



↑ „Winter im Februar“ – ↓ „Sommersonne im Januar“



Der passende Moment für einen Riggcheck?



GER17203 / 1220

Die überwiegende Mehrzahl von Mastbrüchen ist auf ein Versagen der Verstägung zurückzuführen. Doch selbst wenn es nicht gleich zum Schlimmsten kommt, ein beschädigtes Rigg führt fast immer zu haarsträubenden Situationen. Machen Sie deshalb regelmäßig den Riggcheck und nehmen Sie im Zweifel die Dienste eines professionellen Riggers in Anspruch. Nützliche Tipps rund ums Thema erhalten Sie auf unserer Webseite.



PANTAENIUS
Yachtversicherungen

Hamburg · Tel. +49 40 37 09 12 34 · pantaenius.de

Jahreshaupt-Versammlung 2021

Liebe BSC-Mitglieder,
Während wir unsere vorjährige JHV gerade noch vor dem Eintreten der Corona-Pandemie-Regeln abhalten konnten, sind wir zur Zeit noch voll von den Beschränkungen erfasst.

Lt. unserer Satzung sind wir verpflichtet, die JHV als Präsenz-Versammlung bis Ende Februar des Folgejahres abzuhalten. Diese Regelung ist aber durch die geltenden Corona-Erlasse temporär außer Kraft gesetzt und es ist statt dessen möglich, eine virtuelle oder schriftliche Hauptversammlung unter der Bedingung abzuhalten, dass mind. 50% der Mitglieder dem Procedere zustimmen.

Da das einen großen administrativen Aufwand erfordern würde und manche Mitglieder vielleicht

auch eine Video-Konferenz nicht schätzen, hat sich der Vorstand einstimmig entschlossen, die diesjährige JHV solange aufzuschieben, bis die gewohnte Präsenz-Versammlung stattfinden kann. Dabei hat auch eine Rolle gespielt, dass keine genehmigungspflichtigen Maßnahmen hinsichtlich der Beiträge geplant sind, die einer HV-Bestätigung bedurft hätten.

Wir hoffen, dass Sie mit unserer Entscheidung einverstanden sind, gibt sie doch auch noch etwas mehr Zeit für die Suche nach dem Nachfolger unseres Vorsitzenden.

Was die Beitragsenerhebung betrifft, verweisen wir auf den folgenden Beitrag von Dierk Stein.

Ihr Vorstand

Erhebung Mitgliedsbeiträge 2021

Wie auf unserer Homepage bereits angekündigt, werden ab Mitte März wieder die Mitgliedsbeiträge erhoben. Dabei ergeben sich in der Abwicklung gegenüber den Vorjahren einige Änderungen, die auf der letzten Jahreshauptversammlung beschlossen und im Protokoll in der Clubzeitung 2020 Heft 1 veröffentlicht wurden.

Alle Rechnungszahler erhalten in diesem Jahr per Post oder E-Mail eine Beitragsrechnung übersandt in welcher neben dem Beitrag eine SEPA-Gebühr von EUR 10,00 ausgewiesen ist. Diese Gebühr entfällt, wenn diese Rechnung nun per Lastschrift entzogen werden soll und dafür ein schriftliches

Mandat per Brief an das BSC-Büro oder per E-Mail an finanzen@bsc-hamburg.de erteilt wird.

Ein Rechnungsversand an Mitglieder, die dem Club ein Lastschriftmandat erteilt haben, erfolgt gemäß dem Beschluss der Jahreshauptversammlung 2020 für das Jahr 2021 nicht mehr, weil die Beiträge gegenüber 2020 unverändert bleiben.

Bitte prüfen Sie, ob sich Ihre Kontoverbindungen im Jahr 2020 oder 2021 verändert haben und melden Sie diese an obige Adresse, damit kostspielige Rücklastschriften vermieden werden. Mit dem Einzug der Lastschriften werden wir Anfang April 2021 beginnen. Dierk Stein, Finanzobmann

Bitte beachten Sie die Beilage von Schloss Torgelow!

Alle abhängig von etwaigen Corona-Beschränkungen

Für weitere Details wie z.B. den Meldeschluss gelten die Ausschreibungen auf unserer Homepage.

17. - 18. April

Elbe Einhand, Hamburger Meisterschaft der Contender, Finn und OK - 6 Wettfahrten

noch offen, siehe Homepage

Opti C-Seehund-Regatta Oortkatener See

24. – 25. April

Laser-Pfahlewer Cup, Hamburger Meisterschaft der Laser Standard, Radial und 4.7 – 6 Wettfahrten

Termine folgen auf unserer Homepage

Frühjahrsserie – Mittwochsegeln / 2 x Donnerstag !
alle reviergeeigneten Klassen Yardstick
Meldungen am Startschiff

10. – 14. Juli

Störtebeker Opti Cup (SOC) 2020 – Opti A & Opti B, 7 Wettfahrten

31. Juli - 1. August

Hamburger Meisterschaft der Piraten
6 Wettfahrten

Siehe oben

Herbstserie – Mittwochsegeln
alle reviergeeigneten Klassen Yardstick
Meldungen am Startschiff

18. September

41. Senatspreis 2020 – alle reviergeeigneten Kajütboote (nach Yardstick), 1 Wettfahrt

13. – 14. November

Letzte Helden 2020
505er, Contender, Piraten, Korsare, Laser und weitere reviergeeignete Einrumpfboote (auch nach Yardstickwertung),
6 Wettfahrten

Start- und HW-Zeiten stehen in den Ausschreibungen, die frühzeitig auf manage 2 sail und unserer Homepage veröffentlicht werden.

Meldungen online an manage 2 sail, außer beim SOC und den Mittwochsregatten.

Redaktionsschluss für die Juni-Ausgabe ist der 05.05.2021

Willkommen Falco Feindt als neuer Jugend-Trainer und -Koordinator!

Hallo BSC, hallo BSC-Jugend,
 Hab heute hat der BSC einen hauptamtlichen Jugend-Trainer und Jugend-Koordinator! Wir freuen uns sehr und wir alle kennen ihn gut: Willkommen Falco Feindt an Bord beim BSC!

Falco ist direkt am BSC aufgewachsen und ist seit seiner Jugend in den späten 90ern ehrenamtlich im BSC aktiv. Als Kutterführer, früher als Vorstandsmitglied, als Opti-Obmann und an vielen anderen Ecken mehr. Er war Teil unserer erfolgreichen J/24-Crews in den 2000er Jahren, Kieler-Woche-Gewinner und Vize-Weltmeister auf großen Yachten. Falco ist schon seit einiger Zeit im BSC in der Jugendarbeit tätig und eng verzahnt mit den Obleuten der anderen Vereine an der Küste. Er wird eng mit seinem Opti-Trainerstab, mit den Laser-Obleuten Luc&Max (nebst Trainer Henry) und Piraten-Obmann Emile (nebst Trainer Frieder) die Geschicke der Jugendarbeit steuern und weiterentwickeln. Er wird die Trainingsarbeit koordinieren, Trainingslager leiten und die Jugend zu einer guten Anzahl Regatten begleiten. Auch die Club-Boot-Flotte untersteht ihm. Und ganz



wichtig: Er wird zumindest im Opti-Bereich auch weiter die Eltern noch mehr einbinden, denn ohne diese geht es natürlich überhaupt nicht. Die Stelle ist eine Vollzeitstelle und fängt am 01.03.2021 an. Die Aufgaben kommen vom Vorstand und vom Büro. Falco hat drei Kinder, von denen zwei ebenfalls segeln und seine bessere Hälfte Wiebke ist ebenfalls Seglerin.

Wir freuen uns sehr!

Sören C. Sörensen

Stellv. Vorsitzender & Jugend-Obmann

Im Namen des ganzen Vorstandes und des BSC



Seemann
 & Söhne

Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG

www.seemannsoehne.de

Blankenese

Dormienstraße 9

22587 Hamburg

Tel.: 8 66 06 10

Rissen

Ole Kohdrift 4

22559 Hamburg

Tel.: 81 40 10

Groß Flottbek

Stiller Weg 2

22607 Hamburg

Tel.: 82 17 62

Trauerzentrum

Dannenkamp 20

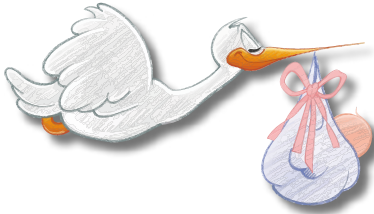
22869 Schenefeld

Tel.: 866 06 10

Bestattungen

aller Art und

Bestattungsvorsorge



Wir freuen uns

mit Barbara und Valentin Zeller und gratulieren zur Geburt Ihres Sohnes: **Anton August**, geb. am 26. Februar 52 cm, 3.975 g.



Es ist einfach umwerfend, wie viele Mitglieder momentan helfen den Club attraktiver zu gestalten. Julian hat zum Pinsel gegriffen und nun haben wir einen tollen Sandkasten für den Nachwuchs. DANKE Julian

AUSGEBUCHT! Landliegeplätze 2021

Anbei der Plan der Landliegeplätze 2021, deren jeweils gültige Version sich ab jetzt (wie auch in den Vorjahren) immer hier unter dem Reiter „Club“ auf der Homepage finden lässt. Sollte sich Irgendjemand auf Euren Platz stellen, regelt dies bitte untereinander :-)

Die neue tolle Opti-Stellage ist da!

Glück ist, wo Vorbereitung auf Gelegenheit trifft! Vorbereitung vom Projekt-Team um Christian Krupp, Moni Sörensen, Falco Feindt und auch Uwe Classen bei der Marktrecherche nach feinen Opti-Stellagen und beim Vorantreiben des Opti-Stellagen-Projektes.

Gelegenheit, weil zur richtigen Zeit der richtige Edelmann für dieses tolle Projekt noch etwas Kleingeld in seiner Schatulle fand. Heute wurde unsere neue Opti-Stellage angeliefert und sofort aufgebaut. Wir freuen uns riesig! 1000 Dank an den edlen Ermöglicher!



Ohechausee 20 · 22848 Norderstedt
www.meyers-muehle-gartenmoebel.de
 4.000 m² Ausstellung. Sofort vorrätig!



Blankeneser Segel-Club e.V.

Am Sonntag, dem 14. März, verstarb an den Folgen ihrer schweren Erkrankungen unsere frühere Clubsekretärin,

Kathrin Diercks, geb. Hecht,

im 67. Lebensjahr.

Kathrin, wie sie viele Clubmitglieder und Freunde im Verein nannten, übernahm unser Büro im August 2012 nahtlos, als ihre Vorgängerin sich beruflich veränderte. Die Tage davor hatte sie sich mit anderen eine Woche lang ehrenamtlich bei der Durchführung der Internationalen Deutschen Jugendmeisterschaft der 420er eingebracht und jeweils morgens sehr früh für das Frühstück der Teilnehmer mit gesorgt.

Ihrer Aufgabe kam sehr zugute, dass sie von Kindesbeinen an mit dem BSC durch Ihren Vater, der lange Jahre als 2. und später 1. Vorsitzender den Club geführt hatte, und durch die Familie ihrer Mutter vertraut war. Sie fand sich daher schnell in ihre Aufgaben ein und genoss von Anbeginn die Zustimmung unserer Mitglieder auch wegen ihres verbindlichen Umgangs. Bei Bedarf war sie immer – auch außerhalb ihrer Arbeitszeit – für den BSC da, wie zum Beispiel bei den jährlichen Regatten auf Helgoland, dem Störtebeker-Opti-Cup. Aus der reibungslos verlaufenden Zusammenarbeit wurden sie und wir gleichermaßen abrupt herausgerissen, als sie Anfang 2019 so schwer und vielseitig erkrankte, dass sie ihre Tätigkeit sehr kurzfristig aufgeben musste.

Angesichts ihrer fundierten Kenntnisse und des guten Verständnisses mit dem Vorstand und den Mitgliedern, litten beide Seiten unter dieser Entwicklung, war doch der BSC zu einem wesentlichen Inhalt ihres Lebens geworden. Das zeigte sich dann auch nach ihrem Ausscheiden durch den engen Telefonkontakt ihrer Nachfolgerin, Moni Sörensen, die auf viele Fragen nicht nur hilfreiche Antworten bekam sondern auch für Kathrin eine willkommene Abwechslung in ihrer gesundheitlich eingeschränkten Situation neben den engen Kontakten zu ihren Kindern, Enkelkindern und ihrer Mutter bot.

Wir trauern mit ihrer gesamten Familie um Kathrin, die uns ans Herz gewachsen war und deren Herz auch für den BSC geschlagen hat. Wie sehr zeigt ihr Wunsch, Ihrer statt mit Blumen durch eine Spende an den BSC mit dem Hinweis „Kathrin/SOC“ zu gedenken.

Der Vorstand

Dockung unseres Clubpontons und Baggerung im Jollenhafen

Schon im vergangenen Jahr zeigte unser Ponton bei Niedrigwasser eine zunehmende Schlagseite nach Osten und zusätzlich eine Verwindung nach Nordosten. Bei zweimal Niedrigwasser pro Tag ergaben sich einerseits starke Verfestigungen des sandigen Untergrunds unter dem Ponton, der



4 Tage vor der Entscheidung

nicht gespült werden konnte und andererseits durch die Schlagseite Probleme in der Küche der Gastronomie sowie durch die Verwindung Spannungen in der Bilge mit Ablösung von Spanten und Längsstringern vom Boden.



Verbindung gekappt



Ab an die Werft

Daraus entstand trotz noch laufender Schwimmfähigkeitsbescheinigung des Pontons ein Handlungszwang zur Sanierung des Pontons und



Drehung und...

damit verbunden zur Baggerung des Hafens im Bereich des Pontons, um die Ursache zu beseitigen. Schon im Dezember lief die Planung dazu an, weil einerseits nur bis Ende März gebaggert werden darf und andererseits der Ponton Corona-bedingt bis auf das Büro ohnehin geschlossen ist. Moritz Dammann und John Hinneberg, der sich ehrenamtlich zu der Aufgabe zur Verfügung gestellt hatte, arbeiteten den detaillierten Plan aus,



Leer zum Baggern

holten Angebote ein und im neuen Jahr konnten sie die Aktionen in trockene Tücher bringen. Die Baggerung und der Schlepp des Pontons wurde Andreas Bätjer, besser bekannt als „Herzi“, übertragen; die Dockung sollte wie bei früheren Gelegenheiten bei der Norderwerft erfolgen. Damit war das Projekt in guten Händen. Die finanzielle Seite ließ sich ebenfalls gemeinsam so

vorbereiten, dass es im Februar losgehen konnte. Der 22. Februar als Starttag für das Verholen des Pontons stand fest, aber über allem drohte die Kälte mit Eis im Hafen. Am Donnerstag, dem 18. Februar, wurde der Termin wegen erwarteter Plustemperatur bestätigt. Aber erst am Sonnabend/Sonntag war klar, dass es klappen würde.



Einen Tag später

0 40 / 8 50 10 03

Eine Nummer, die Sie seit
65 Jahren nicht im Stich lässt.

Meisterbetrieb für Badambiente • Dach- und Klempnerntechnik • Heizungstechnik

Karkrüger
Sanitär Dach Heizung



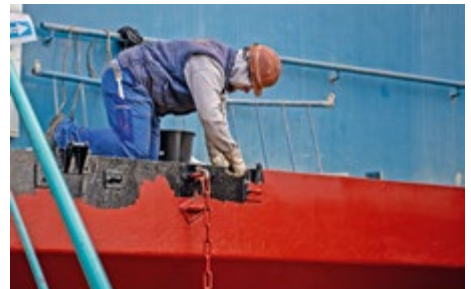
Karl Krüger & Sohn GmbH • Tiedemannstraße 16, 22525 Hamburg • www.karl-krueger.de



Vorm Auslaufen waren der westliche und östliche Schlenkel längsseits der beiden mittleren verholt worden, um Platz zu schaffen. Den zwei Schlepper-Barkassen assistierten zwei kleinere Boote, wie man auf den Bildern gut sehen kann. Und dann verschwand der Schleppzug aus der Sicht der anwesenden interessierten BSCer. An Bord waren neben der Crew von Herzi John Hinneberg, BSC-Projektmanager, Moni, die auf ihr Büro aufpassen wollte, und ihr Sohn Bodo.

Am Montag, dem 22. bereiteten die Firmen DCE und Wohlers das Kappen der Strom- und Wasser/Abwasserleitungen vor. Angie hatte für Nelson, der im Urlaub war, alles für die Gastronomie vorbereitet und Moni aus ihrem Büro an Land gebracht, was in den erwarteten 2 – 3 Wochen Abwesenheit des Pontons nötig war. Ein Krahn war zur Übernahme der Gangway in Stellung, die Ketten zum Land gelöst (bis auf eine, die erst beim Ablegen entdeckt und abgelenkt werden musste).

Schon am nächsten Tag war der Hafen voll mit Herzis Equipment und das Baggern konnte beginnen. Insgesamt 5 Schuten mit Baggergut wurden in den Folgetagen an der mit der HPA abgesprochenen Stelle verklappt, der Hafenergrund durch Spülen egalisiert, und am folgenden Wochenende war der Hafen wieder leer. Parallel dazu fanden die Arbeiten im Dock statt. Erst einmal ging es um eine Bestandsaufnahme im Unterwasserbereich und in der Bilge, um den





Unser Projektmanager

Arbeitsaufwand zu ermitteln und dann mit den Sachverständigen abzustimmen. Dazu war John Hinneberg auch mal begleitet von Jan Kruse als Foto-Berichterstatter regelmäßig vor Ort. Erfreulich war der Zustand des Unterwasserschiffs, das nach Strahlen und neuer Beschichtung in gutem Zustand ist, während in der Bilge eine gründliche Reinigung, Entrostung und Versiegelung nach der Wiederherstellung der Verbindung von



Spanten und Stringern mit dem Innenboden im Westteil erforderlich wurde. Die Werft war kompetent und schnell, sodass noch während des Aufenthalts dort schon die Verlängerung der Schwimmfähigkeit um weitere 10 Jahre vom Gutachter bescheinigt werden konnte.

Am Dienstag, 2. März, wurde er wieder geflutet und erreichte gegen 18 h wieder unseren Hafen. An Bord waren neben der Ausfahrt-Besatzung

noch Jan Kruse für Fotos und Rolf Peters, Helfer aus Begeisterung. An Land hatten sich einige Zuschauer eingefunden, nachdem sich die Aktion herumgesprochen hatte, um den Schleppzug zu begrüßen. Alle Manöver klappten sehr gut und nach 1,5 Stunden lag der Ponton wieder an seinem gewohnten Platz mit Verbindung zum Land und



2 Schöne

A. WOHLERS
GmbH

86 23 20



SANITÄR
HEIZUNG
KLEMPNEREI
UMWELTECHNIK



Heimkehr nach 8 Tagen



Gegen die erste Ebbe

Stromanschluss. Am Mittwoch kamen dann die Fachbetriebe zur Wiederherstellung aller Verbindungen und Anschlüsse. An 2 Tagen musste dann eine Reinigungsfirma den gesamten Innenraum von Werftstaub befreien, der sich leider überallhin verteilt hatte.

Insgesamt eine sehr gut verlaufene Gesamtaktion, für die Moritz und John für die Vorbereitung und besonders Letzterer für die technische und kaufmännische Seite ein großes Kompliment

verdienen. Das gilt auch für Moni und alle anderen, die sich bei dieser Aktion für den Club eingebracht haben und noch weiter einbringen werden.

Nach diesem Beginn werden wir am Ponton mit der Sanierung des Äußeren weitermachen, wozu ein Gerüst an beiden Längsseiten kommt, mit dessen Hilfe dann alles über der Wasserlinie ausgebessert und gestrichen werden soll. Eine Arbeitsgruppe mit Moritz' Beteiligung erarbeitet eine Modernisierung des Innenausbau. Vorrangig wird der „Inhalt“ des Pontons einer kritischen Überprüfung unterzogen, um überschüssiges Gewicht zu entsorgen oder dem Bedarf gemäß auszulagern. Das erfolgt mit dem Ziel, das Freibord zu erhöhen, das in über 30 Jahren seit der Inbetriebnahme zu gering geworden ist. Dabei werden sicherlich noch eine Reihe von Mitgliedern um Hilfe oder Expertise gebeten.

Der BSC dankt allen, die bei diesen außergewöhnlichen Aktionen helfen!

Dieter Tetzen



INTERNATIONAL SCHOOL OF HAMBURG



School busses
operate from the
Alster directly to ISH

Embark on a Voyage of Learning
Applications are accepted for children as
of 3 years of age. Explore the ISH campus
in full 360° through our virtual tour.

www.ishamburg.org

International School of Hamburg
Hemmingstedter Weg 130 • 22609 Hamburg
info@ishamburg.org • Phone+49(40) 8000 500



Fast am Ziel

BSC interner Flohmarkt im Bootshaus oder per „click and meet“

Hast du Klamotten, die dir zu klein sind oder suchst Du ein neues Outfit?

Bei diesem Flohmarkt können ältere Segelkinder den jüngeren ihre Segelklamotte für die neue Saison verkaufen.

Wann: Samstag, 18.04.2021 // 10:00 – 14:00 Uhr

Wo: im Bootshaus des BSC (Strandweg 25)

Was: angeboten wird Segelbekleidung und Segelzubehör für Kinder

Wie der genaue Ablauf sein wird, ob es einen Verkauf gibt oder nur eine Ausstellung mit Abholung, wird kurz vorher je nach den dann geltenden Maßnahmen bekannt gegeben.

Wenn erlaubt, wollen wir auch wieder im Außenbereich Waffeln und Kaffee anbieten, um den Erlös der Jugendabteilung zu spenden.

Es gelten die dann gültigen Corona Regeln

Beach Finn Boom: Schon 23 Finn-Dinghies im BSC!

Wir können auch alt! Neben den Skiff-Klassen, wie Musto-Skiff und Contender (beide Klassen-Chefs sind übrigens BSCer und beide haben ihre Boote im BSC liegen), funktionieren Klassen wie der Pirat und das Finn im BSC wie geschnitten!

Bei den Erwachsenen wächst insbesondere unsere Finn-Truppe und kein Ende ist in Sicht. Alleine auf dem BSC-Vorland haben wir für 2021 schon 19 Finns liegen, dazu kommen BSCer Aggy und Thomas am Wasserwerk, wo wohl noch ein drittes Finn hinkommen soll. Und Mr. Winter, der weiter westlich am Strand liegt.

Die Einstiegshürde ist übrigens denkbar niedrig: Momentan hat der BSC die beiden Miet-Finns „White Nose“ und „New Nose“, welche man für €5 pro Halbjahr nutzen kann. Man muss allerdings

selber sicher (!) segeln können, denn wir sind ja keine Segelschule. Wer sich also einmal ausprobieren möchte, findet im BSC einen einfachen Einstieg, übrigens im ersten halben Jahr auch ohne BSC-Mitgliedschaft.





So steht es schon auf unserer Homepage, aber es gibt noch mehr:

Seit dem Wochenende 20./21. März hat sich die Gesamtflotte im BSC auf 25 Finns erhöht.

Des Weiteren haben wir spaßeshalber für private € 550 ein Original-Finn aus dem 1972er Olympia-Kontingent gekauft. First Owner „Olympic Organising Committee Kiel“. Das richten wir jetzt wieder her. Wir haben dafür auch schon von der Finn-KV eine legendäre Segelnummer zugewiesen bekommen: Die GER 72!

Hierzu passt ein Blick zurück im Stolz auf 1958, wo

am 30. März, also ziemlich genau vor 63 Jahren, bei Kälte und grauem Himmel drei neue Finns vom Stapel liefen, eine Bootsklasse, die auf der Elbe weitgehend unbekannt war. In rot „Bandit“ von Jochen Affeldt, besser bekannt als Appel, in rosa „Tallyman“ von Erwin (Sumo) Brandt und in hellblau „Fiasko 4“ von Horst (Bosse) Börcherts, 1950 mit Rudi Hoffmann schon einer der ersten Jugendmeister im Piraten nach dem Krieg.

Zurück zur Gegenwart: die Beach-Finn-Flotte plant für 2021 clubintern:

Battle 2021

Regatta	Termin	Wochentag	Hochwasser	Start	Faktor
„Interkontinentale“	17-18.4.2021	Wochenende	08:04		2.0
Mai-Battle	18.05.21	Dienstag	20:03	19:15	1.0
Juni-Battle	16.06.21	Mittwoch	19:57	19:15	1.0
August-Battle	26.08.21	Donnerstag	18:48	18:15	1.0
September-Battle	27.09.21	Montag	19:53	18:00	1.0
Oktober-Battle	31.10.21	Sonntag	11:43	11:00	1.0
„Die Letzten Helden“	13-14.11.2021	Wochenende	10:38		2.0

Blankenese Beach Finns

2/3 gehen in die Jahreswertung ein, 1/3 der Ergebnisse werden gestrichen.

Benzin&Getränk für Wettfahrtleiter Tobi übernehmen bitte die Teilnehmer reihum.

J/70 Planung für 2021

Die Crews für die ersten drei Events stehen fest, bzw. für das erste müssen wir durch die Terminänderung leider noch einmal neu planen.

Moritz Klingenberg bleibt uns erhalten und startet motiviert in die neue Saison, durch seine Tätigkeit als Trainer im KYC haben wir bei den gemeinsamen Trainings einen Coach dabei.

Neuzugang ist Morten Raecke, der drei Trainings segeln wird und dann voraussichtlich beim ersten Berlin Event an Board geht.

Ansonsten sind eingeplant: Lukas Feuerherdt, Claas Lehmann, Flori Dzisiaty, Justus Kellner, Björn Athmer, Vallentin Zeller und ich.

Für die Klassenregatten, sofern sie denn stattfinden, verteilen sich neben den Ligaseglern:

Leif Loose, Tom Stryi, Dennis Ruge, Hauke Krüss und Tim Becker auf die beiden Boote. Damit haben wir zum jetzigen Zeitpunkt bei den großen Regatten in Deutschland jeweils beide Boote am Start.

Auf den Aufruf von Moni haben wir uns als kleine „Teambuilding Maßnahme“ mit dem Liga Kader gemeldet, um den Flaggenmast auf dem Vorland

mit einer neuen Lackierung auf Vordermann zu bringen, das Material dafür werde ich bei Yachticon anfragen.

Liga-Termin 2021:

1. 07.05 - 09.05. Chiemsee
2. 14.05. – 16.05. Überlingen
3. 16.07. – 18.07. Kiel – Schilksee
4. 06.08. – 08.08. Berlin, BYC
5. 17.09. – 19.09. Warnemünde
6. 21.10. – 23.10. Berlin, VSaW

One Design-Termine 2021:

1. Alster NRV – Abgesagt
2. Alster HSC – Abgesagt
3. 04.07. – 07.07. Int. Deutsche Meisterschaft, Warnemünde
4. 27.08. – 04.09. Euro Kopenhagen, (auf diesen Termin verschoben)
5. 04.09. – 12.09. Kieler Woche, (auf diesen Termin verschoben)

Bitte drückt uns den Daumen, dass wir möglichst viele der geplanten Regatten trotz der immer noch drohenden Corona-Beschränkungen segeln können.

Für das Liga- und J/70-Team
Marc-Daniel Mählmann





BlitzSchnell ging die schöne Optizeit für mich zu Ende

Blitzschnell war im Jahr 2020 alles anders – Corona krepelte unser Leben um.

Blitzschnell stieg ich im Frühjahr in den 420er um, da mein Ziel, die Opti EM zu segeln, aufgrund von Corona ausfallen würde.

Blitzschnell erreichte mich Anfang August die Nachricht: Slowenien wird die EM ausrichten und ich könne teilnehmen – ohne Quali-Regatta auf Basis der Rangliste!

Blitzschnell entschied ich mich zur Teilnahme an der EM - wohl wissend, dadurch die 420er Deutsche und damit die Quali für die nächste 420er Saison nicht segeln zu können...und „BlitzSchnell“, mein Opti, durfte mich dorthin begleiten.

Nun hieß es nur noch zu hoffen, dass die EM wirklich stattfinden wird, und dafür noch ein wenig Opti zu trainieren. Das war ein heikler Spagat zwischen den 420er Aktivitäten und der EM

Vorbereitung, bei der leider der Opti etwas zu kurz kam. Ich wollte wenigstens noch 1 Opti-Regatta im Vorfeld der EM segeln. Die Meldung zum Opti-Kick Off in Steinhude hatte ich im Juni zurückgezogen, nachdem für mich die EM „gestorben“ war. Nach langem Hin und Her erhielt ich dann doch wieder eine Starterlaubnis. Aber alles auf eine Karte zu setzen, war mir zu heikel, so dass ich kurzfristig mit zum Trave Breitling Cup nach Lübeck fuhr. Am übernächsten Wochenende sollte es dann nach Steinhude gehen – leider ohne mich, denn ich wurde krank ...und nun waren es nur noch 2 Wochen bis zum EM Start... Jeden Tag Daumen drücken und Corona-Zahlen checken – wird es tatsächlich klappen?

Die EM Kleidung kam inzwischen an und das EM Fieber stieg... erstes Kennenlern-Skypemeeting mit den Trainern Konstantin Steidl und Carla Merkt, erste Absage einer EM-Teilnehmerin aufgrund von

Corona-Bedenken... Wird die Veranstaltung auch wirklich stattfinden? Wird der DODV doch noch zurückziehen? ... Dann Organisation des Ersatz-Materials, Boot und Sachen packen.... Endlich ging es los in den Süden, trotz leicht steigender Corona-Zahlen und einiger Risikogebiete in Slowenien.

Glücklicherweise hatte sich auch Esther aus dem MSC qualifiziert, so dass wir uns die Fahrerei in den Süden unter beiden Familien aufteilten. Familie Rodenhausen fuhr uns nach München, wo wir auf die anderen 7 deutschen EM Teilnehmer und die beiden Trainer stießen. Dort wurden die Optis und das viele Ersatzmaterial umgeladen, und weiter ging es mit 2 Bussen nach Portoroz.

Slowenien begrüßte uns mit strömendem Regen - und sollte uns später auch so verabschieden. Es war eine Woche Vortraining geplant, damit wir das Revier kennenlernen konnten. Strömung, stark drehende Winde und kabbelige Wellen sollten unsere Herausforderung sein. Leider ließ uns der Wind im Stich, die Sonne jedoch nicht. Jede leichte Brise nutzten wir, um aufs Wasser zu kommen. Die ersten Tage kam ich mit den Bedingungen und dem Opti-Plattbug in den kurzen Wellen überhaupt nicht zurecht. Dies besserte sich glücklicherweise im Laufe des Vortrainings. Die Spannung stieg von Tag zu Tag. Nach und nach trudelten auch die anderen 35 Nationen ein, so dass wir einige Trainingseinheiten gemeinsam absolvieren konnten.

Gut auf die speziellen Revierbedingungen und vor allem den leichten Wind vorbereitet, starteten wir - nach einer Corona-bedingten sehr kleinen Eröffnung - in die Rennen. Die Windvorhersage war nicht berauschend - leichte Winde an allen Tagen! Im ersten Rennen verabschiedete sich mein Knarrblock - Kugellagerbruch - das hatte ich in meinen 9 Jahren Optizeit noch nie erlebt! Dank des leichten Windes blieb es bei dem einen



Rennen, und ich konnte aus dem Ersatzpool einen neuen Block besorgen.

Die Windbedingungen blieben leider gleichbleibend schwach, stark drehend und durchsetzt mit vielen Flautephasen. Die Starts gelangen mir einigermaßen gut, die Platzierungen schwankten jedoch durch die unvorhersehbaren Dreher bei mir leider so stark, dass ich bedauerlicherweise die

BALLETSTUDIO
BLANKENESE

DIE TANZMAUS
TÄNZERISCHE FRÜHERZIEHUNG
ab 3 J. mit oder ohne Eltern

BALLETT
Kinder, Jugendl., Erw. Anf. auch 50Plus
Leistungsgruppe nach RAD® ab 7 J.
Spitzentanz ab 12 J., Hip-Hop, Erw. Pilates

Neu: Filiale in Wedel
im Musikzentrum Schulauer Hof
ABC-Str. 16 (neben Fa. Kadematic)

Inform: Tel. 040/860 146
www.tanz-stunde.de
Sagebiels Weg 4, 22587 Hamburg
Inhaber: J.M. Vehstedt

Goldgruppe knapp verpasste. In das Silberfleetrennen startete ich erfolgreich, so dass ich mich nach dem ersten Rennen auf Platz 4 befand. Dabei sollte es dann auch bleiben. Ein zweites Rennen konnte an diesem Tag nicht mehr gestartet werden, aber wir warteten geduldig bei spiegelglatter See ... plötzlich kam eine Durchsage über die Funkgeräte der Trainer, dass wir nicht mehr an Land dürften und dass die Wettfahrtleitung versuchen würde, das Problem zu lösen – die Coronasituation in Slovenien hatte sich inzwischen dramatisch verschärft. Nach ca. 1,5 h kam erneut eine Durchsage: „Alle Nationen dürfen einzeln an Land!“. Wir hatten allerdings nicht richtig begriffen, dass die EM damit auch komplett 1 Tag vorzeitig abgebrochen war, so dass wir entspannt abbauten und duschten. Dann kamen plötzlich die Trainer auf uns zu und sagten, dass wir in 30 min verladen haben und morgen das Land verlassen müssen, da Slovenien einen generellen Lock-Down verhängen wird. Eile war geboten, dennoch nutzten wir kleine Freiräume um T-Shirts mit den anderen Nationen zu tauschen. An der Siegerehrung durfte leider keiner von uns teilnehmen, da wir sowohl bei den Jungen als auch bei den Mädchen die Silberfleetpodestplätze mit 2 x Platz 4 knapp verpasst hatten. Stolz waren wir jedoch auf unsere 3 Gold-Segler Esther Rodenhausen mit Platz 20, Ines Riedel mit Platz 26 und Moritz Wagner mit Platz 45.

Am Ende waren wir alle sehr traurig darüber, dass die schöne gemeinsame Zeit nun vorbei war, allerdings auch höchst glücklich, dass die Veranstaltung überhaupt stattgefunden hatte. Uns war bewusst, dass dies ein extrem glücklicher Umstand war und wir das der bis dato sehr guten Corona-Lage in der Küstenregion Sloveniens zu verdanken hatten, denn diese war im Gegensatz zu



den anderen Regionen Sloweniens und großen Teilen Europas bis zum Schluss kein Risikogebiet. Wir sind sehr dankbar, dass wir dieses Ereignis erleben durften und so viele positive Erfahrungen und Erinnerungen mitnehmen konnten.

Ein riesengroßes Dankeschön auch an den DODV, der diese Veranstaltung mit so viel Einsatz und Aufwand für uns organisiert hat. Ebenso bedanken wir uns beim Orga-Team Sloweniens, das die EM trotz widriger Voraussetzungen auf die Beine gestellt und durchgezogen hat. Nicht zuletzt ein großer Dank an den BSC, der mir durch hervorragende Trainingsbedingungen und sehr gutes Material überhaupt erst ermöglicht hat, an einer solch hochwertigen Regatta teilzunehmen.

Danke **BlitzSchnell**, dass ich Dich segeln durfte!

Beeke Segger

UND IMMER EINE
HANDBREIT WASSER...




GREBAU
IMMOBILIEN




UK Sails...

...unterstützt den BSC seit 2015 bei den Aktivitäten unser beiden J/70. Hier kommt ein Bericht über deren Aktivitäten für alle, die sie noch nicht aus eigener Erfahrung kennen.

1946 zunächst als Ulmer Sails in New York gegründet und später dann umbenannt, zählt UK Sailmakers heute zu den etabliertesten Segelmachern weltweit. 50 Lofts und Servicecenter entwickeln modernste Segel aus innovativen Materialien und mit zukunftsweisenden Designs. Seit mehr als 20 Jahren ist UK Sailmakers Deutschland ein Begriff für Performance und Qualität bei Seglern in ganz Deutschland. Mit großem Engagement und Leidenschaft haben Dirk Manno und Stefan Voss an der Flensburger Förde, einem der schönsten Segelreviere der gesamten Ostsee, UK Sailmakers zu einer Qualitätsmarke gemacht und erfüllen dazu den persönlichen „touch“ den jeder erwartet, denn das Team besteht

aus passionierten Seglern und Segelmachern, die die besonderen Bedürfnisse der unterschiedlichen Reviere genau kennen. Freundliche und kompetente Beratung, egal ob es sich um ein Regatta-, Cruising- oder Offshore-Segel handelt, können Sie von den Spezialisten aus dem Norden Deutschlands erwarten. Neu ist, dass mit Hauke Meyer von Elbesegel ein kompetenter Vertriebspartner für UK Sailmakers Deutschland für die Elbe gewonnen werden konnte. Zu seinem vielseitigen Spektrum zählen nun neben Rigg- und Takelarbeiten auch die Beratung und der Verkauf von neuen Cruising- und Regattasegeln von UK Sailmakers.

Decksrüstung & Riggtechnik

Bei elbesegel in Wedel finden Sie nicht nur alles rund um das Segel oder Sonnensegel, sondern auch alles rund um Mast & Rigg. Als SELDÉN Regionalcenter Hamburg/Elbe werden Masten, Zubehör und auch die bekannte Furlex Rollrefanlage montiert und vertrieben.



Mit modernster Lasertechnik werden beim Kunden an Bord sämtliche Maße genommen, um z.B. Wanten und Stagen im Vorhinein auf die richtige Länge bringen zu können. Das spart viel Zeit beim Rigggen und ist wesentlich genauer als die herkömmliche Art und Weise.

Masten

Mastsysteme für Sportboote sind sehr unterschiedlich, weil sie individuell auf die Konstruktion der Boote und Werftanforderungen angepasst werden. Seldén produziert von Masten für Jollen über Masten für Serienboote wie Halberg Rassy, Hanse, Comfortina bis zu Regattamasten für Matchracer oder Einzelbauten von ca. 20 m L.ü.a. Das Spektrum geht dabei von einem einfachen, toppgeriggten Einsaling-Mast aus Aluminium bis zu Mehrsaling-Masten aus Kohlefaser mit stehendem Gut aus Rod oder PBO. Ebenfalls werden in Wedel Masten mit Rollsystemen im Mast, als auch mit elektrischen oder hydraulischen Antrieben angeboten.

Persenninge

Ein Begriff der es in sich hat. Ein gutes Persenning schützt nicht nur Segel, Cockpit oder die gesamte Yacht vor Sonne und Regen, es muss vor allem gut aussehen, funktional sein und nicht gleich zusammenfallen, wenn ein Reissverschluss geöffnet wird. Hier zeigt sich die jahrelange Erfahrung eines Meisterbetriebes.

Ein hochwertiges Sonnensegel ist wasserfest, rollbar und soll vor der Sonne und den gefährlichen UV-Strahlen schützen. Diese Kriterien für ein hochwertiges Sonnensegel, sowohl für den privaten als auch für den geschäftlichen Gebrauch bietet ebenfalls die Segelmacherei von der Elbe an. Wer Hauke Meyer noch nicht aus seiner Lokation an der Zufahrt am Hamburger Yachthafen kennt, findet hier seinen Adresse:

Elbesegel

Segelmacherei & Riggtechnik
 Hauke Meyer Segelmachermeister
 Deichstraße 1 · 22880 Wedel
www.elbesegel.com



Vor Auckland

36. America's Cup geht wieder an die Kiwis

Am anderen Ende des Globus verteidigte Neuseeland am 17. März erfolgreich die „Kanne“ gegen den Herausforderer Italien. Doch erst einmal der Reihe nach: 2017 gewann Neuseeland souverän den 35. Cup, der vor Bermuda in Katamaranen ausgesegelt wurde, gegen die USA nach nur 8 Regatten. Danach bestimmten die Kiwis das italienische Team Luna Rossa (auch Azurri genannt) zum ersten

Herausforderer, der entscheidend an der Konzeption des Folgevents mitwirken darf. Danach erklärten sich die USA und England als weitere Herausforderer.



Warschau Laser



„Ineos“ USA kurz vorm ihrem Kentern

Und so gingen ab 15. Januar 2021 vor Auckland drei Teams in die Vorentscheidungen: „Luna Rossa“ für Italien, „Magic“ für die USA und „Ineos“ für England. Die Boote bedeuteten einen weiteren



Im Finale

SEGEL | TASCHEN | BEKLEIDUNG



REPARATUREN | PERSENNINGE | ZUBEHÖR



DIE SEGELMACHEREI IN HAMBURG

CLOWN SAILS

LADEN & WERKSTATT: SÜLLDORFER LANDSTRASSE 187 | 22589 HAMBURG
 LADENÖFFNUNGSZEITEN: MO-FR 9:00 - 17:30 | SA (KEIN SEGELDIENST) 10:00 - 14:00
 FON 040-800 78 29 | FAX 040-800 78 31 | INFO@CLOWNSAILS.DE | WWW.CLOWNSAILS.DE

großen Sprung in Konstruktion, Technik und Handling: Einrumpf, 2 riesige Foils an BB und StB sowie 1 achtern. Lahm, wenn sie schwimmen, und superschnell, wenn sie foilen. Gesegelt werden nur Matchraces, aus denen nach einem etwas komplizierten Verfahren am Ende sich Luna Rossa als Sieger und endgültiger Herausforderer des neuseeländischen Verteidigers in teils spannenden Regatten mit dramatischen Szenen durchsetzte. Ab 10. März gingen die Kontrahenten dann vor Auckland in die Entscheidung, beobachtet von der ganzen Nation und bis zu 2.000 Begleitbooten sowie Segelinteressierten aus der ganzen Welt. Der Verteidiger wurde gesteuert von Peter Burling, der Herausforderer von Jimmy Spithill und Francesco Bruni, alle mit großer AC-Erfahrung. Die Bahn ist up and down mit je 2 Tonnen am Start/Ziel und in Luv. Sie wird pro Regatta 4 mal gesegelt, wobei es bei vorherrschenden leichteren Winden besonders auf den Start ankommt.

An den ersten drei Tagen konnten beide Teams je einen Sieg einfahren und es stand 3 : 3. Die Erwartung ging in Richtung spannender Matches bis zum letzten Race. Der 4. Tag erlaubte keine

gewertete Wettfahrt und verlängerte die Spannung. Der 5. brachte dann nach zwei Siegen für die Kiwis ein 5 : 3, und sie brauchten nur noch 2 Punkte bis zum Sieg. Der erste kam am Folgetag und der endgültige Gewinn des America's Cup am 17. März mit einem überzeugenden Start-Ziel-Sieg der Kiwis, die damit der Sieger des 36. und schon gleich wieder der Verteidiger des 37. America's Cup sind.

Nach dem riesigen Jubel der Bevölkerung dieses Segellandes, begannen sofort die Verhandlungen über den nächsten Cup, aus denen die Entscheidung für England als offiziellen Herausforderer inzwischen bestätigt wurde. Die Azzuri werden sicherlich enttäuscht sein. Umso mehr richtet sich jetzt das Interesse auf die beiden englischen Hauptverantwortlichen Sir Jim Ratcliffe und Sir Ben Ainslie. Es bleibt spannend bei der weltweit wichtigsten Regatta-Serie.

(Wer mehr Details und Photos sucht, findet sie z. B. auf „Yacht Online“ unter www.yacht.de/regatta - obige Photos von Prada) Tz.



Die Sieger Royal New Zealand Yacht Squadron



Im Tiefflug durch den Wellenkamm: Das von seitlich herrasstehenden Foils beflügelte Boot des Franzosen Armel Tripon wurde Anfang des Jahres fertig.

Jens Elmenhorst hat zu Beginn der Veranstaltung auf diesen Bericht in der FAS aufmerksam gemacht

Fliegen oder verlieren

An diesem Sonntag legt in Les Sables-d'Olonne eine Flotte Einhandsegler zum Rennen rund um die Welt ab. Einblick in eine abgehobene Technik. Von Erdmann Braschos FAS 8.11.2020

Der Hochsee-Marathon über 40.000 Kilometer wird mit Hochgeschwindigkeits-Segel-Automaten ausgetragen, die einen Bruchteil vergleichbar großer Yachten wiegen und mit 300 bis 600 Quadratmeter Tuch reichlich besegelt sind. Auskunft über das krasse Verhältnis von Gewicht und Segelfläche gibt die Segeltragzahl. Übliche Segelboote sind mit 4,5 bis 5, moderne Regatta boote für mehrköpfige Besatzung mit 5 bis 6, die Vendee-Globe-Renner mit einer Segeltragzahl von mehr als 9 unterwegs.

Die erste Regatta dieser Art, das Golden Globe Race, wurde 1969 von Robin Knox-Johnston in 312 Tagen absolviert. Damals war es eine Sensation, dass sich die Welt überhaupt ohne fremde Hilfe

nonstop umsegeln lässt. Knox-Johnsons „Suhaili“ war ein behäbiges Gefährt mit den Proportionen eines Rettungsboots. Zehn Tonnen wurden von 62 Quadratmeter Segeltuch bewegt. Knox-Johnston dümpelte mit einer Segeltragzahl unter 3,7 um die Welt.

Seitdem versuchen es Generationen von Hochseeseglern schneller. Das Konzept des herkömmlich schweren, tief im Wasser liegenden, nicht gleitfähigen Verdrängers wurde eine Weile mit längeren Booten und entsprechend größerer Rumpfgeschwindigkeit ausgereizt. Doch ganzgleich wie kühn gesegelt wird: Über seine Rumpfgeschwindigkeit (Wurzel aus Wasserlinienlänge in Metern * 243) kommt ein Verdränger

nicht hinaus. In den vergangenen Jahrzehnten setzten dann leichte, breite, gleitfähige Boote mit jollenartigen Eigenschaften neue Maßstäbe im Hochseesegeln. Ein Großteil der Vendee Globe wird im Süden des Atlantiks, des Indischen Ozeans und des Pazifiks entschieden, wo starke bis stürmische Winde aus West die Boote ostwärts um die Welt pusten. Das geringe Gewicht, die Breite sowie tiefe Kiele erlaubten schnelle, rauschende Gleitfahrt. Doch auch bei diesem Tempo bleibt immer noch der Wasserwiderstand des Rumpfs. Aus heutiger Sicht war die Entwicklung der Vendee-Globe-Boote mit gleitfähigen Verdrängern vor acht Jahren an einer Grenze angekommen. 2015 nun schlugen die französischen Bootskonstrukteure Guillaume Verdier und Van Peteghem Lauriot-Prevost (VPLP) mit der Entwicklung der ersten auf Tragflächentechnik gestützten, ansatzweise flugfähigen Gleiter für diese Regatta ein neues Kapitel auf.

„Tragflächensegeln bietet die größte Leistungssteigerung, die bisher im Entwurf von Ein-rumpfbooten möglich ist“, fasst Pionier Guillaume Verdier zusammen. Quentin Lucet von VPLP spricht bei der alten Generation überwiegend schwimmender statt fliegender Schiffe von „archimedischen Booten“. Er berichtet unter bestimmten Bedingungen der Vendee Globe 2016 dank Foils von vier Knoten (7,5 km/h) Geschwindigkeitsgewinn gegenüber der Regatta zuvor. Für das jetzige Rennen mit den jüngsten, filigranen und langen Foils rechnet VPLP gegenüber 2016 mit bis zu acht Knoten zusätzlich unter günstigen Bedingungen.

Den Bootstyp Imoca 60 gibt es seit 1991, als eine 60 Fuß (18 Meter) lange Konstruktionsklasse zum Regattasegeln auf dem Meer vereinbart wurde und eine Organisation dazu, die International Monohull Open Class Association, kurz Imoca genannt. Dank unmissverständlich formulierter Bauvorschriften,

NORDICREVISION

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater

Sprechen Sie uns an

- Gesetzliche Prüfungen (§ 2 WPO)
- Internationales Steuerrecht
- Unternehmensbewertung (IdW-S1)
- Krise und Insolvenz (IdW-S6 u. S9)
- Stiftungen (Beratung und Prüfung)
- Umwandlungen (UmStG/UmwG)
- Internationales Netzwerk
- Residence Service

Godeffroystraße 31
22587 Hamburg
www.nordicrevision.com
post@nordicrevision.com
+49 40 866 25 16 70



Nachgerüstet: Boris Haerrmanns Seaexplorer von 2015 hat neue Tragflächen. Andernfalls hätte der Deutsche keine Chance

Mindest- oder Höchstmaßen sind die Boote vergleichbar, zugleich dank konstruktiver Spielräume fortdauernd interessant. Bei der letzten Vendee Globe 2016/17 starteten die ersten Boote mit Tragflächen. Es war der Testlauf für eine neue Art des Hochseesegelns. Nach 74 Tagen waren die ersten zwei Segler zurück.

Um zu verstehen, wie die enorme Besegelung und Geschwindigkeitssteigerung der Imoca-Boote möglich ist, hilft ein kurzer Blick auf das Zusammenwirken von Auftrieb und Ballast. Der Auftrieb eines Bootskörpers lässt ihn schwimmen, Ballast hält ihn gerade im Wasser. Im Querschnitt betrachtet, lassen sich Auftriebsschwerpunkt und Ballastsschwerpunkt genau bestimmen. In Ruhelage befinden sich beide Punkte übereinander. In Schräglage entfernen sich die Punkte seitwärts voneinander. Je größer dieser Abstand nun beim Segeln wird, desto stärker ist das aufrichtende

Moment, welches dem Winddruck in den Segeln entgegensteht. Entsprechend viel Segeltuch kann auch im Sturm noch gesetzt werden.

Der deutsche Foiling-Spezialist Martin Fischer erklärt, was seitliche Foils außerhalb des Rumpfs ausmachen. Sie heben das Boot an wie die Tragfläche eines Flugzeugs. „Der dynamische Auftrieb mit großem, entsprechend wirksamem Abstand zum Gewichtsschwerpunkt bringt zusätzlich aufrichtendes Moment. Je schneller das Boot segelt, desto stärker wird das aufrichtende Moment. Es erreicht sein Maximum, wenn das Boot komplett auf der leewärtigen Tragfläche übers Meer schwebt. Zugleich wird der Wasserwiderstand verringert. Bei hohen Geschwindigkeiten (achterlicher Wind) ist das besonders interessant.“ 37 bis 65 Kilometer in der Stunde (20 bis 35 Knoten) schnell, lassen die Imocas herkömmlich archimedisch segelnde Boote alt aussehen.

Beispielsweise startete die Hugo Boss des britischen Skippers Alex Thomson 2016 mit 3,80 Meter langen, bis zu 60 Zentimeter breiten Foils, welche sein Acht-Tonnen-Boot etwas anhoben. Quentin Lucet zufolge waren diese ersten Foils 90 bis 150 Kilo schwer. Die derzeitige Generation wiegt 220 bis 300 Kilogramm und wird ganz anders beansprucht. Denn im Unterschied zur Version von 2016 „erzeugt sie mehr aufrichtendes Moment als die Formstabilität, der seitwärts unter dem Boot geneigte Kiel und der unter die windwärtige Bootsseite gepumpte Wasserballast zusammen“. Die neuen Tragflächen sind länger, ragen etwa vier Meter seitlich aus dem Rumpf. Das schiebt den Auftriebsschwerpunkt nochmals weiter nach außen.

Entsprechend hoch ist die Beanspruchung der Tragflächenhalterungen im Boot. Sie müssen Schwingungen und Schläge des schnell durch Wellenberge und -täler gesegelten Bootes und auch Kollisionen mit Treibgut standhalten. Mehr

als 6000 Ingenieurstunden stecken allein in den Berechnungen der Struktur der neuen Boote. Die Kunst besteht darin, die Kräfte der Foils so im Boot zu verteilen, dass alles hält. Anspruchsvoll war auch der Einbau der neuen Foils in älteren Booten.

Bei vier Windstärken hebt ein moderner Imoca 60 ab. Schwebt das Boot komplett über dem Meer, bietet der Rumpf keinen Wasserwiderstand. Im üblichen Semifoiling-Modus, in dem der Rumpf das Meer nur leicht berührt, rechnet VPLP mit dem Wasserwiderstand eines nur zwei bis drei Tonnen schweren Boots.

Die Foils der Imoca-60-Neubauten und jener älteren Boote, die neue Tragflächen erhielten, werden von einlamierten Sensoren überwacht. Das maximale aufrichtende Moment wird bei 16 Knoten Wind, einer Brise von vier bis fünf Windstärken, erreicht. Es ist Aufgabe des Seglers, das Beste aus der Tragflächenlänge - die Foils lassen sich seitlich aus dem Boot herauschieben oder einziehen -, der Kielneigung von bis zu 38 Grad mit der Mittschiffslinie und der Menge an Wasserballast von maximal 14 Tonnen zu machen.

Leider hat die den Booten zugefügte Segelleistung Pferdefüße. Sie sind mehr als früher auf Foils angewiesen. Bricht ein Foil ab, hat der Segler schlechtere Karten als Alex Thomson, der beim letzten Rennen ohne Steuerbord-Foil mit Hugo Boss immer noch Zweiter wurde. Absehbarer Schwachpunkt sind Fischer zufolge die Masten, die gemäß Bauvorschriften einheitlich und für ein bestimmtes aufrichtendes Moment ausgelegt seien. Das werde allerdings bei hoher Geschwindigkeit deutlich überschritten. Dank eingebauter Sicherheitsreserven werden sie gewiss eine Weile halten. Wie lange, wird die heute beginnende Vendee Globe 2020/21 zeigen.

SOLO UM DIE WELT

Die Vendee Globe, Nonstop-Regatta für Einhandsegler, führt das gefährliche Südpolarmeer entlang durch die Roaring Forties einmal um die



Maximaler Auftrieb, kaum Wasserwiderstand: Hochseefoiler Stand 2020. Unterm Rumpf gut zu erkennen: der Neigekiel

Welt. Der Starttermin orientiert sich an den Verhältnissen im Südpazifik. Die Teilnehmer müssen etwa 24.000 Seemeilen segeln, ohne fremde Hilfe in Anspruch zu nehmen oder Land zu betreten. Dabei sind das Kap der Guten Hoffnung, Kap Leeuwin und Kap Hoorn jeweils an Backbord sowie die Antarktis an Steuerbord zu lassen. Das Rennen wird alle vier Jahre ausgetragen.

Vom Franzosen Philippe Jeantot nach dem Vorbild des englischen Golden-Globe-Rennens initiiert, wurde die erste Regatta 1990 nach 109 Tagen gewonnen. Seit 1992 wird sie alle vier Jahre ausgetragen. Havarien mit verschollenen Seglern und dramatischen Rettungsaktionen führten zu zunehmend strengeren Sicherheitsvorschriften, etwa Tests mit dem Nachweis, dass sich komplett umgekippte Boote selbst aufrichten, oder Unsinkbarkeit dank mehrerer Schotten.

Die Vendee Globe, benannt nach dem westfranzösischen Departement, wird von französischen Seglern dominiert. Hochseesegeln ist in Frankreich beinahe so beliebt wie die Tour de France.

Nach Siegerzeiten von 93 Tagen 2001, 87 Tagen 2005 und 84 Tagen 2009 wurde 2013 die 80-Tage-Marke geknackt. Mit 22,36 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit liegt die Latte hoch. Dieses Tempo war bis dahin allein mit Mehrumpfbooten und solchen, die mit Crew gesegelt werden, möglich.

Die Redaktion

Wir danken der Redaktion der „Yacht“ und Tatjana Pokorny für die Genehmigung zum Abdruck des folgenden Berichts über den Einlauf der ersten Teilnehmer der „Vendée Globe“

Showdown in der Biskaya

Das Finale der 9. VENDÉE GLOBE war das spannendste in der 30-jährigen Geschichte der Solo-Weltumsegelung. Acht Skipper machten den Kampf um Sieg und Podiumsplätze zum Segel-Thriller

Der Zeitvergleich bei der Zielankunft zwischen der aktuellen Vendée Globe und der vorherigen sagt alles: Noch nie war das Finish der Einhand-Nonstop-Regatta auch nur annähernd so knapp. Vor vier Jahren kamen die ersten acht Boote binnen 20 Tagen ins Ziel. Dieses Mal kreuzten die besten acht die Linie in nur 24 Stunden.

Als Erster im Ziel war der Skipper und Konstrukteur Charlie Dalin auf „Apivia“, der jedoch den Sieg an Yannick Bestaven abtreten musste. Als Achter rumpelte Jean Le Cam mit ramponiertem Boot über die Linie. Der 61-Jährige stellte zudem einen Rekord auf: Mit fünf Teilnahmen trat er zwar genauso oft an wie der Brite Alex Thomson, kam jedoch viermal ins Ziel, Thomson nur zweimal. Nach Verrechnung seiner Zeitgutschrift infolge der glücklichen Rettungsmission für Kevin Escoffier rückte Le Cam sogar noch auf Platz vier vor.

Die 24 Finalstunden von Les Sables-d’Olonne haben der Vendée Globe einen nie zuvor erlebten hochdramatischen Schlussakt beschert. Dazu hat Boris Herrmann mit Sieg- und Podiumschancen bis zum letzten Tag aus deutscher Sicht erheblich beigetragen. Neben ihm machten sechs Franzosen und ein Italiener die Schlussetappe zwischen Äquator und Ziellinie zum Krimi: Charlie Dalin („Apivia“) und Louis Burton („Bureau Vallée 2“), Yannick Bestaven („Maître Coq IV“) und Thomas Ruyant („LinkedOut“), Damien Seguin („Groupe Apicil“) und Jean Le Cam („Yes we Cam!“) sowie Giancarlo Pedote („Prysmian Group“).

Als Boris Herrmann am 5. Januar mit Großsegelriss

Kap Hoorn passiert, liegt er auf Platz zehn. Wenig deutet auf den engen Ausgang hin. Am Abend des 17. Januar passiert er den Äquator nach einer famosen Aufholjagd jedoch als Gesamt-Dritter. Zehn Tage vor dem Ziel segelt er mit nur 27 Seemeilen Rückstand in Schlagdistanz zu Charlie Dalin, der mit Louis Burton um die Führung ringt. Nur 200 Seemeilen trennen zu diesem Zeitpunkt, gut 3000 Seemeilen vor dem Ziel, die ersten acht Boote.

Zunächst bleibt Herrmann im Kalmengürtel hängen, fällt auf Platz sechs zurück. Derweil schlüpfen Dalin und Burton – gekonnt oder glücklich – durch die Flautenlöcher, erreichen als Erste den Nordostpassat und segeln davon, während Herrmann noch in der Flaute klebt. Burton und Dalin trennen sich: Burton segelt, wie auch Ruyant und später Herrmann, einen westlicheren Kurs, Dalin sucht 100 Seemeilen weiter östlich sein Glück. Segler und Beobachter warten gespannt darauf, ob sich die jüngsten Foiler, allen voran Herrmanns noch voll intakte „Seexplorer“, in den kommenden Tagen bei angesagten Halbwindbedingungen um 15 bis 18 Knoten Wind endlich dominant in Szene setzen können. Wetterexperte Will Harris aus Herrmanns Team prognostiziert jetzt schon „einen Kampf um jeden Meter“ – bis ins Ziel.

Am 19. Januar liegen Ruyant und Seguin, dessen Boot ohne Foils, auf den Plätzen zwei und drei, hinter Dauer-Frontmann Dalin, der fast die Hälfte der gesamten Vendée Globe als Nummer eins bestritten hat. Dahinter lauern Burton und



Seaexplorer Yacht Club de Monaco mit Eskorte

© Yan Zedda / Alea / #VG2020

Bestaven mit ihren kleineren Foils. Herrmann und Pedote folgen. Jean Le Cam ist Neunter.

Im Nordatlantik schenkt man sich in der Spitzengruppe nichts. Die Skipper haben sich entschieden: entweder für das höhere Amwind-Segeln mit Bootsgeschwindigkeiten zwischen 12 und 15 Knoten (Dalin) oder tiefes und schnelles Segeln (Burton, Ruyant). Der Kursunterschied beträgt zehn Grad. Herrmann positioniert sich etwa mittig, mit leichtem Hang zu Burton und Ruyant. Der Querabstand zu Dalin im Osten und Burton im Westen beträgt nun rund 200 Seemeilen. Dalin erklärt mit Blick aufs Azorenhoch: „Binnen 48 Stunden sollten wir über den Kamm sein, um den wir herumfahren. Dann steigen wir schon in den Schnellzug der atlantischen Tiefdruckgebiete ein. Ich habe die Innenbahn der Kurve gewählt, aber es ist gut möglich, dass ich am Ende (Red.: hinter dem Azorenhoch) ungefähr am gleichen Punkt lande wie Louis Burton.“ Mit dieser Prognose liegt er in etwa richtig.

Herrmann und Ruyant ringen zeitgleich am 20. Januar um Platz drei. Die „Seaexplorer“ erfüllt Herrmanns Erwartungen, erreicht jetzt mehrfach die schnellsten Geschwindigkeiten und lässt den ärgerlichen Doldrums-Stolperer in Vergessenheit

geraten. Die kurzfristige Aufregung bei Beobachtern und Herrmann selbst darüber, dass er im offiziellen Zwischenklassement nur als Sechster und nicht als Vierter geführt wird, als der er im Tracking sichtbar ist, legt sich nach einer Erklärung von Renndirektor Jacques Caraës schnell. Die seltsame Ergebnisinterpretation des Systems war darin begründet, dass die Wettfahrtleitung zwar während des atlantischen Abstiegs nach dem Start mit einem beweglichen Wegepunkt für die optimale Positionsermittlung der Boote operiert hatte, einen solchen aber auf dem Rückweg im sich zuspitzenden Finale zunächst nicht einsetzte. Dadurch wurden die aktuellen Positionen der Boote im Klassement immer im Abgleich zur kürzesten Kursstrecke bis ins Ziel ermittelt.

Dieser sehr theoretische Rechenweg beinhaltete sogar Abkürzungen über Land. Das wäre bei einem einsamen Spitzenreiter nicht weiter aufgefallen, nun aber schon. Wettfahrtleiter Jacques Caraës erklärte charmant: „Wir haben nicht damit gerechnet, dass es ein so enges Finale mit so vielen Booten gibt.“ Die Rennleitung fügte den fehlenden theoretischen Wegepunkt umgehend ein. Immer klarer wird, dass die Sieg- und Podiumskandidaten zwischen dem 27. und 28. Januar ins Ziel kommen.

Zunehmend werden bei Hochrechnungen die Zeitgutschriften einbezogen, die Boris Herrmann (6 Stunden), Yannick Bestaven (10:15 Stunden) und Jean Le Cam (16:15 Stunden) seit der Rettung von „PRB“-Skipper Kevin Escoffier mit ihrer Gesamtsegelzeit verrechnen dürfen.

Am 22. Januar sind es für die Vorreiter an ihrem letzten Wochenende auf See noch 1500 Seemeilen bis ins Ziel. Dalin führt vor Burton und Herrmann. Die Überschrift einer Vendée-Globe-Pressemitteilung bringt den Dreikampf zwischen Dalin, Burton und Herrmann auf den Punkt: „Sind es diese drei Musketiere, die um den Vendée-Globe-Sieg kämpfen werden?“

Herrmanns Fans hoffen heimlich, was Segelmacher und Sänger Frank Schönfeldt im Song „Boris, flieg!“ ausspricht, den er diesem am 23. Januar widmet: „Jetzt kommt deine Chance: Boris, geh' aufs Ganze!“

Tatsächlich erzielt der „Seexplorer“-Skipper an diesem Tag mit 20 Knoten Durchschnitts-

geschwindigkeit sein schnellstes Etmal im Rennen bis dahin. Er kommt wieder ran an Dalin, reduziert seinen Rückstand auf 42, den auf Burton auf 24 Seemeilen, erzählt später, dass er „wie ein Löwe“ gekämpft habe. Dabei muss Herrmann gar nicht hetzen, um Segelsportgeschichte zu schreiben. In einer Umfrage auf YACHT online rät die Mehrheit der Teilnehmer ihm, eher überlegt und klug weiterzusegeln und nichts zu riskieren.

Am Nachmittag des 24. Januar allerdings halst Charlie Dalin auf Steuerbordbug. Jetzt kann er endlich sein unbeschädigtes Foil ins Spiel bringen. Und wie! Der Präzisionssegler, der schon bis dahin am längsten geführt hat, dominiert: Er loggt beständig mehr als 20 Knoten, bis zu drei Knoten schneller als Burton und Herrmann.

Bei der Zielannäherung teilt sich die Führungsgruppe. Dalin, der die Biskaya als heimatliches Trainingsrevier in- und auswendig kennt, entscheidet sich für die östliche Annäherung am Kap Finisterre in leichteren Winden auf



FERDINAND & DAVID
HAMBURG

RABATTCODE: BSC10
WWW.FERDINAND-DAVID.COM



ruhigerer See. Herrmann und zunächst auch Burton folgen. Yannick Bestaven halst nach Norden, profitiert dort von mehr Wind; ebenso Thomas Ruyant. Beide nehmen vorläufige Verluste hin, um später auf direktem Kurs ins Ziel abkassieren zu können.

In dieser Nord-Gruppe beeindruckt „LinkedOut“-Skipper Ruyant mit einem 24-Stunden-Ritt von 411 Seemeilen. Boris Herrmann kündigt „ein reines Speedrace auf einer 450 Seemeilen langen Zielgeraden“ an. Allen ist inzwischen klar, dass Yannick Bestaven mit seiner „Mâitre Coq IV“ trotz 219 Seemeilen Rückstand noch Siegchancen hat, dank seinem Zeit-Bonus. Und er lässt nicht locker. Will Harris' teaminterne Hochrechnungen weisen nun abwechselnd Dalin, Herrmann und Bestaven als mögliche Vendée-Globe-Gewinner aus. Die Unterschiede sind so knapp, dass sich unter den Experten kaum jemand festlegen mag, wer am Ende den Bug vorn haben wird.

Die Spannung steigt am Vortag der Entscheidung nochmals. Herrmann rückt nicht nur berechnet, sondern auch im Tracking auf Platz zwei vor, liegt am Morgen des 26. Januar 85 Seemeilen hinter Dalin, während der Drittplatzierte Burton sich inzwischen auch nach Norden orientiert hat, wo er, Ruyant und Bestaven bald fortlaufend die Gewinne ihrer Investitionen einfahren. Die Rennleitung hat die Ziellinie von 0,3 auf 1,9 Seemeilen verlängert, entspricht in Übereinstimmung mit Artikel 9.1 der Segelanweisung so der Möglichkeit einer gleichzeitigen Ankunft mehrerer Boote.

Als am 27. Januar die Entscheidung ansteht, ist das Rennen immer noch offen. TV-Moderator Andi Robertsen beschreibt die Lage als „Hollywood“-Finale, spricht von Siegchancen für Bestaven und Herrmann. Studiogast François Gabart, Sieger der Vendée Globe 2012/13, sagt: „Es ist unmöglich, sich vorzustellen, was wir heute hier erleben.“

In Deutschland sind ab dem frühen Abend mehr als eine Million Menschen live via NDR- oder

Vendée-Globe-Übertragung im Internet dabei. Charlie Dalin gibt seinen Vorsprung bis ins Ziel nicht mehr ab, kreuzt die Linie um 20.35 Uhr als Erster. Er strahlt im roten Bengalo-Feuer, ahnt aber längst, dass es für sein „First ship home“ trotz sauberer Aufgabenerfüllung nicht zum Gesamtsieg reichen wird. Dalin muss Herrmann und vor allem Bestaven fürchten, der sich Meile um Meile an den Sieg heransaugt. Einmal macht Bestaven in den letzten eineinhalb Tagen 80,7 Seemeilen binnen vier Stunden gut – ein eigener symbolträchtiger Rekord, der dem 48-Jährigen aus La Rochelle sein persönliches Wintermärchen ermöglichen soll. Auch Herrmann kämpft, sagt im Showdown in der Biskaya: „Es sind die aufregendsten Momente, die ich mir je habe vorstellen können. Ich fühle mich wie ein Kind an Weihnachten.“

Die Bescherung fällt allerdings aus. Stattdessen kommt es knüppeldick: Fernsehmoderatoren und Zuschauer erleiden daheim in Deutschland einen kollektiven Schock, als erst den Experten die merkwürdig langsame Geschwindigkeit Herrmanns auf den Anzeigen auf dessen Homepage auffällt und dann die Nachricht von seiner Kollision mit einem spanischen Fischerboot durchsickert. Aus ist der Traum vom möglichen Sieg, vom sichergeglaubten Podium bei der deutschen Vendée-Globe-Premiere. Während Yannick Bestaven im Morgengrauen des 28. Januar um 4.19 Uhr als Gesamtsieger ins Ziel kommt, die Weltkugel-Trophäe später aber in großer Geste gemeinsam mit Charlie Dalin in die Kameras hält, humpelt Herrmann sechs Stunden nach Bestaven mit gebrochenem Foil und angeknackstem Sportlerherz über die Linie. Aber das heilt rasch. Bei der Ankunft kann er schon wieder jubeln. Zu Recht! Für ein finales Ausrufezeichen sorgt der auffälligste Charakter dieser Auflage – der Mann, dem Frankreichs Staatspräsident Emmanuel Macron persönlich in einem Video-Telefonat zur Escoffier-Rettung gratuliert hatte: „König“ Jean Le



Boris Herrmann glücklich im Ziel

© Yvan Zedda / Alea / #VG2020

Cam rast am Abend des 28. Januar als Achter auf dem Wasser ins Ziel und verdrängt Boris Herrmann mit seiner Zeitgutschrift noch von Platz vier. Einen Podiumsplatz verpasst der „Altrocke“ der Vendée Globe und Mentor von sowohl Damien Seguin (7.) als auch Benjamin Dutreux (9.) nur um drei

Stunden und 19 Minuten. Le Cams Schlusswort: „Es geht in diesem Rennen um Träume und Extreme – Dinge, die im normalen Leben nicht erreichbar sind. Es ist wichtig und essenziell, dass die Vendée Globe für Teams mit kleinen Budgets und junge Leute zugänglich ist.“

Tatjana Pokorny

Ein Dutzend im Ziel

Das Gesamtklassament der besten Zwölf. Darunter mit Herrmann und Pedote zwei Nicht-Franzosen

1. Yannick Bestaven	Maître Coq IV	80 T, 03 Std, 44 M, 46 S*
2. Charlie Dalin	Apivia	80 T, 06 Std, 15 M, 47 S
3. Louis Burton	Bureau Vallee 2	80 T, 10 Std, 25 M, 12 S
4. Jean Le Cam	Yes We Cam!	80 T, 13 Std, 44 M, 55 S*
5. Boris Herrmann	Seaeplorer – YC de Monaco	80 T, 14 Std, 59 M, 45 S*
6. Thomas Ruyant	LinkedOut	80 T, 15 Std, 22 M, 01 S
7. Damien Seguin	Groupe Apicil	80 T, 21 Std, 58 M, 20 S
8. Giancarlo Pedote	Prysmian Group	80 T, 22 Std, 42 M, 20 S
9. Benjamin Dutreux	Omia – Water Family	81 T, 19 Std, 45 M, 20 S
10. Maxime Sorel	V and B-Mayenne	82 T, 14 Std, 30 M, 15 S
11. Armel Tripon	L'Occitane en Provence	84 T, 19 Std, 07 M, 50 S
12. Clarisse Crémer	Banque Populaire X	87 T, 02 Std, 24 M, 25 S

Das Ergebnis bei Redaktionsschluss. *Zeitgutschriften: Bestaven 10 Stunden, 15 Minuten; Le Cam 16 Stunden, 15 Minuten; Herrmann 6 Stunden

Natürlich berichten wir für Sie weiter: im Folgeheft und auch auf www.yacht.de

Langzeitsegeln in Corona-Zeiten

Mitte Mai 2018 bin ich, Ove Grantz, mit Freunden im Hamburger Yachthafen gestartet, um mit unserem Häwelmann, eine Faurby 396, Richtung Süden zu segeln. Unser Plan ist, an den Küsten Hollands, Belgiens und Frankreichs entlang zu segeln. Über die Biskaya sind wir nach La Coruna und dann an der spanischen Küste um Kap Finisterre herum entlangesegelt bis zu den Rias Galiciens. Dort gehen Mitte Juli 2018 die Freunde von Bord und meine Frau Barbara steigt ein. Wir verbringen ab jetzt zusammen ein Sabbatjahr. Wir haben herrliche Segel- und Landzeiten bis Lissabon gehabt. Von dort segelten wir über Porto Santo und Madeira auf die Kanaren. Den Winter verbrachten wir auf verschiedenen Kanareninseln, bevor wir Ende April 2019 wieder zurück an die portugiesische Küste segelten. Wir hatten noch genügend Zeit, um die Algarve zu genießen und die spanische Küste bis Rota/Cadiz kennenzulernen. Mitte Juli 2019 haben wir den Häwelmann in Faro an Land gestellt und „eingewintert“. Geplant war, dass ich Mitte März 2020 den Häwelmann in Faro ins Wasser bringe und dann mit Freunden ins Mittelmeer segle, bevor Barbara für das zweite Sabbatical im Sommer dort an Bord kommt.

Wie viele andere Segler auch müssen wir seit März 2020 von Kiel aus, wo wir wohnen, unsere Segelpläne der Corona-Entwicklung anpassen. Unser Häwelmann liegt nun seit Ende Juli 2019 in Faro (Portugal, Algarve) an Land und wartet auf uns. Den für Mitte März d.J. geplanten Start in die Segelsaison verschieben wir abhängig von der aktuellen Entwicklung mehrmals. So sind wir zusammen erst am 1. Juli mit dem Flugzeug von Hamburg über Amsterdam nach Faro/Portugal gekommen. Dementsprechend liegt unser Häwelmann seit 11 Monaten ohne Aufsicht aber sicher abgestellt an Land. Wir haben alles so

„eingewintert“, wie wir es sonst auch machen, einschließlich Motorkonservierung. Wir sind gespannt, in welchem Zustand wir ihn vorfinden.

Der Flug läuft unter Wahrung möglichst intensiver Hygienemaßnahmen sicher ab. Alle Abfertigungshallen sind erschreckend menschenleer. In Faro beziehen wir ein einfaches Hotel in der Nähe des Landliegeplatzes, nur zum Übernachten; Verpflegung wird dort zzt. nicht angeboten, aber genügend nahegelegene Restaurants bieten Außerhausservice an. Die Tagestemperaturen von rd. 30° ohne Schatten auf mehreren tausend Quadratmetern Beton-Boots-lagerfläche veranlassen uns, nicht auf dem Boot zu leben. Nach den langen heißen Arbeitstagen genießen wir die eigene Dusche und die Klimaanlage des Hotelzimmers sehr!



„Hardstand“ in Faro

In dem warmen trockenen Klima der Südalgarve hat der Häwelmann die Zeit gut überstanden. Von außen ist er zwar staubig, innen ist jedoch alles so, wie wir ihn verlassen haben – kein Staub, keine Feuchtigkeit/Geruch, keine Krabbeltierchen.

Nach 14 Tagen Überholungsarbeiten und guter Verproviantierung vom nahegelegenen



Ankerfeld vor Culatra

Supermarkt wird der Häwelmann Mitte Juli 2019 per Travellift ins Wasser gesetzt. Wir fahren ca. eine Stunde durch das Lagunengebiet des Ria Formosa direkt zum Anker vor Culatra, um dort bei viel angenehmeren Temperaturen und erfrischenden Badepausen segelklar zu werden –

Leinen einscheren, Segel anschlagen, Aufbau polieren, ... wir bleiben dort für zwei Wochen. Wir diskutieren, wie wir die 12 Monate unseres Sabbaticals nutzen können. Es kristallisiert sich folgender Plan heraus:

- ▶ Segeln an der Algarve-Küste, Portugal ist kein Risikogebiet.
- ▶ Kein Grenzübertritt nach Spanien (Risikogebiet), da nicht absehbar ist, ob/wie wir wieder nach Portugal zurück- und zum Madeira-Archipel weiterreisen können.
- ▶ Bei passendem Wetter ab ca. Mitte September nach Porto Santo und Madeira.
- ▶ Von dort aus weiter auf die Kanaren zum Überwintern.
- ▶ Im Frühjahr 2021 schauen wir uns die aktuelle Lage an und entscheiden die weitere Reiseplanung.

Qualität ist unsere Lieblingsfarbe.



- KLASSISCHE MALERARBEITEN
- ÖKOLOGISCHES WOHNEN
- DÄMMUNG & AKKUSTIK

Johs. H.P. DAMMANN
MALERMEISTER

© CAPAROL ICONS

Sülldorfer Landstraße 216 | 22589 Hamburg | Tel. 040 - 87 41 41 | www.maler-dammann.net

So verbringen wir zwei wunderbare entspannte Monate, in denen wir bei Sonne, Wärme und angenehmen Windbedingungen an der Küste der Algarve mit ihren schönen Felsenformationen und langen feinen Sandstränden auf- und absegeln. Wir besuchen Häfen wie Albufeira, Portimao und Lagos. Immer wieder ankern wir in der Lagune des Ria Formosa zwischen der Insel Culatra und dem Festland für mehrere Wochen. Mit dem Dinghy fahren wir auf die Insel, kaufen ein und gehen stundenlang am weißen Strand spazieren.

Die Coronalage hier bleibt entspannt. Auf dem Schiff sind wir sicher und an Land ist nicht so viel Betrieb, so dass die Corona-Verhaltensregelungen gut eingehalten werden.



Strand an der Atlantikküste von Culatra

Mitte September tut sich ein Wetterfenster auf, so dass wir von Lagos aus auf die rd. 480 Seemeilen-Überfahrt nach Porto Santo/ Madeira-Archipel ablegen. Wir haben zunächst moderaten Wind aus NW und kaum Dünung. Nach einer angekündigten 10-stündigen Flaute, während der der Wind dreht und wir unter Motor vorankommen, folgt für die verbleibenden rd. 350 Seemeilen handiger NE-Passat zwischen 3 Bft. und 5 Bft. mit relativ angenehmer Wellenfrequenz.

Der große Vorteil der längeren Seestrecke: Wir sind absolut sicher, denn wir können uns nirgends



Auf dem Weg von Portugal-Festland nach Porto Santo. Einer von zwei Frachtern, denen wir unterwegs begegnet sind.

anstecken. Wir wissen, dass nur mit negativem Test (nicht älter als 72 Stunden) die Inseln betreten werden dürfen. Da es unsere Reisezeit vom Festland aus nicht zulässt, diese Rahmenbedingungen einzuhalten, erwarten wir einen Test auf Porto Santo.

Wir kommen nach 3 ½ Tagen segeln Freitagnacht in Porto Santo an und gehen im Hafen vor Anker. Wir wissen, dass nur mit negativem Testergebnis die Inseln betreten werden dürfen, und melden uns deshalb Samstagmorgen über VHF Kanal 9 beim Marina-Office und bekommen Instruktionen:

- ▶ Bitte an Bord bleiben, nicht an Land kommen.
- ▶ Die entsprechenden Behörden werden über unser Ankommen informiert.
- ▶ Bitte auf der App „Madeira Health“ anmelden (hatten wir schon in Lagos gemacht).
- ▶ Warten bis die Aufforderung zum PCR-Test kommt.

Wir haben uns in Lagos so umfassend verproviantiert, dass wir alles für einen angenehmen Aufenthalt an Bord haben. Wir rechnen mit dem Test am Montagmorgen und sind überrascht, als am Sonntag um 1015h das Mobiltelefon klingelt: Wir möchten bitte in 15 Minuten zum Test mit dem Dinghy an Land kommen. Dies war jedoch noch nicht einmal aus



Ankern im Hafen von Porto Santo. Auf dem Rückweg vom Test.

der Backskiste geholt, geschweige denn aufgepumpt. Und an Land paddeln müssen wir auch noch... Also – Ärmel hochkrempeln – wir schaffen das!

Nach dem Testabstrich geht es ganz entspannt zurück an Bord. Bereits Montagnacht um 0400h erhalten wir das Testergebnis „negativ“ auf unsere App „Madeira Health“, auf der wir auch täglich unseren Gesundheitszustand bezogen auf Corona-Symptome eingeben. Der Test ist kostenfrei. Wir können uns nun auf Porto Santo und Madeira frei bewegen – und fühlen uns sehr sicher dabei.



Segeln entlang der Küste von Porto Santo

Wegen eines angekündigten Ausläufers eines tropischen Wirbelsturms, segeln wir vorzeitig in einen besser geschützten Hafen nach Madeira – ein 35 Seemeilen Tagestörn von Insel zu Insel bei Sonnenschein und schwachen Winden.

Wir bleiben insgesamt sechs Wochen auf Madeira, erkunden die Insel insbesondere in den Gebieten, die wir noch nicht kennen, und genießen darüber hinaus das herrliche Klima und leben dort einfach auf unserem Häwelmann.



Blick über den Yachthafen auf die eng bebauten Hänge von Funchal.

Mitte Oktober öffnet sich ein Wetterfenster für die rd. 280 Seemeilen von Funchal/Madeira zu den Kanaren. Diese sind noch Risikogebiet lt. Einstufung des Robert-Koch-Instituts, doch sind die Fallzahlen rückläufig, und wir rechnen kurzfristig mit einer Rücknahme der Reisewarnung. So ist es dann auch kurze Zeit später gekommen. Unser Ziel ist San Sebastian auf La Gomera. Als sich passendes Wetter abzeichnet, haben wir bereits einige Tage vor dem geplanten Start von Funchal aus per Mail einen Liegeplatz im Hafen von San Sebastian reserviert. Der Törn dauert knapp zwei Tage. Wiederum haben wir passenden NE-Passat mit max 20 kn Wind. In der Nacht zieht in sicherer Entfernung ein Gewitter an uns vorbei – Wetterleuchten und lediglich ein kräftiger Schauer

erreichen uns, so dass wir tatsächlich Regenkleidung anziehen müssen.



Start von Funchal zu den Kanaren.

Besonders beeindruckend bei diesem Törn ist die Annäherung an die Kanaren bei Dunkelheit. Von weitem sind die Lichtreflexionen von Teneriffa, La Gomera und La Palma am Horizont zu sehen. Das Einlaufen in die Passage zwischen Teneriffa und La Gomera mit dem Sonnenaufgang über dem Vulkan „Teide“ auf Teneriffa ist ein echtes Highlight.



Sonnenaufgang hinter Teneriffa und dem Teide.

Nun sind wir seit dem 17.10.2020 auf La Gomera.

Wir machen Ausflüge über die Insel, leben auf unserem Häwermann und genießen die weitgehende Unabhängigkeit – trotz Corona und der damit verbundenen Maskenpflicht. Wir berücksichtigen selbstverständlich alle entsprechenden Verhaltenshinweise und verzichten auf gemütliche Cockpitabende mit

anderen Segelcrews, was diese Reise sehr von der Vorherigen unterscheidet.

Wir fühlen uns insgesamt recht sicher, indem wir gezielt in die Gebiete mit geringem Infektionsgeschehen gesegelt sind. Natürlich merken auch wir die Einschränkungen, da wir nicht alle unsere Reisepläne umsetzen können. Wir schauen weiterhin auf die Möglichkeiten, die wir verantwortungsbewusst nutzen können.

Statistik:

Segeltage: 14, Segelnächte: 5,
Ankertage/-nächte: 30,
Gesegelte Distanz: 964,7 nm

Über diesen zusammengefassten Bericht von 3 ½ Monaten Langzeitsegeln zu Zeiten der Corona-Pandemie hinaus gibt detaillierter unser Reiseblog [Auskunft](#), auch über die Reisen im ersten Sabbatical 2018/2019.

Link: www.haewelmann.blogspot.com

Es grüßt euch ganz herzlich euer Clubkamerad
Ove Grantz mit Ehefrau Barbara





Unser Track bis in die Karibik April 2019

Fahrtbericht unserer Weltumsegelung mit der SY RedCat von 2013-2020

Als ich im Alter von 13 Jahren im BSC mit dem Segeln anfang, segelte das Ehepaar Koch, auch Mitglieder im BSC, gerade mit ihrer ersten Kairos um die Welt. Nach 8 Jahren Vorbereitung, sammeln von Seekarten, Strömungstabellen, Wetterinfos und der Vorbereitung ihres 11m Bootes für die lange Reise, wagten sie das Abenteuer einer Weltumsegelung, als erstes deutsches Ehepaar. Ich fand es faszinierend und begann davon zu träumen dies auch einmal zu erleben.

Aber erstmal sammelte ich Segelerfahrungen auf der Wanne (Kutter ‚Blankenese‘) unserem Mädchenkutter. Erst unter Frau Hülsen, dann unter Georg Hofmann, Kerstin Hülsen, Sigrid Hülsen. Wunderbare Jahre, die meine Freude am Segeln immer steigerten. Nachher segelte ich Pirat, Hamburger Meisterschaften, mit Freunden Dickschiff, dann mit meinem ersten Mann H-Boot, Drachen, Folkeboot. Alles Boote die ich in meiner jugendlichen Fantasie auf meinem Plan hatte.

Meine beiden Töchter fingen auch früh mit Segeln an und ich begleitete sie oft zu Regatten. Als die Beiden zu studieren angingen, bekam ich wieder selbst mehr Zeit zum Segeln. Im MSC wurde ich Mitglied beim Erwachsenensegeln, segelte mit den Elbsirenen, gab dort auch Segelunterricht für erwachsene Segeleinsteiger. Nach dem Scheitern meiner ersten Ehe, segelte ich viel auf Dickschiffen, erst mehr Ostsee, dann wochen-, manchmal monatelange Törns auf dem Mittelmeer.

Im April 2012 lernte ich Wolf Birkel kennen. Er hatte eine Oyster 56, die in Palma de Mallorca lag. Er hatte sich ein paar Monate vorher eine Oyster 625 bestellt und plante eine größere Reise damit zu unternehmen. Wir begannen miteinander zu segeln. Die Stimmung an Bord war sehr harmonisch, meine erworbene Segelerfahrung wurde geschätzt und anerkannt. Die Idee nicht nur den Atlantik zu überqueren, sondern vielleicht auch weiter gen Westen zu segeln keimte auf. Wir begleiteten

gemeinsam den Bau des neuen Bootes. Am 1. September 2013 starteten wir mit dem neuen Boot, der RED CAT von Ipswich Richtung Frankreich. Mit Zwischenstopp in Cherbourg segelten wir über Madeira zu den Kanarischen Inseln. Da wir beide noch keine Atlantiküberquerung gesegelt hatten, entschieden wir uns für die Teilnahme an der ARC (Atlantic Rallye for Cruisers) 2013. Wir hatten im Freundeskreis einige Freunde angesprochen, ob sie mit uns über den Atlantik segeln wollten und es hatten sich vier weitere Mitsegler gefunden. Erstaunlicherweise sagte keiner wieder ab und so trafen Ende November Hans Wrede, Hans-Dieter Wolf, Peter Gillen und Jesper Bank ein um mit uns die ARC zu segeln. Außer Hansi Wrede und unserem englischen Bootsmann James hatte keiner von uns bisher den Atlantik überquert. Wir waren dementsprechend gespannt, was uns erwarten würde. Am 27. November 2013 war der Startschuss vor Las Palmas. Peter und ich hatten die Proviantierung geplant und eifrig eingekauft. Für 7 Erwachsene eine echte Aufgabe, alles auszuwählen und dann vernünftig zu stauen, damit es nicht unterwegs verdirbt. Das Wetter spielte mit und Dank unserer Wetterberatung von Meeno Schraders WetterWelt war es eine problemlose und sehr entspannte Überfahrt. Peter hatte super gekocht, es gab diverse frisch gefangene Thunfische, MahiMahi und Wahoos. Die Wachwechsel liefen problemlos



ARC Ankunfts St. Lucia

und unaufgeregt, die Zusammensetzung der Wachen wechselte umlaufend, so dass man immer wieder mit einem anderen Crewmitglied Wache hatte, dadurch kamen weder Langeweile noch Stress auf. Nach 17 Tagen, mit wechselndem Wetter, zunehmend wärmer und stabiler, aber auch mit Flaute und Motoreinsatz kamen wir fröhlich und ausgelassen in Rodney Bay auf St. Lucia an. Nach der Preisverleihung und den ARC Feierlichkeiten flogen Wolf und ich über Weihnachten nach Hause. Der lange Törn und die entspannte Stimmung in den Wochen auf See ließen uns weiter planen. Zuerst segelten wir Anfang 2014 in Begleitung von Tews, meinem Bruder, und dann immer wieder wechselnden Freunden die Karibik bis Grenada. Danach zurück nördlich mit vielen Stopps an all den westindischen und den Jungfern Inseln. Von dort ging es über das



USA Newport vor dem NYYC

schöne Bermuda nach Newport. Newport das Mekka der Segler, Marblehead und die Ostküste Nordamerikas, die leckeren Hummer nicht zu vergessen, begeisterten uns sehr.

Als der Sommer zu Ende ging und es langsam kälter wurde, segelten wir die Küste südlich mit Stopps in New York und Philadelphia, durch den Chesapeake nach Florida. Leider konnten wir nur einen kurzen Abstecher in den Intracoastal Waterway machen, da wir mit 2,90m Tiefgang und 30m Masthöhe entweder nicht unter den Brücken durchpassten oder in dem inzwischen recht verschlickten Kanal entlang der amerikanischen

Ostküste im Grund festsäßen. In Miami feierten wir mit einem Teil von Wolfs Familie das zweite Weihnachten auf unserer Tour.

Januar 2015 segelten wir von Key West aus nach Cuba weiter. Cuba war noch kurz vor der Öffnung des Reiseverkehrs durch Präsident Obama, die Zeit noch in den 50iger Jahren stehen geblieben mit all ihren faszinierenden, alten amerikanischen



Cuba Cienfuegos

Schlitten. Einerseits erschreckend und andererseits fantastisch. Die alten Gebäude verfallen, aber viele befanden sich in Renovierungsmaßnahmen. Besonders gefiel uns ein großartiges Restaurant im Dachgeschoß eines großen mehrstöckigen, ziemlich baufälligen Gebäudes. Sehr starkes, etwas morbides Ambiente.

Die Offiziellen in der Marina Hemingway hatten uns mit offenen Händen empfangen und waren teilweise ziemlich dreist. Die Cubaner, die wir kennen lernten waren alle super nett und freundlich, lebten aber meist ärmlich. Selbst Ärzte und Rechtsanwälte hatten Nebenjobs, fuhren Taxi, kellnerten um genügend Geld für ihren Familien verdienen zu können.

Von Cuba segelten wir über Jamaica, Cayman Island, Old Providence zu den San Blas Inseln. An den Stränden der Inseln standen kleine Hochsitze. Es waren die Toilettenhäuser der indianischen Bewohner. Die Hütten in denen sie lebten waren sehr einfach aus Bambusgeflecht, aufgeteilt in

<p>DIREKT AM HAMBURGER YACHTHAFEN!</p>  <p>YACHTPROFI.DE</p> <p><i>Gute Teile, guter Service.</i></p> <p>Ausrüstung von A-Z • Farben • Drahtverarbeitung Beschlüge • VA-Schrauben • Sanitär • Elektrik</p>	<p>P&K products</p> <p>Hochwertige Produkte für die Pflege Ihrer Yacht:</p> <p>Reiniger Polituren Winschenfett Frostschutz</p>
<p>DEICHSTRASSE 1 • 22880 WEDEL • TEL.: + 49 (0) 4103 - 884 92 e-mail: info@yachtprofi.de</p>	

Wohn- und Schlafbereich und den Küchen- und Waschbereich. Fließend Wasser gab es auf den meisten Inseln nicht. Die Frauen machten sehr besondere, farbenfrohe Handarbeiten, häufig mit christlichen Motiven. Stickereien, bunt, aus mehreren Lagen Stoff. Diese verkauften sie auch in Panama, unserem nächsten Ziel.



San Blas

In Shelter Bay hatten wir drei Wochen Wartezeit für die Einfahrt in den Panamakanal. Wir besichtigten die Baustelle für die neuen, inzwischen

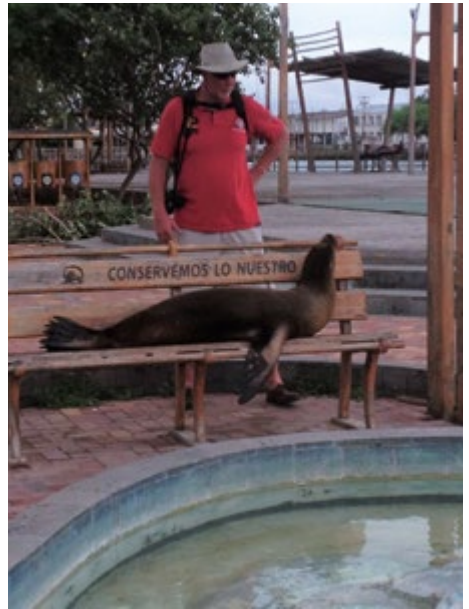


Panama Kanalbaustelle

fertig gestellten, großen Schleusen. Es wurden gerade die Schleusentore eingesetzt. Die Baustelle von einer erhöht liegenden Aussichtsplattform zu besichtigen, war echt beeindruckend. Den Kanal zu befahren dagegen ist auch nicht viel anders als

unser NOK, nur die Gebühren, die verpflichtende Mitnahme eines Lotsen und mehrerer Decksleute für die Leinen sind anders und sichern Panama und mehreren Berufsgruppen ein gutes Einkommen. Panama Citys Skyline ähnelt sehr amerikanischen Großstädten und so kann man sehen, wo das Geld bleibt.

Im Pazifik angekommen segelten wir mit kurzem Stopp bei den ‚Las Perlas‘ Inseln zu den Galapagos. Die beeindruckende Tierwelt begeisterte auch uns. Die Tiere dort scheinen zu wissen, dass sie geschützt sind und haben keine Ängste und Hemmungen. Die Seelöwen liegen auf den



Galapagos Seelöwe auf Bank

Spielplätzen, in den Liegestühlen der Hotels und kommen auch gerne mal an Deck der vor Anker liegenden Boote. Auch die Pinguine, Leguane, Fregattvögel, Schildkröten weichen uns so viel größeren Menschen nicht unbedingt aus. Wir trafen auf Nachfahren von den Brüdern Angermeyer, die 1935 von Finkenwerder mit einem

Boot zu den Galapagos aufbrechen um dem Naziregime zu entgehen. Wolf wollte unbedingt die Osterinsel sehen und so machten wir uns auf den Weg nach Süden. Nach fast drei Wochen erreichten wir Hanga Roa. Langtörns waren, dank eines entspannten drei Stunden Wachrhythmus für uns inzwischen zu einer angenehmen Routine geworden. Der Ankerplatz vor Hanga Roa war und ist allerdings meist unangenehm und unruhig durch auflandigen Wind und Welle. Die Einfahrt in den kleinen Fischerhafen mit dem Dinghy bei Wellengang höchst anspruchsvoll. Als mehr Wind aufkam, wurden wir aufgefordert in die Bucht von Anakena auf der Ostseite der Insel zu verlegen. Da lagen wir etwas ruhiger vor einem kleinen Strand mit einer Gruppe Moais (alte Steinfiguren der Vorfahren), die eigentlich die einzige Attraktion der Insel bilden. Beeindruckend natürlich die Größe mit bis zu 25m über dem Boden. Es ist bis heute nicht abschließend geklärt wie die Rapa Nuis die Figuren aus dem Steinbruch des Berges in der Inselmitte an den Strand gebracht haben, wo sie



Osterinsel Wolf mit Moias

mit dem Rücken zum Meer, den Blick zu den Stammesunterkünften, standen. Von dort sollte es mit einem Mitsegler nach Tahiti gehen. Da wir nicht so schnell wie erhofft vorankamen, unterbrachen wir den Törn in Gambier, wo wir unseren Mitsegler ins Flugzeug

setzen, damit er seinen Rückflug nach Deutschland von Tahiti aus sicher bekommen würde. Gambier war das erste Atoll in das wir liefen. Herrlich!! Man kommt von hoher See durch einen Pass in das Innere einer Inselgruppe vulkanischen Ursprungs, häufig verblieb nur der Kraterand, der nun von Korallen bewachsen ist. Hier in Gambier sind aber richtige Inseln mit Hügeln darin, grün und sehr fruchtbar. In der Mitte dieser Inseln, geschützt durch Korallenriffs, ruhige See, wie z.B. der Plöner See. Hier trafen wir auf Fritz, einen Deutschen, der bei der französischen Fremdenlegion gedient hatte und dann dort seine große Liebe getroffen hatte, die bei der Geburt des 5. Kindes gestorben war. Er lebe im Paradies, sagte er.

Marret Koll

...Fortsetzung in der Juni Ausgabe

K

KRÖGERDRUCK

Für alle, die nur mit den Besten zufrieden sind. *

* Ganz schön selbstbewußt werden Sie denken. Stimmt. Wir meinen, dass Begeisterung für Qualität, für anspruchsvolle Projekte und Kunden, dass Können, Erfahrung und Enthusiasmus mindestens genau so wichtig sind, wie ein gut aufgestellter Maschinenpark.

info@kroegerdruck.de 04103 80 80



Das Leben richtig genießen!

Die Senioren von heute legen besonderen Wert auf ein selbstbestimmtes und individuelles Leben gepaart mit dem Bedürfnis nach Sicherheit und guter Versorgung im Bedarfsfall. Die Rosenhof-Seniorenwohnanlagen haben das frühzeitig erkannt und ihr Angebot entsprechend ausgerichtet. Eine hochwertige Ausstattung sowie zahlreiche Dienstleistungsangebote für den täglichen Komfort erlauben es den Rosenhof-Bewohnern ihr Leben sorglos zu genießen – schließlich verfügt das Unternehmen über fast 50 Jahre Erfahrung im Bereich Seniorenwohnen und -betreuung.

Angeboten werden 1- bis 4-Zimmer-Appartements mit Balkon oder Terrasse, Einbauküche, Duschbad. Unter anderem gehört die wöchentliche Apartmentreinigung zum umfangreichen Leistungspaket.

Das tägliche Mittagessen ist mit seinen abwechslungsreichen frisch zubereiteten Menüs nicht nur ein kulinarischer, sondern auch ein geselliger Höhepunkt des Tages.

Unterhaltsame Veranstaltungen wie Konzerte oder Lesungen, aber auch Gymnastik- und Hobbygruppen runden das Angebot ab – sofern es keine Einschränkungen durch die Corona-Pandemie gibt.

Auch wenn es um das Thema Pflege geht, ist man im Rosenhof gut aufgehoben. Der hauseigene ambulante Pflegedienst und eine 24-Stunden-Notrufbereitschaft bieten Sicherheit rund um die Uhr. Auch im Falle einer intensiveren Pflegebedürftigkeit bleibt die gewohnte Umgebung erhalten.



Für Beratung, Hausführungen und Zusendung von Infomaterial stehen Ihnen kompetente Ansprechpartner zur Verfügung:

Rosenhof Ahrensburg

Lübecker Str. 3-11, 22926 Ahrensburg
Beate Wierhake Tel. 04102/49 04 90

Rosenhof Großhansdorf 1

Hoisdorfer Landstr. 61, 22927 Großhansdorf
Bettina Statz Tel. 04102/69 86 69

Rosenhof Großhansdorf 2

Hoisdorfer Landstr. 72, 22927 Großhansdorf
Beatrix Scholz Tel. 04102/69 90 69

Rosenhof Hamburg

Isfeldstr. 30, 22589 Hamburg
Alexandra Hansen Tel. 040/87 08 73 37

Rosenhof Travemünde

Mecklenburger Landstr. 2-12, 23570 Lübeck-Travemünde
Simona Manske Tel. 04502/86 03 31

SOUVERÄN AUF ALLEN WEGEN



BMW ALPINA XD3

ALLRAD

285 kW | **388** PS | **770** Nm | 0 - 100 km/h **4.6** sec. | Vmax **267** km/h

- Offizieller Kraftstoffverbrauch NEFZkorrt innerorts/außerorts/kombiniert: 7,8 / 6,3 / 6,9 l/100 km*
- CO₂-Emission NEFZkorrt kombiniert: 183 g/km* • Effizienzklasse (Deutschland): C
- Kraftstoffverbrauch WLTP kombiniert 8,5 l/100 km* • CO₂-Emission WLTP kombiniert 223 g/km*

SONDERAUSSTATTUNG:

Driving Assistant Plus, Parking Assistant Plus, Akustikverglasung, Anhängerkupplung, Innen- und Außenspiegelpaket, Galvanikapplikation für Bedienelemente, Adaptive LED Scheinwerfer, DAB Tuner, Harman Kardon Surround Sound System, Innovationspaket, Winterfreude Paket, u. v. m.

BARPREIS

86.980,00 EUR

PRIVATKUNDEN-LEASINGANGEBOT**:

Fahrzeugpreis	95.620,00 EUR
Einn. Sonderzahlung	12.000,00 EUR
Laufzeit	36 Monate
Fahrleistung p. a.	10.000 km
Sollzinssatz p. a.***	2,55 %
Effektiver Jahreszins	2,58 %
Nettodarlehensbetrag	84.051,26 EUR
Gesamtbetrag	38.964,00 EUR

36 monatliche Leasingraten á

749,- EUR

Zzgl. 1.160,00 EUR Transportpaket Premium.

* Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren VO (EU) 715/2007 in ihrer aktuellen Fassung ermittelt. Die Angaben sind bereits auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

** Ein Angebot der BMW Bank GmbH, Lilienthalallee 26, 80939 München, Stand 03/2021.

*** Gebunden für die gesamte Vertragslaufzeit.

Alle Angebote gültig nur solange der Vorrat reicht. Alle Preise inkl. MwSt., Irrtümer vorbehalten. Abb. Symbolfotos.

May & Olde
Der Mensch macht's!

Ihr neuer ALPINA PARTNER
für HAMBURG und SCHLESWIG-HOLSTEIN

www.mayundolde.de

May & Olde GmbH
Firmensitz: Stawedder 14-20
25469 Halsterbek
Tel.: 04101 / 84220

ELMSHORN
Hamburger Str. 134
25337 Elmshorn
Tel.: 04121 / 90770

QUICKBORN
Pascalstraße 6-8
25451 Quickborn
Tel.: 04106 / 76090

KALTENKIRCHEN
Süderstraße 1
24568 Kaltenkirchen
Tel.: 04191 / 70347-0

ITZEHOE
Papenkamp 1
25524 Itzehoe
Tel.: 04821 / 439990

HEIDE
Süderdamm 2
25746 Heide
Tel.: 0481 / 85630

RENDSBURG • ALPINA
Büsumer Str. 150
24768 Rendsburg
Tel.: 04331 / 78210