 | Christian Pfarr   | 31,55     | 9  |                    |
| 22 | Stefan Puxbaumer  | 25,70     | 9  |                    |
| 23 | Mike Schmolling   | 24,65     | 9  |                    |
| 24 | Jannik Barop      | 24,02     | 9  |                    |
| 25 | Rolf Stupperich   | 21,63     | 9  |                    |

OHNE RL-WERTUNG\*

|  | Steuermann/-frau     | RL-Punkte | Wt |
|--|----------------------|-----------|----|
|  | Lars Häger           | 44,84     | 8  |
|  | Lars Gibbe           | 43,07     | 8  |
|  | Roland Hauptmann     | 27,96     | 8  |
|  | Andreas Dillmann     | 14,14     | 8  |
|  | Marc-Daniel Möhlmann | 81,38     | 7  |
|  | Heiko Quandt         | 18,27     | 6  |
|  | Naomi Kosmehl        | 17,97     | 6  |
|  | Hans Bock            | 80,27     | 5  |
|  | Matthias van Hooft   | 40,14     | 5  |
|  | Carsten Kemmling     | 102,22    | 3  |
|  | Hauke Krüss          | 92,63     | 3  |
|  | Fabian Damm          | 83,64     | 3  |
|  | Tim Wiegand          | 75,63     | 3  |
|  | Ann-Kathrin Frank    | 57,50     | 3  |
|  | Jan Maraike Schulze  | 34,38     | 3  |
|  | Fabian Bläsi         | 31,94     | 3  |
|  | Michael Langhans     | 27,50     | 3  |
|  | Hanno Oetken         | 11,58     | 3  |

\* AUFGRUND ZU GERINGER ANZAHL AN WERTUNGEN





# WORLD COUNCIL MEETING 2015 IN MIAMI



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. Das WCM findet jährlich in dem Land statt, in dem im Folgejahr die J/24 Weltmeisterschaft stattfindet. Ist dieser Ort zu dezentral, wie z.B. Japan, wird ein möglichst zentraler Ort gewählt, in diesem Fall Miami, Florida/USA.

„War ich auch noch nicht“, dachte ich und freute mich schon auf Sonne, FlipFlops & Palmen, und das Ende Oktober. Wie sagt man - es geht schlimmer! Am Miami Airport angekommen wurde ich schon nach 20 Minuten in die Realität zurück geholt, die man sonst nur aus schäbigen RTL2-Sendungen kennt. Der Taxi-Fahrer war schon nicht ganz bei der Sache und nahm bei voller Fahrt den einen oder anderen Kantstein mit. Doch als wir an der Ampel standen und das Fahrzeug vor uns frontal von einem Auto, welches bereits von einem Polizeiauto verfolgt wurde, gerammt wurde und zwei Teenager raussprangen und flüchteten, da war mir klar, hier läuft etwas grundsätzlich anders. So war ich froh am Abend bekannte Gesichter zu treffen. Da Florida von Europa aus betrachtet nur „relativ zentral“ ist, war ich der einzige Teilnehmer unseres Kontinents, doch habe viele alte Bekannte wieder getroffen (von links nach rechts):

Javier Arribas (Peru) – Gesandter der peruanischen KV  
 Will Welles (USA) – Weltmeister 2014 und Präsident der amerikanischen KV  
 Julie Howell – Klassensekretärin  
 Tim Winger (USA) – Internationales technisches Komitee (ITC)  
 Koji Matsumoto (Japan) – Präsident der japanischen KV  
 Jorge Castillo (Mexiko) – Präsident der internationalen J/24 KV  
 ich für die deutsche KV.  
 Leopoldo Farias (Mexiko) – Präsident der mexikanischen KV  
 Rossi Milev (Kanada) – Gesandter der kanadischen KV  
 Kenneth Porter (Mexiko) – Vorstandsmitglied der internationalen J24 KV  
 Chris Howell, Klassensekretär (nicht im Bild)

Nach kurzer Begrüßung in der Hotelbar folgte ich einer mittlerweile alten Tradition und ging mit den beiden ortskundigen mexikanischen Präsidenten



Jorge und Leopoldo (Pollo) in eine Bar. Da Miami sehr südamerikanisch geprägt ist, hatten die beiden einen nicht zu verachtenden Heimvorteil und spielten diesen gnadenlos aus - es gab Drinks im 5-Minutentakt. Als ich am nächsten Morgen pünktlich zum Meeting erschien erntete ich ein wertschätzendes Kopfnicken der beiden, scheinbar konnte ich einigermaßen verheimlichen wie mies es mir ging...

Vorab - das vollständige Meeting-Protokoll ist unter [www.j24class.org/organization/class-documents/wcm-minutes/](http://www.j24class.org/organization/class-documents/wcm-minutes/) online einzusehen.

Bereits direkt nach den Meeting-Standards berichtete ich von der WM in Boltenhagen. Chris Howell, Tim Winger, Will Welles und Rossi Milev waren ja vor Ort gewesen und lobten die Organisation, die Mischung aus Regatten und Social Events sowie die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der deutschen Klasse. Angemerkt wurde, dass Charterschiffe zukünftig vorher vermessen werden sollen, um einen reibungslosen Ablauf für die Chartercrews zu garantieren.

Koji Matsumoto aus Japan stellte danach die Weltmeisterschaft 2016 in Japan vor (19.-23. September 2016). Alle Infos dazu findet ihr unter [www.j24.gr.jp/2016\\_worlds/](http://www.j24.gr.jp/2016_worlds/). Anzumerken ist noch, dass für 6 Crews, die mit ihrem eigenen Boot kommen ein Teil der Verschiffung der J/24 übernommen wird. Bei Interesse bitte direkt mit Koji in Verbindung setzen ([matsumoto@otsuki-pearl.co.jp](mailto:matsumoto@otsuki-pearl.co.jp)).

Wir überlegen die EM 2018 eventuell innerhalb der Kieler Woche zu organisieren. Alternativ gab es schon erste Gespräche mit dem Flensburger Yacht-Club.

Wir freuen uns auf Vorschläge und Ideen von Euch zu diesem Thema. Bitte beachtet, dass 2018 auch die WM in Europa ist, wir also terminlich idealerweise nicht hinter die Sommerpause planen.

Änderungen der Klassenregeln waren ja bereits für April 2015 angekündigt, da die ISAF jedoch einige Formulierungen nicht für sinnvoll erachtete, die geänderten Formulierungen aber wiederum die Abstimmung eine World Council benötigte, kam es zu einer einjährigen Verzögerung.

Dies betraf den GPS-Kompass, hier wollte die ISAF keinen Systemnamen (GPS) in eine Regel inkludieren, da damit zum Beispiel das europäische Positionierungssystem Galileo weiterhin verboten wäre.

Eine weitere Korrekturnotwendigkeit sah die ISAF bei der Art wie unser Rudergewicht gemessen wird (Ruder, Pinne und Pinnenausleger).

Beide Regeln wurden nun umgeschrieben und bestätigt. Ruder werden also zukünftig einzeln (also nur das Ruderblatt mit Beschlägen) gewogen und müssen mindestens 11.2 kg wiegen. Nach wie vor muss die Pinne aber aus Holz sein, falls also bei jemandem Ideen aufkommen diese aus Kohlefaser zu fertigen, das ist nicht erlaubt.

Sollte ein Ruder zu leicht sein muss Blei an der Achterkante oberhalb der Wasserlinie anlaminiert werden.



Blick auf das Regattarevier der J/24 WM 2019 in Miami/Florida

Die nächsten J/24 Weltmeisterschaften werden

- » 2017 Kanada, Lake Ontario (15. - 23. September).
- » 2018 Italien, Riva del Garda, Gardasee
- » 2019 Miami, Florida/USA,

also genau dort wo das World Council Meeting stattfand. Bei den kommenden Europameisterschaften sieht es folgendermaßen aus:

- » 2016 Großbritannien, Plymouth (15. - 18. August)
- » 2017 Ungarn, Balatonfüred
- » 2018 Deutschland (Turnusmäßiger Vorschlag)
- » 2019 Griechenland (Bewerbung liegt vor)

Es folgte eine Diskussion darüber, dass ggf. bisher legale Ruder plötzlich illegal sein könnten, deshalb könnte es sein, dass das Gewicht in den kommenden Jahren noch einmal nach unten korrigiert wird. Ruder die zu leicht sind, dürfen bis dahin das Blei lediglich mit Tape befestigen.

Das nächste World Council Meeting findet 2016 in Toronto, Kanada statt.

**1. Vorsitzender, Jan-Marc Ulrich**



## EFFECTIVE MARCH 1, 2016



World Sailing (formerly ISAF) has approved the new J/24 Class Rules. They have been published on their website and on the International J/24 Class website at <http://www.j24class.org/rules-regulations/class-rules/>. The official Rules are on the IJCA website along with an annotated, unofficial version that also included some corrections that we are currently working through with World Sailing. The corrections are mostly format issues – spacing, punctuation and **bold**. So here are some basics on the new Rules:

The new Class Rules are closed Rules, meaning that if the Rules do not specifically say that you may do something/change something/add something, then you shall not. The old Rules were also supposed to be this way, but over the years the way they were written and enforced became more of a mix of “if it doesn’t say you can, you can’t” and “if it doesn’t say you can’t, you can.” This is one of the major things we wanted to straighten out by going to the new Rules format. This will likely come around to bite us in the hind end a time or two by not allowing some things that have been common practice, but we will perhaps have to make some temporary allowances until they are fixed with the next changes. We have tried to envision everything, but I’m sure we have missed a few.

The other reason to go to this new format is that it is the standard World Sailing international Rules format. This should make working with World Sailing and the community of international race officials smoother. With the old Rules, we ran risks of interpretation. The intention of the new Rules was to try not to change anything except a few small items that were approved individually by the Class.

In the new Rules, you will find a lot of words in bold type face. These words have the meaning that they are given in the definitions in the Equipment Rules of Sailing (ERS). This is a document that you may wish to download from the World Sailing website because World Sailing likes to use these terms without any elaboration or further definition in the Rules. These definitions have a great deal to do with the interpretation of our Rules. **Boat weight** is the weight of the **boat**. **Boat** is the equipment used by the **crew** to take part in a race. It includes **hull, hull appendages, ballast, rig, sails, fittings, corrector weights** and all

other items of equipment except consumables, **personal equipment** and **portable equipment**. You have got a lot of definitions to consider right there.

The general format of the new Rules is as follows: **SECTIONS A & B** concern Class administration.

**SECTION C** concerns how the boat is raced, position of the mast, number of sails on board, personal equipment, portable equipment, cleaning and polishing—all things that may be done without effecting the Measurement Certificate. A few things that have been on the Measurement Certificate will drop off (like mast position and forestay length) because they can change every time you set the boat up. They still have to meet the same requirements as before, but you will not need a new Measurement Certificate every time you set up the boat.

**SECTION D** is about the hull. It tells about what the requirements are in a delivered hull and what you may change. Everything you change in this section requires a new Measurement Certificate.

**SECTION E** is about the hull appendages—keel and rudder—similar to D above.

**SECTION F** is the rig—mast, boom, spin pole, standing rigging and running rigging.

**SECTION G** is about sails.

**SECTION H** is the related drawings and diagrams.

**SECTION J** (no SECTION I) includes some new Rules that can be turned on in the Sailing Instructions, like jib only for Pan Am Games and frostbiting, a lower crew weight option, crew substitution and spare spinnaker. Remember that the Sailing Instructions must be approved by the Class for all international events, so these things will not be sneaking in at the whim of an Organizing Authority. There is also a Rule in this section that turns off the limitations on crew substitution and weight and number of sails for handicap events.

That’s about the gist of it. You should read the Rules a few times before March 1 and take a look at the ERS as well if you want to fully understand them. Before you make any changes to the boat, fully digest the sections of the Class Rules and the ERS that apply to what you are planning to do.

Fair sailing to all!

## EFFECTIVE MARCH 1, 2016

### These are the changes that were voted in at the World Council Meeting of 2014 in Germany:

**C.2.2(c)** While seated on the deck, **crew** shall have their torsos inboard of the lifelines and the **sheerline** at all times. Legs may be outboard of the **sheerline**.

*This Rule is an extension of RRS 49 which prohibits torsos outside the lifelines. World Sailing judges’ interpretation of this Rule is pretty much in line with what our new Class Rule says. We just make it much clearer in this Rule.*

**C.5.1(b)(1)** One outboard engine/motor of 12kg minimum weight empty of fuel. The engine/motor shall be stowed under a quarter berth or aft of the sill of the main companionway. Both the engine/motor and its fuel tank/battery shall be secured against movement in the event of capsize. Electric motors shall be weighed with a single battery if the battery is mounted on the motor during use. *This Rule allows the use of gasoline, propane or electric engines/motors. The weight requirement is less than what it used to be, but the engine/motor must be weighed without fuel.*

**C.7.2(a)(9)** A minimum of one fixed (if the mount for the device is fixed to the **mast** or **hull**, it satisfies this requirement) device to deliver either a magnetic compass heading or course over the ground. This device shall not include charting capability. *This Rule now allows for GPS-driven compasses (course over the ground). World Sailing does not want us to specify technology, only the functions that we will allow.*

**C.7.2(a)(7)** The vertical companionway hatch board shall be originally supplied by a licensed builder but may be replaced with one of the same design and material from any source. *The old Rule restricted the hatch board or its replacement to be supplied only by a licensed builder.*

**C.7.3(a)(4)** Electronic devices to record, measure and calculate speed or speed over the ground, distance, water depth, distance to a fixed point or line and time. Such devices shall not have charting capabilities. *These are the functions we will allow in electronic equipment. Technology is not specified, so equipment like the Velocitek ProStart and many other devices like it are now allowed.*

**C.7.3(a)(11)** Elastic (shock) cord may only be used for the following purposes:

- To hold down **sails**
- To retain the throwable lifesaving device in the ready position in the cockpit
- To return the **backstay** adjuster toward the un-tensioned position
- Across the back of the pushpit to keep the slack **backstay** from falling into the cockpit area.
- As a single length wrapped around the **mast** and/or across the cabin top behind the **mast** for the purpose of retaining rope tails.

*This expands the uses for which shock cord is allowed.*

**F.5 SPINNAKER POLE** *There is no longer a weight requirement on the spinnaker pole.*

**F.6.3(b)(1) Forestay** rigging links and/or rigging screw (turnbuckle). *This allows a rigging screw or turnbuckle on the forestay. The forestay length requirements have not changed. This only allows the forestay to be adjustable between 8595 mm and 8670 mm.*





# J/24 WORLD CHAMPIONSHIP JAPAN 2016



## Wakayama Japan Sep 19-23 2016



<http://www.j24.gr.jp/2016worlds.html>

## RUPENHORN REGATTA



Pictures by Chris Howell

Berlin Berlin, wir fahren nach Berlin...  
Eigentlich hatten wir nach dem Saisonauftakt auf der Alster einen Haufen Ideen, was man alles so segeln könnte im Süden und Westen Europas in Vorbereitung auf die WM – aber es lief dann doch wie so oft bei Team Vitesse: alle im Stress und überhaupt, also die vergleichsweise zeitsparende Variante und für die Rupenhorn-Regatta gemeldet. So ähnlich dachten wohl auch etliche andere Teams, so dass wir mit insgesamt 16 J/24 ein ganz ordentliches Feld zusammen hatten.

Am Samstag wie üblich hektisches Treiben am Kran, natürlich waren dann doch alle Schiffe rechtzeitig in der Havel – das ganze bei schönstem Frühsommerwetter. Steuerleutebesprechung fand auf der alten Helling statt und dann aber auch zügig los – schließlich war die Anreise ins Regattagebiet mindestens so weit wie in Kiel – aber das Panorama deutlich interessanter. Ein Teil unserer Crew schwelgte in alter und neuer deutscher Geschichte beim Anblick der feudalen Schlösschen, der Rest diskutierte über die an Land vergessenen Segelanweisungen...

Im Regattagebiet angekommen hatten wir Alsterfeeling: reichlich Winddreher und ziemlich böig. Zusätzlich frischte der Wind mit jedem Wolkenfeld vorübergehend so auf, dass man gut und gerne Fock fahren konnte, zumindest eine Kreuz lang, was an Bord natürlich zu den geliebten endlosen Diskussionen führte – hinterher hatten wir jedenfalls das Gefühl, immer genau das falsche Vorsegel im falschen Moment oben gehabt zu haben... Insgesamt waren wir dann aber mit der Serie 2-1-2-6 nicht unzufrieden. Vor uns mit einem Punkt weniger das Team Henk, hinter uns United 5 und Günni, in Lauerstellung die Lokalmatadoren von JJone, die die letzten 2 Rennen

gewannen und sehnlichst auf den Streicher warteten. Kompliment an die Wettfahrtleitung, die es mit den Winddrehern echt nicht einfach hatte, eine ordentliche Bahn auszulegen – und es dann auch noch schaffte, das letzte Rennen vor der aufziehenden Gewitterfront durchzubekommen – die erwischte uns erst auf dem Heimweg. Beim KaR angekommen war aber alles schon wieder trocken und man konnte zum gemütlichen Teil übergehen. Die Verpflegung vom Grill war super, im Anschluss wurde Fußball geguckt und auch verschiedene Parties in der näheren oder fernerer Umgebung unsicher gemacht – so waren dann morgens wie üblich auch einige zerknitterte Gesichter zu sehen.

Sonntag standen noch zwei Rennen auf dem Programm, diesmal bei deutlich flauerem Wind. Den besten Riecher für Windfelder zeigten die Locals – die Henks hatten Frithjof angeheuert – und wir hatten mal wieder das Gefühl, immer genau falsch gefahren zu sein. Am Ende reichte es trotzdem ganz knapp fürs Treppchen mit einem Punkt Vorsprung auf United 5. Vorne machten es JJone und Henk noch mal richtig spannend – im letzten Rennen lag JJone nach der vorletzten Kreuz mit reichlich Abstand vorm Feld und Henk mit United5 und uns deutlich zurück im Feld, aber die Henks packten auf der finalen Kreuz noch mal einen aus und wurden Zweite, was am Ende mit einem Punkt zum Gesamtsieg reichte – Gratulation! Eine schnelle Siegerehrung im Sonnenschein bei ausnehmend leckerem Kuchenbuffet rundete die sehr gelungene Veranstaltung ab – Dank an die Ausrichter vom KaR für die tolle Orga!

Tina für Team Vitesse









Bild: S. Jürgensen/Mittelmann's Werft

# PASQUAVELA 2015

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 gebügelt 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: „Germania cinque-tre...“ - 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 windmäßig 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/ Pfanne/ Ofen. Um sicherzugehen, dass niemand krank wird, desinfizierten wir uns vorsorglich in der Buco-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, Buco-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 Buco. 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

|             |                       | Gesamt | WF1 | WF2 | WF3    | WF4 | WF5    |
|-------------|-----------------------|--------|-----|-----|--------|-----|--------|
| 1 GER 5420  | TOBIAS FEUERHERDT     | 5      | 1   | 1   | 6      | 1   | 2      |
| 2 GER 5381  | KARSUNKE STEFAN       | 9      | 8   | 2   | 2      | 2   | 3      |
| 3 ITA 416   | BONANNO IGNAZIO       | 10     | 2   | 3   | 5      | 4   | 1      |
| 4 HUN 11    | MICCIO FEDERICO       | 19     | 6   | 10  | 1      | 6   | 6      |
| 5 ITA 427   | SORIANO GAETANO       | 20     | 3   | 5   | 9      | 7   | 5      |
| 6 ITA 215   | MERCURI VINCENZO      | 23     | 4   | 6   | 4      | 9   | 20 DNF |
| 7 GER 5475  | JERONIMO LANDAUER     | 25     | 12  | 8   | 10     | 3   | 4      |
| 8 ITA 470   | DELICATI FABIO        | 30     | 5   | 9   | 3      | 13  | 20 DNS |
| 9 ITA 487   | RINALDI PAOLO         | 32     | 11  | 4   | 20 BFD | 5   | 12     |
| 10 ITA 474  | CAMPELLONE MATTEO     | 32     | 7   | 13  | 7      | 10  | 8      |
| 11 ITA 113  | SANTARCANGELO MANUELA | 40     | 13  | 7   | 14     | 11  | 9      |
| 12 ITA 502  | ONDABUENA ACADEMY     | 40     | 15  | 11  | 11     | 8   | 10     |
| 13 ITA 501  | MARIOTTI MASSIMO      | 42     | 9   | 12  | 8      | 16  | 13     |
| 14 ITA 489  | DE ROSSI FABIO        | 48     | 14  | 16  | 15     | 12  | 7      |
| 15 ITA 400  | GUADAGNI GUIDO        | 48     | 10  | 15  | 12     | 15  | 11     |
| 16 ITA 458  | SILVESTRI LUCA        | 55     | 18  | 14  | 13     | 14  | 14     |
| 17 GER 5493 | MIKE SCHMOLLING       | 64     | 16  | 18  | 16     | 17  | 15     |
| 18 ITA 207  | D'ALOISIO MAYO MARCO  | 69     | 17  | 17  | 17     | 18  | 20 DNS |
| 19 ITA 190  | POSILLIPO ALFRED      | 72     | 19  | 19  | 18     | 19  | 16     |



## SAISONVORBEREITUNG IN ITALIEN



Auch in diesem Jahr ging es für uns und unserer Rotoman im Frühjahr gen Süden nach Italien, um sich optimal auf die bevorstehende aufregende Saison vorbereiten zu können. Schließlich wollten wir bei der J/24-WM vor der eigenen Haustür ganz oben mitspielen. Leider zog es unseren Vorschiffmann Justus aus beruflichen Gründen nach Singapur, und es kam wieder einmal zu Positionswechseln an Bord. So wechselte Wolfgang von der Taktik- auf die Vorschiffs-Position und mit dem 22-jährigen Lukas Feuerherdt kam ein erfahrener Laser Segler neu ins Team dazu. Auch wenn die Rotoman mit Crew-Wechseln bereits einige Erfahrung hat, wirft es das Team doch immer einige Entwicklungsstufen zurück und so waren wir gespannt wie die ersten Trainingsschläge in Italien ablaufen würden. Doch entgegen unserer aller Erwartung lief es erstaunlich gut. So konnten wir direkt in den ersten zwei Wettfahrten in Porto Santo Stefano bei Pasquavela Tagessiege erzielen. Sicherlich spielte uns auch der sehr starke Wind in die Karten, doch waren wir schon ein wenig überrascht, dadurch aber auch noch motivierter und voller Freude auf die nächsten Wettfahrten und Regatten. So konnten wir gleich die erste Regatta in der neuen Crew-Besetzung für uns entscheiden. Ein Auftakt nach Maß!

Drei Wochen später sollten wir wieder in den Genuss des italienischen Essens und Wetters kommen - diesmal ging es nach Livorno zur Trofeo Accademia Navale. Allerdings erwarteten uns diesmal komplett andere Windbedingungen als noch zu Ostern in Santo Stefano. Sehr leichte Winde mit einer dafür vergleichbar sehr unruhigen See. Also eigentlich perfekt um auch bei solchen Bedingungen zu trainieren und die Feinabstimmungen zu perfektionieren. Die Abläufe an Bord wurden immer stimmiger und so sprang am Ende für uns ein 2. Platz heraus. Lediglich den Leichtwind-Spezialisten der italienischen Marine auf La Superba mussten wir uns geschlagen geben. Doch sollte es nicht lange dauern bis wir wieder auf die Marine Jungs treffen sollten. Denn Ende Mai ging es wieder zurück in die Sonne nach Cala Galera, wo dieses Jahr die italienische Meisterschaft ausgetragen wurde. Wieder reisten wir ein paar Tage vorher an um uns auf dem Revier einsegeln zu können und noch ein paar mehr Wasserstunden sammeln zu können. In dem 32 Boote starkem Feld konnten wir uns wieder weit vorne behaupten und so stand ein 2. Platz für uns nach dem ersten Tag auf der Ergebnisliste. Erst einmal sehr gut – genau so weitermachen war die Devise. Doch die Konkurrenz hatte etwas dagegen und so rutschten wir die nächsten

2 Tage einen Platz nach unten auf den 3. Platz in der Liste, denn der US-Amerikaner Keith Wittemore kam nach anfänglichen Durchschnittsplatzierungen so richtig in Fahrt und ließ auch die Jungs von La Superba noch mal um den schon sicher geglaubten Gesamtsieg zittern. Wir konnten völlig entspannt mit einem sicheren 3. Platz in den letzten Wettfahrttag starten. Aufholen konnten wir leider auch nicht mehr, so genossen wir einfach das wunderschöne türkisblaue Wasser, die Sonne und das Segeln. Sogar ein Delphin kam uns vor dem Start besuchen und spielte und sprang an unserem Bug herum. Zusammenfassend eine wirklich sehr schöne und auch lehrreiche Woche. Ein paar kleinere Fehler verhinderten dann doch öfter einen Tagessieg, im Großen und Ganzen waren wir aber sehr zufrieden. La Superba konnte den Gesamtsieg für sich behaupten, doch hätten wenige Boote mehr zwischen Keith und La Superba im letzten Rennen gereicht um das Ergebnis zu kippen.

**Euer Team Rotoman**









## JJONE WIRD VIZE-EUROPAMEISTER



Während wir diesen Text schreiben, setzt so langsam das Sprachvermögen wieder ein, was sich nach einer sehr ereignisreichen Woche in Frankreich mit vielen Emotionen zwischenzeitlich verabschiedet hatte. Aber alles der Reihe nach:

Unsere frisch gebackenen Vollakademiker und damit verpflichtungsfreien Crewmitglieder Timo und Felix machten sich am Donnerstag früh zusammen mit der Onshore Solutions Mannschaft um Stephan Goebel auf den Weg in das 1600 Kilometer entfernte Port du Crouesty. Nach kurzem Boxenstopp in Saarbrücken erreichten sie am Freitagnachmittag das sehr nett gelegene Hafenstädtchen in der südlichen Bretagne. Der arbeitende Teil des Teams um Jeronimo, Blacky (Daniel Schwarze) und unserem Ersatzsteuermann Loui (Daniel Frost) stießen am Freitagabend per Flugzeug dazu.

Dank einer sehr konzentrierten Aufbau- und Vermessungsaktion konnten wir bereits Samstagmittag die ersten Schläge und Speedtests machen.

Am Sonntagvormittag ging es noch einmal zum Trainieren aufs Wasser. Um 15 Uhr folgte dann im Luxushotel von Le Crouesty das Skippersmeeting mit warmen Worten (hauptsächlich auf Französisch), lauwarmem Applaus und kalten Häppchen.

Der Alt-Europameister Frank Schönfeldt und seine Crew wurden danach vom Hotelpersonal direkt in die Spa-Katakomben entführt, wo sie, anstatt beim Practice Race üben zu dürfen, ordentlich durchgeknetet wurden.

Auch wir fühlten uns gut vorbereitet und verbrachten den Nachmittag lieber mit mentaler Vorbereitung auf Montag.

Am Montagmorgen hatte der Wind deutlich zugenommen – es wehte ablandig mit guten 25 Knoten – in Böen bis 30. Es gab zunächst noch ein zweites Practice Race, bevor die zählbaren Rennen begannen. Wir starteten sehr gut mit einem dritten Platz in die Serie und hatten auch im zweiten Rennen einen hervorragenden Start. Leider riss uns auf der Startkreuz das Genuafall und wir entschieden uns dafür, in Anbetracht der kommenden dritten Wettfahrt das Rennen aufzugeben, in den Hafen zu fahren und das Fall zu tauschen. Das klappte auch alles in Rekordzeit, sodass wir pünktlich zum dritten Rennen mit neuem Fall wieder auf der Bahn waren. Diesmal erwischten wir leider keinen so guten Start und sahen uns zwei Minuten später auf Kollisionskurs mit der „New Generation“. Da wir Wegerecht hatten, wich die „New Generation“ zunächst aus, fing sich jedoch in letzter Sekunde noch eine heftige Böe ein, wodurch ihr Bug wieder hoch stellte und unser Schiff mit voller Wucht im hinteren Teil traf. Die Folge war ein circa kopfgroßes Loch in unserer Schiffswand, durch das Wasser einbrach. Wir mussten das Rennen aufgeben, die Segel bergen und in den Hafen motoren, während jeweils einer unter Deck die manuelle Bilgepumpe spielte und das Boot vor dem Untergang bewahrte.

In solchen Situation ist es natürlich unbezahlbar, wenn

man wie wir einen Bootsbaumeister im Team hat. Kaum an Land, rannte Blacky zum Bootsbauladen und kaufte Glasfasermatte und Polyester. Wir kranten das Boot und Blacky schritt zur Tat: Kurz anflexen, zwei Lagen innen, zwei Lagen außen und zwei Helly Hansen Sticker später war das Boot wieder einsatzbereit für den nächsten Tag. In weniger als vier Stunden hatte Blacky die Regatta für uns gerettet. Die Jury entschied in der Wiedergutmachung, dass das Rennen, in dem unser Genuafall gerissen war, nicht unsere Regattaleistung widerspiegelte und deshalb aus der Wiedereinsetzung rauszurechnen war. Wir sollten unseren Durchschnitt aus den Rennen 1, 4, 5 und 6 als Wiedergutmachung für das 3. erhalten. Es war also noch alles drin, wir mussten nur am nächsten Tag Vollgas geben.

Leider verpassten wir abends die Cocktaillfahrt, auf der die anderen Crews mit einer großen Fähre entlang des Quiberon Bay geschippert wurden und dabei Häppchen und Cidre gereicht bekamen.

Dienstag herrschten ähnliche Wetterbedingungen wie Montag und wir waren hochmotiviert. Wir starteten mit einem guten fünften Platz in den Tag und konnten in Rennen zwei und drei unsere Leistung noch weiter steigern. Es zeigte sich ziemlich deutlich, dass man, je weiter links man war, desto schneller zur Luvbahnmarke kam. Dank guter Starts und gutem Speed wurden wir mit den Plätzen drei und zwei belohnt. Damit hatten wir ein überragendes Comeback hingelegt und befanden

uns nun auf Rang drei, mit vier Punkten Rückstand auf den zweitplatzierten Briten und acht Punkten auf Mike Ingham.

Am Abend stand eine Käse-, Austern- und Weinverkostung auf dem Eventplan. Als die Veranstaltung gegen 22 Uhr abzuebben drohte, wollte das ungarische Team mit ein paar Kisten Bier und eigener Musik für Stimmung sorgen. Die Damen und Herren an der Theke untersagten jedoch beides, weshalb wir kurzer Hand die gesamte Klasse in unsere Ferienwohnung, aka „Maison JJOne“, einluden. Onshore Manager Stephan überzeugte mit unvergleichbarer Professionalität an der Bar und schaffte es, jeden noch so ausgefallenen Rumcocktail zu mixen und dabei nach eigenen Angaben nur zwei kleine Weinschorlen zu trinken.

Am Mittwoch wurde aufgrund einer Sturmwarnung bis zum späten Nachmittag nicht gesegelt. Erst um 17 Uhr entschied die Wettfahrtleitung, für ein Abendrennen auszulaufen. Wir starteten gut und waren am Luvfass noch dritte vor dem Briten, der auch noch die Tonne berührte und eine gelbe Flagge zog. Leider konnten wir seinen Speed auf Vorwind nicht voll mitgehen und verloren einige Boote. Unser Versuch, ihn auf der letzten Kreuz noch zu passieren, scheiterte und wir beendeten die Wettfahrt mit einem zehnten Platz.

Viele Teams freuten sich, dass die Wettervorhersage für Donnerstag etwas weniger Wind ankündigte. Dass es jedoch so wenig Wind werden sollte und wir gar



kein Rennen mehr starten konnten, damit hatte keiner gerechnet. Uns sollte es recht sein, denn damit waren wir weiterhin Dritte in der Gesamtwertung und zweitbestes europäisches Team, also Vizeeuropameister. Dieser Erfolg wurde sogleich an Land gefeiert.

Gerüchte, dass die nachmittägliche Feierei damit zu tun hatte, dass ein Teil der Crew bei der Siegerehrung vom Treppchen fiel und die Hälfte der Bühnendekoration mit zu Boden riss, dementieren wir. Es folgte eine lange Nacht, die mit einer weiteren Party und circa 50 Seglern in der „Maison JJOne“ endete.

Kurz vor der Abreise belauschten wir ein Gespräch zwischen einem nichtsegelnden Briten und dem britischen Team über die Frage, wieso man mit einem zweiten Platz Europameister werden kann: „Well, the first place is a US team and therefore they are not in the European ranking.“ Darauf der Nichtsegler:

„What are the freaking Yankees doing at a European Championships anyway?“ Antwort vom Briten: „Well, they show us how it's done!“ In diesem Sinne herzlichen Glückwunsch an Mike Ingham und sein Team zum 1. Platz bei der Regatta und an Duncan und sein Team zum Europameistertitel.

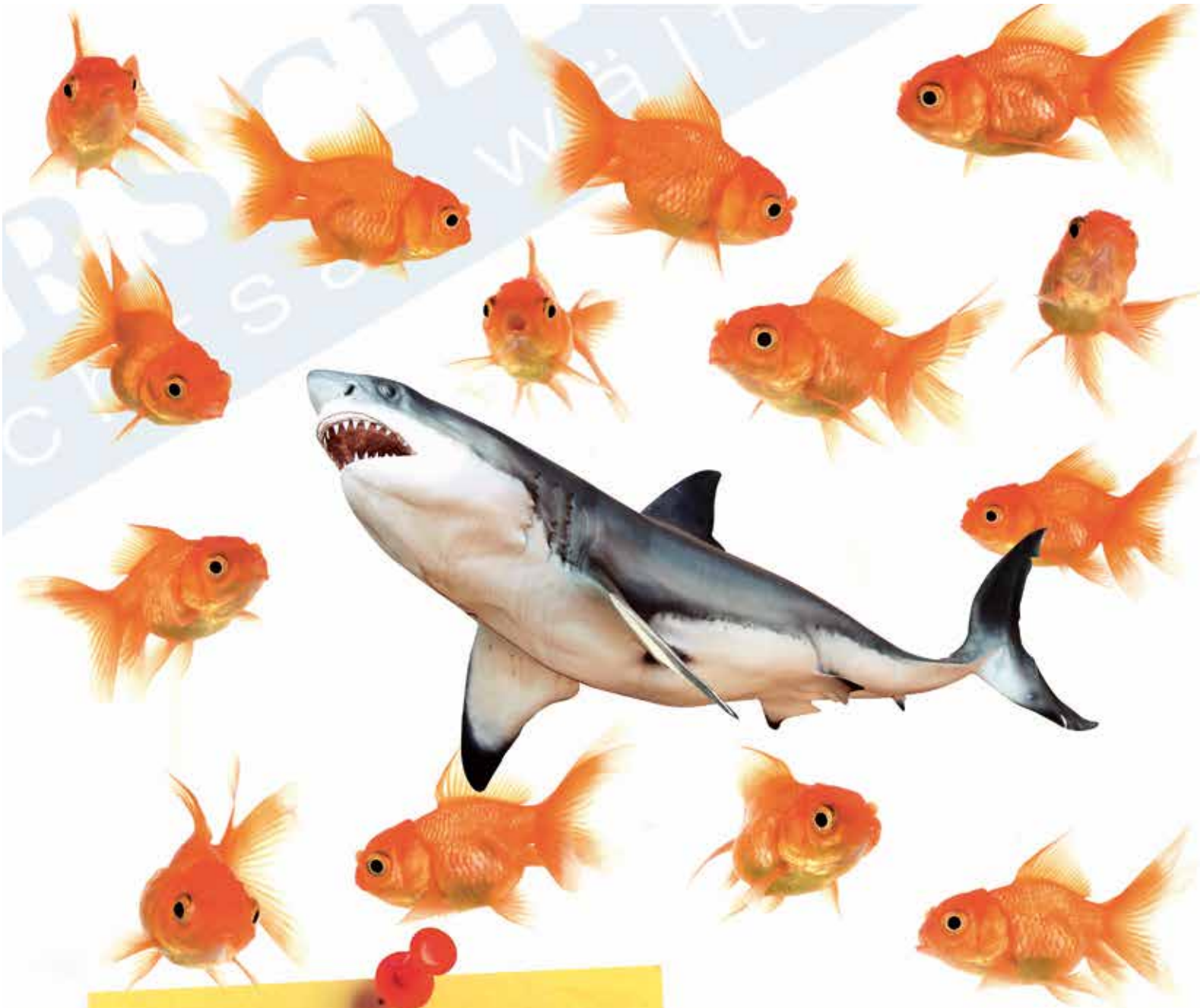
Vielen Dank auch an Aorelian und die Organisatoren für das schöne Event und vor allem die Hilfsbereitschaft nach unserem schrecklichen Crash am 1. Tag.

Zum Abschluss noch die Weisheit der Woche von unserem Onshore Solutions Manager Stephan: Lieber vom Segeln gezeichnet, als von Rembrandt gemalt.

In diesem Sinne, Eure JJone

|    |          |                      | Gesamt | WF1 | WF2  | WF3     | WF4     | WF5     | WF6     | WF7     |
|----|----------|----------------------|--------|-----|------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1  | USA 5443 | INGHAM MIKE          | 9.00   | 1   | 1    | 3       | 14      | 2       | 1       | 1       |
| 2  | GBR 4265 | MC CARTHY DUNCAN     | 16.00  | 2   | 2    | 2       | 3       | 9       | 4       | 3       |
| 3  | GER 5475 | FROST DANIEL         | 16.30  | 3   | DNF  | 3.3 RDG | 5       | 3       | 2       | 10      |
| 4  | GER 5412 | SCHONFELDT FRANK     | 29.00  | 4   | 6    | 9       | 20      | 5       | 3       | 2       |
| 5  | GER 5381 | KARSUNKE STEFAN      | 35.00  | 5   | 11   | 11      | 1       | 1       | 6       | 13      |
| 6  | GRE 5441 | NICOLAIDIS ANTHIMOS  | 39.00  | 7   | 8    | 8       | 4       | 7       | 5       | 12      |
| 7  | GER 5316 | HUHN JOHANN          | 43.20  | 18  | 4    | 4       | 7       | 13 DPli | 9.2 RDG | 6       |
| 8  | BRA 37   | KING JOHN            | 55.00  | 14  | 5    | 15      | 6       | 6       | 15 DPli | 9       |
| 9  | ITA 416  | BONANNO IGNAZIO      | 57.00  | 9   | 3    | 7       | 12      | 16      | 10 DPli | 16      |
| 10 | IRL 680  | DICKSON CILLIAN      | 60.00  | 8   | DNF  | 12      | 15      | 8       | 9       | 8       |
| 11 | GER 5386 | POMARIUS TILL        | 64.00  | 6   | 13   | 5       | BFD     | 4       | 15      | 21      |
| 12 | FRA 4226 | DE HERCE Francois    | 65.00  | 11  | 10   | 6       | 16 DPli | 19      | 17      | 5       |
| 13 | GER 5330 | STRYI TOM            | 66.00  | 19  | 7    | 1       | 9       | 22      | 8       | 23 DPli |
| 14 | FRA 4934 | GARCIA Aorelian      | 66.00  | 13  | 9    | 22 DPli | 8       | 11      | 18      | 7       |
| 15 | GBR 4271 | COOPER DAVID         | 68.20  | 16  | 19   | 21      | 2       | 13      | RDG     | 4       |
| 16 | IRL 4794 | O'DRISCOLL FLOR      | 76.00  | 12  | DPli | 13      | 17      | 12      | 11      | 11      |
| 17 | GBR 4242 | TAYLOR ANDREW        | 81.00  | 17  | 15   | 10      | 11      | 20      | 10      | 18      |
| 18 | GBR 4266 | POLLOCK WILLIAM      | 92.00  | 10  | 12   | 23      | 18      | 17      | 16      | 19      |
| 19 | GBR 4260 | MC DONALD ALASDAIN   | 96.00  | 15  | 17   | DNF     | 22      | 14      | 14      | 14      |
| 20 | FRA 758  | BOUDGOURD Philippe   | 97.00  | 21  | 16   | 17      | 10      | 18      | DSQ     | 15      |
| 21 | GBR 4270 | MORRIS ROGER         | 103.00 | 20  | 14   | 19      | 23      | 15      | 13      | 22      |
| 22 | GER 5313 | THONNESSEN RAGNA     | 131.00 | 22  | 24   | 14      | DNF     | 27      | 19      | 25      |
| 23 | ITA 318  | ORECCHIONI SALVATORE | 131.00 | 24  | 22   | 20      | 24      | 21      | 20      | 26      |
| 24 | GBR 4232 | ANDERSON JIM         | 133.00 | 30  | 26   | 22      | 16      | 28      | 24      | 17      |
| 25 | FRA 1821 | RAVEL Philippe       | 134.00 | 23  | 21   | 26      | 19      | 24      | 21      | 27      |
| 26 | GER 1185 | SCHLEIFER JANNE      | 137.00 | 25  | 20   | 18      | 28 DPli | 26      | 25      | 23      |
| 27 | FRA 5148 | GURY Charles         | 159.00 | 26  | 28   | 28      | 26      | 29      | 22      | 29      |
| 28 | FRA 4032 | RICHARD Erwan        | 161.00 | 27  | 25   | 25      | 30      | 31      | 23      | 31      |
| 29 | GER 4403 | BAROP JANNIK         | 162.00 | 29  | 27   | DNF     | 21      | 25      | 27 RDG  | 33 DPli |
| 30 | GER 5493 | SCHMOLLING MIKE      | 163.00 | 31  | 29   | 24      | 28      | 23      | BFD     | 28      |
| 31 | GBR 4236 | KERR OWEN            | 168.00 | 28  | 23   | 27      | 27      | 30      | DNF     | DNC     |
| 32 | FRA 1177 | LE PECHEUR Paul      | 184.00 | DNF | DNC  | DNC     | 29      | 32      | DNC     | 24      |

# 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









Bild: Pepe Hartmann

Kleiner Rückblick: bei der Kieler Woche 2014 kam es am letzten Wettfahrttag zu einem Herzschlag Finale zwischen Mike Ingham, Süllberg und Henk. Alle drei hatten die Möglichkeit die Kieler Woche zu gewinnen. Dieses ging sehr knapp und glücklich für uns aus. Da war sie nun die Kieler Woche 2015. Es war vom Prinzip her eine Kieler Woche wie jede andere auch. Mit Regen im Wechsel, mit etwas Sonne und Mittel bzw. wenig Wind. So bezogen wir unsere Wohnung und warteten ab was diese 4 Tage so alles für uns im Petto hatten. Also, alles wie immer und gute Bedingungen für spannende Rennen. Pauschal würde ich aber sagen das das High light in diesem Jahr, unsere KV Party war, welche wir vor dem NRV Zelt abhalten durften. Daher hatten wir 2 große Grills und so gelang es Peter und mir innerhalb kurzer Zeit ca. 200 Würstchen oder sogar mehr, zu grillen um die hungrigen Mäuler zu stopfen. Man kann ohne zu übertreiben sagen, dass genau diese Art von Partys bzw. Zusammentreffen unsere Klasse stark machen und zu einem großen Zusammenhalt führen. Es wurde ausgelassen Bier getrunken, viel gelacht und jede

Menge sinnvolles von sich gegeben. Zurück zum Segeln. In diesem Jahr war es nun nicht Mike der versucht hat uns allen das Leben schwer gemacht zu machen. sondern Ian der sich auf die WM vorbeireiten wollte und er zeigte ziemlich eindrucksvoll das er ganz zu recht an der Spitze stand. Aber am letzten Tag war alles offen und somit hatten auch in diesem Jahr diverse Boote die Möglichkeit die Kieler Woche für sich zu entscheiden. Ian legte perfekt vor mit einem ersten Platz. Leider drehte er dann ab und überließ uns anderen das Spielfeld. Das letzte Rennen konnte er nicht mehr mitsegeln, da die Crew wieder nach Hause fliegen mußte, aber dennoch gelang es ihm, durch etwas Glück, die Kieler Woche für sich zu entscheiden, da im letzten Rennen gerade im vordern Bereich alles noch mal durcheinander gewürfelt wurde. So wurden Kock, Karsunke und Schönfeldt auf die Plätze 18, 9 und 6 verwiesen. Daher stand am Ende fest das Ian gewonnen hatte, wir, durch die bessere letzte Platzierung 2ter wurden und Stefan der (un)glückliche 3te.

Toddell für Team Henk

|    |          |                   | Gesamt |
|----|----------|-------------------|--------|
| 1  | GBR 5219 | Ian SOUTHWORTH    | 37     |
| 2  | GER 5412 | Frank SCHÖNFELDT  | 39     |
| 3  | GER 5381 | Stefan KARSUNKE   | 39     |
| 4  | GER 3117 | Peer KOCK         | 45     |
| 5  | GER 5281 | Jan KÄHLER        | 54     |
| 6  | GER 5316 | Johann HUHN       | 54     |
| 7  | GER 5420 | Tobias FEUERHERDT | 59     |
| 8  | GER 5330 | Tom STRYI         | 63     |
| 9  | GER 5440 | Matthias GARZMANN | 64     |
| 10 | GER 5282 | Dirk STRELOW      | 71     |
| 11 | GER 5467 | Manfred KÖNIG     | 73     |
| 12 | GER 3634 | Paul OST          | 75     |
| 13 | GER 5266 | Stephanie KÖPCKE  | 75     |
| 14 | SWE 4896 | Per-Håkan PERSSON | 90     |
| 15 | MON 7    | Peter LANGHANS    | 106    |
| 16 | GER 5417 | Hans BOCK         | 113    |
| 17 | GER 5386 | Till POMARIUS     | 113    |
| 18 | GER 5073 | Lars GIBBE        | 119    |
| 19 | NED 69   | Dirk OLYSLAGERS   | 129    |
| 20 | GER 5147 | Nikolas HONNEF    | 131    |

|    |          |                    | Gesamt |
|----|----------|--------------------|--------|
| 21 | HUN 64   | Mate KAKAS         | 143    |
| 22 | GER 5475 | Frithjof SCHADE    | 147    |
| 23 | NED 60   | Erik JEURING       | 151    |
| 24 | GER 725  | Corina THIERMANN   | 163    |
| 25 | GER 5269 | Lars HÄGER         | 179    |
| 26 | GER 1185 | Janne SCHLEIFER    | 182    |
| 27 | GER 4401 | Matthias van HOLT  | 192    |
| 28 | GER 5025 | Roland HAUPTMANN   | 198    |
| 29 | SWE 5437 | Andreas OLOVSSON   | 201    |
| 30 | GER 5493 | Mike SCHMOLLING    | 207    |
| 31 | NED 44   | Matthieu SONNEMANS | 225    |
| 32 | GER 1196 | Stefan PUXBAUMER   | 225    |
| 33 | GER 4403 | Jannik BAROP       | 227    |
| 34 | GER 1603 | Christian PFARR    | 233    |
| 35 | GER 5279 | Rolf STUPPERICH    | 234    |
| 36 | GER 5114 | Andreas DILLMANN   | 268    |
| 37 | SWE 994  | Liselotte SJÖBERG  | 269    |
| 38 | GER 5314 | Michael LANGHANS   | 320    |
| 38 | GER 5210 | Tim WIEGAND        | 320    |

















Alle Bilder von Pepe Hartmann



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



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](mailto:INFO@CLOWNSAILS.DE)



# J/24 WORLD CHAMPIONSHIP 2015



Es gab diesen Moment, an dem ich dachte „Kann es nicht endlich losgehen?“

Monate-, wenn nicht jahrelange Vorbereitungen hatten an den Nerven aller Beteiligten gezehrt, Mal für Mal hatte sich das Organisationsteam bestehend aus Frank, Toddell, Manfred, Peter, Laura, Bele, Lina, Till und Stefan nach der Arbeit bei mir im Büro getroffen und waren alle offenen Punkte durchgegangen, haben erledigte Dinge abgehakt und neue Aufgaben verteilt.

So war es eine Art Entspannung als ich endlich am Mittwoch in Boltehaven ankam, wenngleich jetzt die eigentliche Arbeit erst beginnen sollte.

Bei einer ersten Ortsbegehung stellte ich mit Freuden fest, dass bereits Bewegung am vorerst wichtigsten Schauplatz der WM zu sehen war. Stefan hatte die Vermessungshalle unter seiner Kontrolle, Peter war mit seiner gesamten J/24-Flotte angereist und am Race-Office und im Hafenvorfeld war durch die angebrachten Banner und Beachflags bereits zu erkennen, dass hier in den nächsten Tagen etwas passieren würde.

Die ersten Teams waren bereits angereist und zu allem Überflus zeigte sich das Wetter von seiner allerbesten Seite - Sonne und Wind bei T-Shirt Temperaturen.

Nach einem kurzen Dämpfer beim Vermessungsstart am Freitagmorgen (zwei der ersten drei vermessenen Boote waren mit Kielproblemen nicht durch die Vermessung gekommen), lief es langsam besser. Es ist normal, dass am Anfang alles wahnsinnig lange dauert, doch waren am Ende des ersten von drei Vermessungstagen bereits 17 Boote weitestgehend vermessen, sodass der Zeitplan

realistisch erschien.

Überall wuselten Helfer: es wurden Bugnummern geklebt, Toddell mit seinem Einsatzwagen versorgte die Teams mit wirklich allem was fehlte, die Pre-Checks liefen, die Kielvermessung, immer der neuralgische Punkt bei einer Vermessung, war mit Jan Hesse und Tim Winger bestens besetzt und Hans Bock hatte die Mastvermessung voll im Griff. Auch die Bootsgewichte und die Segelvermessung wurden fachgerecht von Freiwilligen durchgeführt. Alles in allem eine Wahnsinnsleistung!



Um Wartezeiten zu versüßen hatte Peter seinen Kühlschrank randvoll mit Bier gefüllt der J/24 Grill stand spätestens ab Samstag kaum noch still.

Für alle auftretenden Probleme gab es umgehend Lösungen, selbst als sich ein englisches Team mit einem defekten Trailer höhe Dortmund meldete, konnten wir helfen und schafften es, dass am Sonntag um 18.00



Uhr tatsächlich 51 Boote im Wasser lagen.

Das NRV-Team Arne, Julia, Stella, Mel und die vielen weiteren freiwillige Helfer hatten das Race-Office bestens im Griff, sodaß auch hier alles mehr als rund lief. Und auch Race-Officer Klaus Lahme und Miklas Meyer bewiesen über die ganze Woche ein glückliches Händchen in



den teilweise drehenden, leichten Winden..

Das Feedback welches wir von internationaler Seite bekommen haben ist wirklich bemerkenswert. Begriffe wie perfekt organisiert, freundliche, junge Klasse und unvergessliche Social Events reihen sich aneinander.. Danke noch einmal an alle Förderer, Helfer und Freiwillige für ihren großartigen Einsatz.

Ein ganz besonderer Dank geht an:

Stefan Göbel • Manfred König • Frank Schönfeld & Toddell Sperl (Clown Sails) • Rolf Stupperich • Carsten Kerschies (Kerschies Rechtsanwälte) • Tobi Peters (ITP-Consultant) • Nele Marie Bock • Finn Möller (Gotthardt) • Carolin Winkler (Schmucktochter) • Eike Junge • Amelie und Wolfgang Panuschka • Mike Schmolling • Stefan Matschuck (North Sails) • Jan Hesse • Gabor Zanussi • Hans Bock • Peter und Michael Langhans • Simon Voss • Stuart und Mary-Ann Jardine • Michael Peters • Rosi Eckhoff • Deike Flemming und das gesamte NRV-Team sowie allen freiwilligen Helfern.







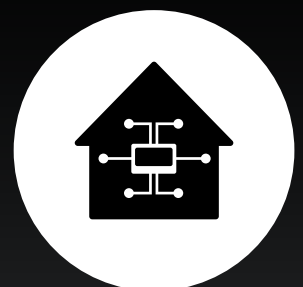
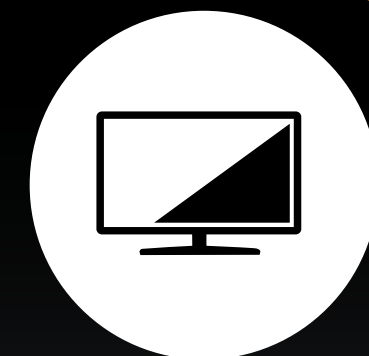
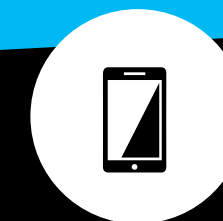




# EGAL WO SIE IHR PROBLEM GEKAUFT HABEN. WIR HELFEN IHNEN!

WIR INSTALLIEREN UND  
KONFIGURIEREN:

- + TV / Video / HiFi-Geräte
- + 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























## DIE WM - EIN SOMMMERMÄRCHEN



Bild: Pepe Hartmann

Für Tinto begann die WM mit einem Training am Wochenende vor dem eigentlichen Start-schuss. Bei Traumhaftem Wetter aber leider mit nur vier J's drehten wir ein paar Runden in der Bucht von Boltenhagen und führten uns das Revier zu Gemüte. Seit der Deutschen Meisterschaft 2012 war uns bewusst, dass die Nähe der Bahn zum Land einige Herausforderungen bieten würde.

### Tag -1 Vermessung, 29.8.

Am Tag der Vermessung waren alle Vorbereitungen abgeschlossen und das Schiff fertig, um das Prozedere zu durchlaufen. Natürlich waren wir aufgeregt - ob alles klappen würde? Mit Bravur wurden wir vom Ruder bis zum Vorliek erfolgreich vermessen, die erste Hürde war geschafft.

Insgesamt lief das Vermessungsprozedere sehr entspannt und gut organisiert ab, selbst an den Abenden wurde sich um die Vermesser, deren Team und die Segler mit Grill und Getränken gekümmert.

### Tag 0, 30.8.

Es waren noch wenige Sekunden bis zum ersten

Startschuss und wir hatten uns an der be-vorteilten linken Seite der Linie positioniert. Auch wenn es nur das Practice Race war - es war eng, es wurde laut und der leichte Wind ließ wenig Spielraum für Manöver. Kurz darauf folgte der erste Startabbruch und ließ uns aufatmen, denn wir befanden uns noch in der zweiten Reihe hinter Travis Odenbach, eine denkbar schlechte Voraussetzung! Erst der dritte Start war erfolgreich und wir konnten erste Eindrücke sammeln. Traditionell brachen wir dieses Rennen kurz vor dem Ziel ab und überquerten die Linie nicht - ein Brauch der vergangenen J/24-Weltmeister.

### Tag 1, 31.8.

Der erste Tag der WM begann, wie alle anderen Tage auch, mit wohlrigem Kaffeegeruch und einem ausgiebigen Frühstück an Bord von Philomena, unserem schwimmenden Hotel (Philomena diente auch als Startschiff). Nach einiger Zeit kam dann derjenige, der sich zum U-Schiff schrubben aufgemacht hatte, mit Bärenhunger dazu und suchte seinen Platz am Tisch. Im Laufe des Frühstücks wurden Wetter und Strategie mit

der versammelten Runde an Experten diskutiert.

Nach dem Frühstück brach die Crew schnell in Richtung Tinto und Race-Office auf, um sich um Riggtrimm und einen letzten Blick aufs Notice-Board zu kümmern.

Nachdem alle Vorbereitungen getroffen und alle an Bord waren, versuchte Till uns vorbei an unseren teils etwas hilflosen italienischen Nachbarn durch das Gewirr der Mooring-Leinen und Festmacher zu steuern. Mal mehr, mal weniger erfolgreich.

Mit Race Tracker am Heckkorb und Live-Übertragungsmodus in alle Welt, starteten wir unseren ersten WM-Tag. Nach einer anfänglichen Startverschiebung auf 14:00 ersegelten wir im ersten Rennen einen 17. Platz. Die Erfahrungen und Fehler aus dem ersten Rennen analysiert und diskutiert, starteten wir bei Sonnenschein in das zweite Rennen und konnten in der, durch ein großes Flach geschützten Bucht, einen guten 8. Platz ersegeln.

Abends feierten wir einen tollen und erfolgreichen ersten WM-Tag mit gutem Mount-Gay Rum (vielen Dank an Frank Schönfeldt an dieser Stelle) und leckerem

Eintopf. Danach fielen wir alle in einen verdienten und erholsamen Schlaf.

### Tag 2, 1.9.

Wind und Welle sind Bedingungen, die wir wohl auch aufgrund unserer Erfahrungen aus dem Yachtsegeln lieben und meist in gute Platzierungen umsetzen können. 20 Knoten und ein 8. Platz im ersten Rennen des Tages gefielen uns schon einmal gut :-). Das zweite Rennen brachte abnehmende Winde, die eine deutliche Änderung des Trimmings erforderten. Wir konnten leider kein gutes Setup finden und waren mit Fock letztlich auch untertakelt. Im dem Moment des Zieleinlaufs waren wir mit unserem 28. Platz gar nicht zufrieden, allerdings mussten wir unsere Sicht relativieren, denn das sollte unser schlechtestes Ergebnis des gesamten Events bleiben!

### Tag 3, 2.9.

Am dritten Tag kam der Wind aus Süd mit 20 Knoten, es wurde zwei Fockrennen gefahren. Leider brach uns drei Minuten vor dem Start die Halterung der Travellerschot, die dann umgehend repariert werden musste. Das



erledigten Till und Chrischi, während Max weiterhin auf dem Vorschiff probierte, uns sicher durch das Vorstartgetümmel zu lotsen und Ole die Fock hielt. Mit Bele am Ruder führte das dann dazu, dass wir uns immer weiter von der gewünscht-en Startposition entfernten. Glücklicherweise konnte Till 20 Sekunden vor dem Start das Ruder zurück übernehmen und Tinto geschickt und mit viel Schwung an die Linie befördern. Es wurde ein Nullstart, über den wir dann vor Erleichterung doch ein wenig gelacht haben. Wir schlossen die zwei Rennen mit einem 11. und einem 13.Platz ab - sollten wir das jetzt immer genauso machen!?

Tag 4 , 3.9.

Das Event hatte bis zum 4.Tag bereits einige Ausfälle zu verzeichnen, es gab Disqualifikation-en bei Frühstarts, Protestverhandlungen die böse endeten, kleinere Unfälle und den heimtückischen Materialbruch. Nicht so bei uns, wir hatten keine nachhaltigen Strafen oder Fehler gesammelt und bei nur noch vier verbleibenden Rennen wurde es immer wichtiger, Fehler zu vermeiden. An den Tagen zuvor hatte es eine kleine Serie von Brüchen der Ruderbeschläge gegeben, sodass wir kurz vor Auslaufen unser Material noch einmal prüften und tatsächlich einen deutlichen Riss im unteren Ruderbeschlag fanden! Durch großartige Last-Minute-Unterstützung des Clown-Teams bekamen wir ein Ersatz, bei dem immerhin zwei der drei Bohrlöcher zu unserem Ruder passten - das sollte reichen. Dank guter Teamleistung war parallel die Erlaubnis durch die Jury zum Aus-und Wiedereinbau des Ruders eingeholt worden, sodass wir noch rechtzeitig ablegen konnten. An diesem Tag erwarteten uns sehr leichte Winde, die noch größere Dreher als zuvor mit sich brachten. Wir konnten diese Bedingungen zu unserem Vorteil nutzen und sammelten die Plätze 12 und 8. Beim dritten Rennen des Tages wurden wir anfangs von allem Glück verlassen und starteten aus dritter Reihe auf Rang 49! Doch mit bewährtem Team-Spirit konnten wir Schenkel für Schenkel Plätze gut machen und mit einem 6. Platz abschließen. Die Gründe für diesen Erfolg waren neben der guten Taktik eben auch die Windbedingungen, die an die Alster erinnerten.

Wir waren auf dem 9. Platz liegend in den Tag gestartet und rechneten damit, diese Position ungefähr halten zu können. Es kam viel besser - wir waren dank der 12-8-6 Serie auf den vierten Platz vorgefahren und hatten uns sogar ein ordentliches Polster auf die hinteren Plätze aufgebaut. Nach kurzer Mathe-Stunde war klar, dass uns der Takuma, JPN, auf dem fünften Platz noch gefährlich werden könnte. Es wurde entsprechend anständiger Abend für das Team:-)

Tag 5 , 4.9.

Der fünfte Tag brachte circa 15 Knoten Wind aus

SW, der sich damit wieder böig zeigte. Un-sere grundsätzliche Strategie war es, mit Wind aus Südwest über rechts zu segeln. Aber eben nicht immer und bei den teils schwächeren Winden war natürlich zu der Windrichtung auch jede Bö entscheidend. Tinto war wieder super schnell eingestellt und ein Freund der kleinen stampfenden Welle an diesem Tag. Insgesamt war das Erfolgsgeheimnis ja bekannt: weniger Fehler als die anderen machen und die kalkulierten Punktevorsprung zu halten. Leider resultierte die leichte Anspannung vor dem letzten Rennen dann doch in einem kleinen Missgeschick: Dieser Fehler des Tages sollte uns noch lange beschäftigen. Eine gelbe Flagge, die wir wäh-rend des zweiten Startversuches eingesammelt hatten, hätten wir gleich wieder einrollen dürfen, als es zum dritten Start ging - haben wir aber nicht gemacht! Wir wollten uns jeden Ärger mit der Jury ersparen und ließen die Flagge wehen. Am Ende konnten wir Takuma auf dem Wasser halten, mussten unseren vierten Platz aber nach Vergabe der Scoring Penalty an ihn abgeben - ein Ärgernis, denn dies war unser erster und einziger gravierender Fehler des gesamten Events!

Fazit

Während der gesamten Woche hatte das Organisationsteam der Weltmeisterschaft sich immer wieder selber übertroffen. Es gab jeden Abend Veranstaltungen, mal mehr oder weniger groß, doch es war immer dafür gesorgt, dass man nach dem Segeln zusammen fand. Von der Eröffnung über den Abend des Rums bis hin zur Abschlussfeier, es war für jeden etwas dabei. Auch die Verpflegung an Bord wurde mit Müsliriegeln und Lunchpaketen unterstützt.

Nach einer tollen Woche Segeln und einer für uns wahnsinnig erfolgreichen WM sind wir wieder einmal um einige Erfahrungen reicher nach Hause gefahren. Wir haben gespürt, wie wichtig eine gute Vorbereitung, gute Versorgung und tägliche Routine, ohne die wir sicherlich nicht so gut abgeschnitten hätten, während eines solchen Events sind. Weitere wertvolle Erfahrungen, wie „Pre-Sail Checks“, die Wichtigkeit der Beherrschung von Wettfahrtregeln so-wie die Kunst Ruhe bewahren zu können, rundeten das Event ab. Zentral ist und bleibt das wichtigste: Spaß und der Zusammenhalt in der Crew. Deshalb zelebrierten wir unseren Erfolg auch ohne Wenn und Aber am letzten Abend und können es kaum erwarten von neuem in ein solches Event zu starten. Eggert und Rosi gilt ein besonderer Dank, nicht zuletzt für die tägliche Backschaft!

Team Tinto

| Nr | Segel Nr | Mannschaft             | R1     | R2     | R3     | R4     | R5     | R6     | R7     | R8     | R9     | R10    | Net.  |
|----|----------|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 1  | GBR 5219 | Ian SOUTHWORTH         | 2.0    | 10.0   | 1.0    | 2.0    | 1.0    | 3.0    | 3.0    | (52.0) | 1.0    | 1.0    | 24.0  |
| 2  | USA 5443 | Mike INGHAM            | 5.0    | (28.0) | 3.0    | 1.0    | 4.0    | 1.0    | 1.0    | 7.0    | 10.0   | 8.0    | 40.0  |
| 3  | USA 5432 | Travis ODENBACH        | (20.0) | 5.0    | 4.0    | 9.0    | 5.0    | 14.0   | 5.0    | 2.0    | 9.0    | 12.0   | 65.0  |
| 4  | JPN 5449 | Tokuma TAKESUE         | 7.0    | 22.0   | (25.0) | 6.0    | 3.0    | 5.0    | 9.0    | 17.0   | 16.0   | 15.0   | 100.0 |
| 5  | GER 5386 | Till POMARIUS          | 17.0   | 8.0    | 8.0    | (28.0) | 11.0   | 13.0   | 12.0   | 8.0    | 6.0    | 19.0   | 102.0 |
| 6  | ARG 5453 | Rodrigo BENEDETTO      | 6.0    | 13.0   | 24.0   | 13.0   | 17.0   | 7.0    | 6.0    | 16.0   | (32.0) | 7.0    | 109.0 |
| 7  | GER 5412 | Frank SCHÖNFELDT       | 21.0   | 9.0    | (52.0) | 16.0   | 31.0   | 2.0    | 13.0   | 6.0    | 11.0   | 4.0    | 113.0 |
| 8  | GRE 5441 | Iasonas SPANOMANOLIS   | 14.0   | 21.0   | 2.0    | 10.0   | 10.0   | 22.0   | (31.0) | 18.0   | 7.0    | 10.0   | 114.0 |
| 9  | GER 5420 | Tobias FEUERHERDT      | 1.0    | 34.0   | 13.0   | 25.0   | 2.0    | 18.0   | 4.0    | (52.0) | 17.0   | 2.0    | 116.0 |
| 10 | ITA 416  | Ignazio BONANNO        | 9.0    | 6.0    | 15.0   | 26.0   | 15.0   | 15.0   | 25.0   | 1.0    | (31.0) | 13.0   | 125.0 |
| 11 | PER 5451 | Javier ARRIBAS HARTEN  | 19.0   | 3.0    | 26.0   | 7.0    | 20.0   | (30.0) | 19.0   | 10.0   | 20.0   | 3.0    | 127.0 |
| 12 | GER 5381 | Stefan KARSUNKE        | 15.0   | 18.0   | 6.0    | 3.0    | 19.0   | 6.0    | 8.0    | (36.0) | 34.0   | 18.0   | 127.0 |
| 13 | GER 3117 | Peer KOCK              | 13.0   | 17.0   | 7.0    | 14.0   | 6.0    | 31.0   | (37.0) | 14.0   | 5.0    | 24.0   | 131.0 |
| 14 | GER 5467 | Manfred KÖNIG          | 16.0   | 31.0   | 9.0    | 20.0   | 27.0   | 12.0   | 27.0   | 11.0   | 2.0    | (52.0) | 155.0 |
| 15 | GER 5281 | Jan KÄHLER             | 10.0   | (35.0) | 31.0   | 21.0   | 12.0   | 4.0    | 20.0   | 32.0   | 4.0    | 32.0   | 166.0 |
| 16 | GER 5282 | Dirk STRELOW           | 24.0   | 19.0   | 16.0   | 5.0    | 16.0   | 28.0   | 26.0   | 5.0    | (34.0) | 30.0   | 169.0 |
| 17 | SWE 4896 | Per-Håkan PERSSON      | 22.0   | 29.0   | 12.0   | 8.0    | 9.0    | 9.0    | 15.0   | 35.0   | (51.0) | 31.0   | 170.0 |
| 18 | GER 4495 | Peter LANGHANS         | 12.0   | 25.0   | 17.0   | (33.0) | 29.0   | 19.0   | 20.0   | 12.0   | 28.0   | 9.0    | 171.0 |
| 19 | JPN 4886 | Fumiya KATO            | 3.0    | 2.0    | (33.0) | 29.0   | 28.0   | 29.0   | 17.0   | 27.0   | 8.0    | 29.0   | 172.0 |
| 20 | GER 5475 | Frithjof SCHADE        | 18.0   | 11.0   | 37.0   | 18.0   | 8.0    | 17.0   | 21.0   | 3.0    | 43.0   | (52.0) | 176.0 |
| 21 | GBR 4271 | David COOPER           | 27.0   | 27.0   | 10.0   | 19.0   | 23.0   | 37.0   | 7.0    | 15.0   | 12.0   | (52.0) | 177.0 |
| 22 | ITA 212  | Pietro DIAMANTI        | 8.0    | 7.0    | 11.0   | 11.0   | 40.0   | 26.0   | 24.0   | (52.0) | 13.0   | 38.0   | 178.0 |
| 23 | GER 5330 | Tom STRYI              | 32.0   | (52.0) | 27.0   | 31.0   | 21.0   | 11.0   | 22.0   | 13.0   | 25.0   | 6.0    | 188.0 |
| 24 | GBR 4242 | Andrew TAYLOR          | 30.0   | 23.0   | 23.0   | 4.0    | 37.0   | 16.0   | 34.0   | 21.0   | 3.0    | (41.0) | 191.0 |
| 25 | GER 5266 | Stephanie KÖPCKE       | 14.0   | 9.0    | 20.0   | 28.0   | 28.0   | 34.0   | 28.0   | 26.0   | (35.0) | 11.0   | 198.0 |
| 26 | GER 5313 | Ragna THÖNNESSEN       | (42.0) | 26.0   | 35.0   | 34.0   | 14.0   | 8.0    | 29.0   | 19.0   | 14.0   | 20.0   | 199.0 |
| 27 | BAR 4396 | Ian MAYERS             | 11.0   | 16.0   | 34.0   | 27.0   | 34.0   | (38.0) | 16.0   | 20.0   | 18.0   | 24.0   | 200.0 |
| 28 | GER 5316 | Johann HUHN            | 37.0   | 1.0    | 26.0   | 12.0   | 30.0   | (52.0) | 2.0    | 4.0    | 38.0   | 52.0   | 202.0 |
| 29 | FRA 4934 | Aorelian GARCIA        | 28.0   | 37.0   | 29.0   | 32.0   | 18.0   | 10.0   | (52.0) | 24.0   | 19.0   | 17.0   | 214.0 |
| 30 | GBR 4270 | Roger MORRIS           | 29.0   | 33.0   | 14.0   | 22.0   | 25.0   | 26.0   | (40.0) | 22.0   | 31.0   | 22.0   | 224.0 |
| 31 | JPN 5013 | Kazuki KUMAGAI         | (52.0) | 32.0   | 5.0    | 52.0   | 22.0   | 27.0   | 28.0   | 25.0   | 34.0   | 16.0   | 241.0 |
| 32 | GBR 427  | Sophie PEARSON         | 38.0   | 14.0   | 30.0   | 30.0   | 26.0   | 23.0   | 36.0   | 33.0   | 22.0   | (42.0) | 252.0 |
| 33 | HUN 64   | Mate KAKAS             | 26.0   | 30.0   | 19.0   | 24.0   | 34.0   | 30.0   | 42.0   | 38.0   | (47.0) | 30.0   | 273.0 |
| 34 | NED 60   | Erik JEURING           | 33.0   | 42.0   | 44.0   | 45.0   | (52.0) | 25.0   | 14.0   | 44.0   | 33.0   | 5.0    | 285.0 |
| 35 | GER 1185 | Janne SCHLEIFER        | 40.0   | 15.0   | (46.0) | 38.0   | 42.0   | 42.0   | 30.0   | 29.0   | 23.0   | 28.0   | 287.0 |
| 36 | GER 3634 | Jan LÜNEBERG           | 45.0   | 12.0   | 47.0   | 30.0   | 36.0   | 41.0   | 48.0   | 9.0    | 27.0   | (52.0) | 295.0 |
| 37 | GER 5440 | Matthias GARZMANN      | 25.0   | 20.0   | 42.0   | 17.0   | 38.0   | 43.0   | 43.0   | (52.0) | 52.0   | 23.0   | 303.0 |
| 38 | NED 69   | Dirk OLYSLAGERS        | 36.0   | 36.0   | 47.0   | 36.0   | 43.0   | 37.0   | 11.0   | (52.0) | 15.0   | 43.0   | 304.0 |
| 39 | GER 5147 | Nikolas HONNEF         | 23.0   | (52.0) | 50.0   | 39.0   | 33.0   | 47.0   | 35.0   | 28.0   | 39.0   | 32.0   | 326.0 |
| 40 | GER 5073 | Lars GIBBE             | 46.0   | 24.0   | 40.0   | (52.0) | 39.0   | 38.0   | 44.0   | 39.0   | 42.0   | 21.0   | 333.0 |
| 41 | JPN 5273 | Hiroaki MATSUYAMA      | 35.0   | 43.0   | 38.0   | (52.0) | 22.0   | 52.0   | 45.0   | 40.0   | 21.0   | 41.0   | 337.0 |
| 42 | GER 725  | Corina THIERMANN       | 39.0   | 47.0   | 39.0   | 40.0   | 49.0   | 35.0   | 23.0   | (52.0) | 30.0   | 35.0   | 337.0 |
| 43 | NED 44   | Matthieu SONNEMANS     | 34.0   | 41.0   | 22.0   | 42.0   | 45.0   | (52.0) | 32.0   | 52.0   | 36.0   | 34.0   | 338.0 |
| 44 | GBR 4232 | Jim ANDERSON           | (52.0) | 44.0   | 50.0   | 45.0   | 41.0   | 24.0   | 33.0   | 37.0   | 48.0   | 33.0   | 355.0 |
| 45 | ITA 371  | Fabio APOLLONIO        | 31.0   | 46.0   | 43.0   | 42.0   | 46.0   | (49.0) | 39.0   | 31.0   | 40.0   | 45.0   | 363.0 |
| 46 | HUN 5493 | Mike SCHMOLLING        | 44.0   | 45.0   | 41.0   | (47.0) | 32.0   | 45.0   | 38.0   | 45.0   | 46.0   | 39.0   | 375.0 |
| 47 | ITA 439  | Francesco MASTROPIERRO | 43.0   | (52.0) | 36.0   | 41.0   | 35.0   | 52.0   | 46.0   | 30.0   | 52.0   | 41.0   | 376.0 |
| 48 | SWE 5437 | Andreas OLOVSSON       | 41.0   | 48.0   | 18.0   | 44.0   | 47.0   | 46.0   | 49.0   | 42.0   | 45.0   | (52.0) | 380.0 |
| 49 | GER 4403 | Jannik BAROP           | (52.0) | 49.0   | 48.0   | 52.0   | 49.0   | 39.0   | 47.0   | 23.0   | 41.0   | 37.0   | 385.0 |
| 50 | SWE 994  | Liselotte SJÖBERG      | 48.0   | 50.0   | 38.0   | 43.0   | (52.0) | 48.0   | 41.0   | 34.0   | 50.0   | 45.0   | 397.0 |
| 51 | GBR 4254 | Quinton HALL           | 47.0   | 39.0   | 49.0   | 46.0   | (50.0) | 36.0   | 50.0   | 41.0   | 44.0   | 49.0   | 401.0 |











## J/24 WORLD CHAMPION 2015







Weltmeister GBR 5219 : v.l. Ian Southwort, David Howlett, Julia Scott, Andrew McLelland, Chris McLaughlin



Die unermüdlichen Förderer der J/24 Weltmeisterschaft 2015



2. Platz USA 5443: Max Hölzer, Will Welles, Quinn Schwenker, Mike Ingham, Marianne Schoke



3. Platz USA 5432: Jim Barnash, Rossi Milev, Josh Putnam, Ian Coleman, Travis Odenbach und Jurymitglied Willii Gohl



Race-Officer Klaus Lahme und Hauptorganisatorin Julia Willner (beide NRV)



Bestes Damenteam: Ann-Katrin Brügge, Amelie Panuschka, Insa-Kristin Horsch, Nele-Marie Bock, Stephanie Köpcke, Silke Basedow



4. Platz JPN 5449: Yudai Ishiyama, Nobuo Nakazawa, Tokuma Takesue, Takafumi Miyamoto, Ryohei Nakayama



5. Platz GER 5386: Bele Schütt, Till Pomarius, Max Bischof, Ole Wittenberg, Christian Warnecke und der größte Tinto-Fan Rosi Eckhoff



Bestes U25-Team: Enrique Zevallos, Rudolf Röder Mori, Javier Arribas Harten, Franco D'Angelo, Guillermo Arce



Spannendes Damen-Finale: am Ende Platz 25 für „Ragazza“ und Platz 26 für die Juelssand

Alle Bilder von Pepe Hartmann





## RUNNING GIRL BEI DER UNGARISCHEN MEISTERSCHAFT

Diesmal waren wir in einem neu zusammengestellten Berliner Allstar-Team unterwegs. Das Steuer hatte Stefan Puxbaumer von der gothischen J-WALKING in der Hand, und den Bug besetzte Phillip Honnef von der HIGH FIVE vom Stößensee. Dazwischen Pia Wettstein am Mast und Markus Pfarr im Pitt Etwas weiter Achtern Christian Pfarr als Trimmer.

Hochmotiviert trafen wir uns am Montag um 6 Uhr früh, um vor dem Berufsverkehr die Stadt gen Südosten zu verlassen. Währenddessen freuten wir uns zunehmend auf die sommerlichen Bedingungen in Ungarn und verließen gerne das nasskalte, graue Berlin.

Nach einer entspannten Fahrt erreichten wir am frühen Abend den Ort Balatonfüred. Vor Ort wurden wir direkt von Máté Kakas empfangen. Wir bereiteten unser Boot vor, um am nächsten Morgen kranen zu können. Anschließend – erstmal zu Penny. Pfandfreies günstiges Dosenbier freut uns immer. Wir hatten im Vorfeld einen Bungalow auf einem großen Campingplatz, fußläufig zum Verein, gebucht. Er hielt, was er versprach, und wir können uns gut vorstellen, dass hier zur Euro 2017 einige Teams eine gute Unterkunft finden.

Der Wecker klingelte früher als in den Semesterferien gewohnt, doch der Sonnenschein lockte uns in den Verein. Es stellte sich heraus, dass der angekündigte Trainer leider nicht zur Tuning Session gekommen war. Wir warteten noch bis Mittag und starteten dann mit den anderen Teams eine Trainingsregatta. Der Wind war sehr schwach aber beständig bei warmen 20 Grad. Am Abend lud uns Erik Hercsel, der Vorsitzende der ungarischen Klassenvereinigung, zum Grillen in sein Haus ein. Dort lernten wir auch andere Teams kennen. Leider mussten wir uns zurückhalten, da am nächsten Tag das Einwiegen der Crew anstand.

Mittwoch Vormittag nahmen wir am Practice Race

teil. Anschließend wurden die Schiffe vermessen und gewogen. Donnerstag früh wurde die Meisterschaft eröffnet. Später segelten wir bei Sturmwarnung drei Rennen. Wir konnten uns gut behaupten, waren aber auch aktiv an der Linie. Mangels Funk an Bord konnten wir uns erst spät bereinigen, sodass es in zwei Wettfahrten viele Boote aufzuholen galt. Das Tagesergebnis mit den Plätzen 13, 6 und 11 ließ Luft nach oben. Nach kurzem Essen im Verein fuhren wir in die Unterkunft, um nach dem Sundowner für beste Voraussetzungen für den nächsten Tag zu sorgen.

Die Sturmwarnung blinkte am nächsten Morgen unverändert. Die Boote blieben im Hafen und die Startverschiebung verlängerte sich stündlich. Die ungarischen Teams ließen verlauten, dass unter diesen Bedingungen keine Wettfahrten zusammen käme, und bevölkerten die Bar. Sie sollten Recht behalten. Wir trafen uns am frühen Abend auf dem „Wohnboot“ von Mike Schmolling. Anschließend lud die KV zum Abendessen auf ein Weingut ein. Wir wurden mit der Bimmelbahn vom Vereinsgelände abgeholt. Zu ausgewählten Weinen wurde ungarisches Essen serviert. Auffallend war, dass die J/24-KV auch die Melges-Segler einlud. Es war ein sehr lustiger Abend.

Samstag früh herrschten unveränderte Windbedingungen. Es wurden drei Rennen gestartet und wir erreichen zwei Mal den dritten Platz. Das Boot lief super und bei dem starken Wind hatten wir viel Spaß. Auf der Liste rutschten wir nun schon weiter nach oben. Erschöpft vom Tag und vom Vorabend zogen wir uns in unseren Bungalow zurück. Die Abendveranstaltung wurde nur noch von einer Abordnung unseres Teams besucht. Am letzten Wettfahrttag fand, mangels Wind, nur noch eine Wettfahrt statt. Chris hatte die Bedingungen richtig erkannt und schlug nach dem Ziel vor, nun zu kranen, um zügig auf die Autobahn zu kommen. Der Wettfahrtsleiter wartete jedoch bis zur letzten Startmöglichkeit, um nochmal zu starten. Bald war klar, dass es abgebrochen werden musste.

An Land bauten wir schnell das Boot ab und besuchten die Siegerehrung. Das Team um Miklos Rauschenberger hat die Serie für sich entscheiden können und ist Ungarischer Meister. Wir erreichten den siebten Platz und waren damit sehr zufrieden. Überraschend wurden wir aufgerufen, um den Sonderpreis für die beste Teammoral „A legvidámabb csapat“ entgegen zu nehmen. Diese Ehrung hat uns natürlich sehr gefreut. Die Rückfahrt verlief gut, sodass wir im Morgengrauen Berlin, mitten im Berufsverkehr, erreichten. Die Reise an den Balaton hat sich für uns ohne Frage gelohnt und war ein super Erlebnis auch in Hinblick auf die Europameisterschaft 2017. Bis bald!

Chris und Markus/RUNNING GIRL



PEPE HARTMANN  
KONZEPT • DESIGN • FOTO



WWW.PEPE-HARTMANN-PHOTO.DE





[www.j24.hu](http://www.j24.hu)

# J24 SPRING FLEET REGATTA 2016.

29/04-01/05, HUNGARY BALATONFÜRED

Same venue as of  
the J24 Europeans in  
2017

## J24 SPRING FLEET REGATTA 2016.

- Date: 29,30., APRIL-01 MAY, 2016.
- Venue: Balatonfüred, Hungary
- Race Schedule:
  - Registration: 29 APRIL, 2016 and online at: [www.j24.hu](http://www.j24.hu)
  - 29,30. April-01.May: up to 9 (nine) races.
  - No race will be started after 15:00 Sunday 01, May.
- Entry fee: 150 euro/boat (incl.: T-Shirt, haul-in/haul-out, opening/closing reception).
- Competitive charter boats are available: [www.j24.hu/charter-boats](http://www.j24.hu/charter-boats)
- Social events: Rule of "Each Evening Party" applies.



## Location

- Balatonfüred is the "Sailing capital of Lake Balaton", a 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 means of transportation;
- Distance on road: Hamburg: 1 150 km, Berlin: 860 km, Roma: 1 200 km, Genova: 1 100 km, Malmö: 1 000 km



## COMMITTED HOST: BALATONFÜREDI YACHT CLUB

[www.byc.hu](http://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 and brand new club infrastructure with most up-to-date sailing environment
- competitive 20+ boat local J24 fleet

Head of Hungarian J24 Class Association: Erik Hercsel: [erik@hercsel.hu](mailto:erik@hercsel.hu)

Logistics, accommodation, charter boats:

Julia David, [julia.david@sailforyou.hu](mailto:julia.david@sailforyou.hu)



Facebook



# ALSTERGLOCKE 2015: DIE LOVE PARADE DES SEGELS



Bild: Pepe Hartmann

Kaum sechs Wochen nach der superspannenden J/24-Weltmeisterschaft in Boltenshagen (als Deutschland sich noch getraut hat, internationale Sportevents auszutragen!!) sammelt sich eine beachtliche J/24-Flotte zur 32. Alsterglocke in Hamburg. Keine einzige Regatta im unser Jahreskalender spiegelt der „Raison d'être“ der J/24-Klasse so gut wie diese Megasausage auf der wunderschönen Außenalster: Eine bunte Mischung aus Love Parade, „Fleet Race meets Le Mans“, wo Fairplay und Spaß immer an vorderste Stelle mitsegeln.

Samstag früh waren viele junge und nicht so junge J/24-Teams schon auf den Beinen, um alles Mögliche anzuschleppen was Mann oder Frau für ein Tag Regattasport braucht: Hektoliterweise Sherry, Sixpack-befüllte Clownsails-Taschen, Muttis selbstgebackenen Kuchen und lecker Muffins bis zum Abwinken. Und das war nur das Frühstücksbuffet. Gott sei Dank hat der HSC auch für eine Generationswechsel im Musikgeschmack gesorgt: Nix mehr Dixieland Jazz, stattdessen drifteten coole Beats über der gesamte Steganlage. Leider war eine Sache noch nicht eingetroffen: der Wind.

Aber es kam keine Panik auf der Funktionär Bonsai auf: Lennart Klemp, sowohl als Wettfahrtleiter und als Wetterstation unterwegs, war wie immer super vorbereitet und wusste gaaaaannz genau, dass bald eine leichte Brise einsetzen würde. Und während der zweistündigen der Startverschiebung war endlich

wieder Zeit, ein paar Drinks zu mixen oder mit alten und neuen Freunde zu schnacken. Auch die Pfau-Crew mit starker X-332-Unterstützung aus Kiel waren mega gut vorbereitet und heiß auf den Wettkampf. Unser blau-grünes Wunderboot hatten wir eine Woche zuvor schon „unten rum“ hübsch gemacht, Rigg eingestellt und Leergut weggeräumt. Vor dem Start genossen wir alle die superlecker frischgeschmierten Brötchen von der promovierte Meeresbiologin und Schweinswal-Expertin, Vorschiffsperele Eva.

Um 13 Uhr wurde der J/24-Klasse als erste gestartet und die Segler auf die sechs Runden geschickt. Führende J/24 – bis der Alkoholpegel zu sehr stieg und deren Ausbruchsversuch bremste - war Rolf „Hugh Hefner“ Stupperich und seine bunt gemischt Swingercrew auf dem „Bikini Inspektor“. Wir auf dem Pfau sind nicht so schnell weggekommen wie Rolf, aber langsam aber sicher, J für J, arbeitet wir uns nach vorne. „Eine Runde noch, dann haben wir Rotoman,“ war unser Kampfschrei. Doch all zu schnell war die Alsterglocke 2015 leider vorbei. Wir sind ganz stolz auf unser 5. Platz bei den J/24 hinter GER 5475 „Reich aber Sexy“ aus Berlin“, GER 5420 „Blankenese Dreamboys“, GER 5412 „Clown Sails Allstars“ mit GER 5281 Grandmaster Jan Kähler und Grand-Grandmaster Peer Kock von der Elbe als wohl verdienten Ersten. Es war ein toller Tag, roll on 2016!

David für Team Pfau





# PROTOKOLL DER MITGLIEDERVERSAMMLUNG KIEL-SCHILKSEE, 26. JUNI 2015

Sitzungseröffnung: 19:30 Uhr • Teilnehmer: 57 Mitglieder sowie Gäste • Leitung: Jan-Marc Ulrich • Protokoll: Johann-Peter Huhn

### TOP 1: Begrüßung

Der 1. Vorsitzende der Deutschen J/24 Klassenvereinigung e.V., Jan-Marc Ulrich, begrüßt um 19:30 Uhr die anwesenden Mitglieder und Gäste im Yacht Club Strande zur Jahreshauptversammlung 2015.

### TOP 2: Bericht des Vorstands

Der 1. Vorsitzende hält fest, dass die Einladung ordnungsgemäß (mit Zustellung des KV-Magazins) erfolgte. Nach einer Vorstellung des gesamten Vorstands der KV, wendet sich der 1. Vorsitzende mit Dank an die Helfer des WM-Organisationsteams für ihren Einsatz.

Die diesjährige German Open findet im Rahmen der Travemünder Woche statt. Noch ausstehende Meldungen sind zeitnah nachzuholen.

### TOP 3: Bericht des Kassenwarts

Der Kassenwart teilt mit, dass die KV eine neue Bankverbindung hat (GLS anstatt HASPA).

Die Kasse für 2014 ist abgeschlossen, für die bevorstehende WM konnte eine beträchtliche Rücklage gebildet werden.

Der Kassenwart erwartet, dass durch die neuen Crews die Mitgliederanzahl der Klassenvereinigung weiter ansteigt und fordert die anwesenden Gäste auf, über einen Eintritt nachzudenken.

### TOP 4: Bericht der Kassenprüfer

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

### TOP 5: Entlastung des Vorstands

Als Mitglied der KV schlägt Felix Leupold die Entlastung des Vorstands der Deutschen J/24 Klassenvereinigung e.V. vor.

Der Vorschlag erhält 57 Stimmen bei 0 Gegenstimmen und 0 Enthaltungen. Damit ist der Vorstand entlastet.

### TOP 6: Neuwahl des Vorstands

Der bisherige Vorstand stellt sich geschlossen der Wiederwahl. Es gibt keine weiteren Bewerber.

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

|                       |                  | Stimmen | Gegenstimmen | Enthaltungen |
|-----------------------|------------------|---------|--------------|--------------|
| 1. Vorsitzender       | Jan-Marc Ullrich | 56      | 0            | 1            |
| 2. Vorsitzender       | Stefan Karsunke  | 56      | 0            | 1            |
| Kassenwart            | Till Pomarius    | 56      | 0            | 1            |
| Öffentlichkeitsarbeit | Lina Nagel       | 56      | 0            | 1            |
| Kassenprüfer          | Rolf Stupperich  | 56      | 0            | 1            |
| Kassenprüfer          | Lars Häger       | 56      | 0            | 1            |

Der neugewählte Vorstand nimmt die Wahl an.

### TOP 7: Verschiedenes

Termine 2016

Es ist geplant den Kalender für die Ranglistenregatten wie 2015 fortzuführen. Die German Open sollen im Rahmen des Pfingstcups in Flensburg ausgetragen werden. Alternativ wird die Maior angefragt.

Weltmeisterschaft 2015

Für die Weltmeisterschaft sind bereits 54 Boote gemeldet. Für ausländische Crews hat Peter Langhans ausreichend Charterboote organisiert. Die Vermittlung wird durch Tobias Feuerherdt und Fritjof Schade durchgeführt. Die Versicherung der vercharterten Schiffe ist noch zu klären. Charterverträge wurden ausgearbeitet.

Ein Hauptsponsor konnte für die WM nicht gefunden werden. Die Kosten für ein „Minimal-Konzept“ belaufen sich auf 30.000 €. Durch eine Vielzahl von Spenden durch Mitglieder sowie aus dem Umfeld der KV und den Rücklagen der KV, ist ein ausreichender Betrag zusammen gekommen.

Folgende Ausrüstung wird darüber hinaus zur Verfügung gestellt:

- » Startschiff (Rosi Eckhoff)
- » Vermessungstisch, Gerüst, Verpflegung (Simon Voss)
- » Ersatzteile, Nähmaschine (Clown Sails, Manfred König, Peter Langhans, Stefan Karsunke)
- » Beach-Party (Frank Schönfeld)

Jede teilnehmende deutsche Crew soll bei der Vermessung helfen.

Die Ausschreibung soll bzgl. der Mitnahme eines zweiten Spinnakers geändert werden. Ein zweiter Spinnaker soll mitgeführt werden dürfen, darf aber nur eingesetzt werden, wenn der erste Spinnaker beschädigt ist. Die Mitglieder der KV stimmen dem zu, die internationale KV wird angefragt.

GPS

GPS gestützte Systeme sind weiterhin in der J24 für Wettfahrten nicht erlaubt. Anders lautende Regeln wurden durch die ISAF nicht bestätigt.

## SUPER VÄTERCHEN



Bild: Chris Howell

Segeln im herbstlichen November ist realer Irrsinn. Weiß man doch, dass eher weniger mit kurzen Hosen und Temperaturen um den Sonnencremepunkt herum zu rechnen ist. Trotzdem stand der Entschluss, das Väterchen zu rocken, schon lange fest. Und irgendwie haben wir uns dann doch ein wenig darauf gefreut. Glücklicherweise ist die Beteiligung ja immer sehr gut, und die zu besegelnden Freunde sind ja auch nicht das blödeste, was man in der Natur treffen kann (und das war jetzt ein wirklich ernst gemeintes Kompliment!). Je näher das Event dann rückte, desto mehr rutschte die Laune ins Minus. Schuld daran war die Wettervorhersage. Es wurde Wind in Stärke „massig schnell“ mit dazu Regen in Menge „massig viel“ vorher gesagt. Es sollte also ungemütlich werden. Auf der Hinfahrt wehte mir mein Schirm des Öfteren um, und ab Bauchnabel abwärts war ich bei Ankunft im HSC auch schon etwas feucht (was NICHT der Vorfreude auf den SegelTag geschuldet war!). Die Alster selbst präsentierte sich dann aber nicht launischer als sonst auch. Wir hatten mit Henni und Simon zwei „Neue“ an Bord. Dazu die Crew-Konstellation noch flink durcheinander gewürfelt. Also: rechtzeitig raus, und warm segeln. Das klappte soweit auch ganz gut. Es gab keine größeren Strickereien an Bord, und den Sonnenschuss haben wir ganz locker aus der Hüfte abgefedert (also zumindest alle bis auf Simon, der waagrecht am Mast hängende Vorschiffer...).

Wie üblich durften wir im Kreis segeln. Und wie üblich waren vier Runden im Alsteroval angesagt. Dieses Jahr gab es dann aber doch mal was Neues. Die Flagge K. Endlich brauchte mein in die Jahre gekommenes

Kleinhirn nur noch minimal Kraft, sollten wir doch jetzt nur noch drei Runden absolvieren (Eselsbrücke: K wie Kurze Bahn!). Bis drei zählen... Nur noch bis drei zählen... Volle Kartusche Konzentration auf die DREI... Hach, wie einfach! Haben aber nicht alle hinbekommen. Was uns dann zumindest in Rennen 1 noch zwei Plätze nach vorne spülte. Fettes LIKE an die entsprechenden Teams, deren Namen ich lieber verschweigen möchte. Rennen zwei, drei und vier liefen eigentlich auch ganz gut. Ich kann nur – nein, ich muss es an dieser Stelle einfach tun – vor Ole H. und seinen taktischen Fähigkeiten warnen. Der Junge hat Potential und seine Sache richtig gut gemacht (nächstes wirklich ernst gemeintes Kompliment!). Am Ende des Tages befanden wir uns auf Rang zwei. Und das ist eine total duftige Basis für die zweite Halbzeit des Tages. Lustig Reden schwingen und Freude mit Freunden haben.

Sonntag durften wir dann im strömenden Regen eine finale Wettfahrt segeln. Ich persönlich fand das etwas schade. Ich hätte nämlich gerne dieses Gefühl der an den Körper geklebten, völlig durchnässten Segelklamotte viel länger erleben wollen als die sportiven 55 Minuten. Was für ein Sauwetter. Gereicht hat es dann für uns zum Vize-Väterchen. Glückwunsch an die Wölfe zum Sieg! Dank an Montezuma (Frank, wir hoffen, dass es bei Dir inzwischen etwas zähflüssiger läuft). Das Halbmodell für den Titel des Alstermeisters hängen wir natürlich gerne mal wieder für ein Jahr ins Office. Und die Erkenntnis bleibt: Segeln im November... Naja, geht so...

Es grüßen die UNITED 5



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  |
| 2015 | Ian Southwort       | Boltenhagen    | Duncan Mc Carthy    | Le Crouesty   | Ian Southwort    | Stephanie Köpcke   | Travemünde   |

Impressum

|                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Herausgeber:<br>Deutsche J/24 Klassenvereinigung e.V.<br>c/o Headquarters Hamburg<br>Jan-Marc Ulrich<br>Stadtdeich 27<br>20097 Hamburg<br>www.j24.de | Gestaltung/Umsetzung:<br>Headquarters Hamburg Werbeagentur<br>www.hqhh.de<br><br>Redaktion:<br>Lina Nagel • Texte von Stadt, Land und Meer<br>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:

Crew

Eigner

jur. Person

Sponsor

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:

Crew

Eigner

jur. Person

Sponsor

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





GO BEYOND™

# ONE DESIGN

Präzise. Dynamisch. Erstklassig.

J-24  
powered by  
North Sails

#### NORTH RESULTS 2015

|                  |     |
|------------------|-----|
| U.S. Nationals   | 1,3 |
| Europeans        | 1   |
| UK Nationals     | 1   |
| Worlds           | 1,2 |
| Kieler Woche     | 1,3 |
| German Nationals | 1,3 |