



An die Mitglieder des
Ausschuß Modellsegeln und
alle Modellsegler im DSV

Kopie: Mitglieder des Seglerrates

Gerhard Mentges
Op'n Klint 27
22880 Wedel

Tel 04103 13439
Fax 04103 17217

mentges@modell yacht konstruktion.de

**Protokoll der öffentlichen Sitzung des Ausschuß Modellsegeln
am 25.11.2000 in Maschen** (11 Uhr bis 18 Uhr 30)

Teilnehmer : Ausschuß Modellsegeln : G. Mentges, K. Schröder, J. Weiß (entschuldigt)
Aus dem erweiterten Ausschuß : H. Bohn, W. Gerhardt, G. Meysemeyer,
K. Lauschmann
Gäste : E. Wißmann, G. Schulze, H. Lipp, R. Wißmann, J. Wiese,
M. Scharmer, H. Paeserack, G. Haberecht, F. Schröder, J. Brüggem,
H. Neubert, J. Walicki

Zu dieser öffentlichen Sitzung des Ausschuß Modellsegeln wurden alle modellsegelnden Vereine im DSV und weitere interessierte Modellsegler eingeladen, die im Laufe der vergangenen Saison Verbesserungsvorschläge an den Ausschuß herangetragen hatten.

Ziel dieser Ausschußsitzung war es, wesentliche Verbesserungen im Regattageschehen zu erreichen und dabei auch grundsätzliche Veränderungen zu ermöglichen.

TOP 1 Bericht des Obmanns zur Situation des Modellsegelns.

Als Einstieg in die grundsätzliche Diskussion wurde vom Obmann ein Bericht gegeben, der die Entwicklung des Modellsegelns im DSV seit 1985 in den wichtigsten Punkten darstellt.

Nachfolgend sind die zu diesem Thema dargestellten Inhalte der präsentierten Overheadfolien aufgeführt.

Entwicklung des Modellsegelns im DSV seit 1.10.1984

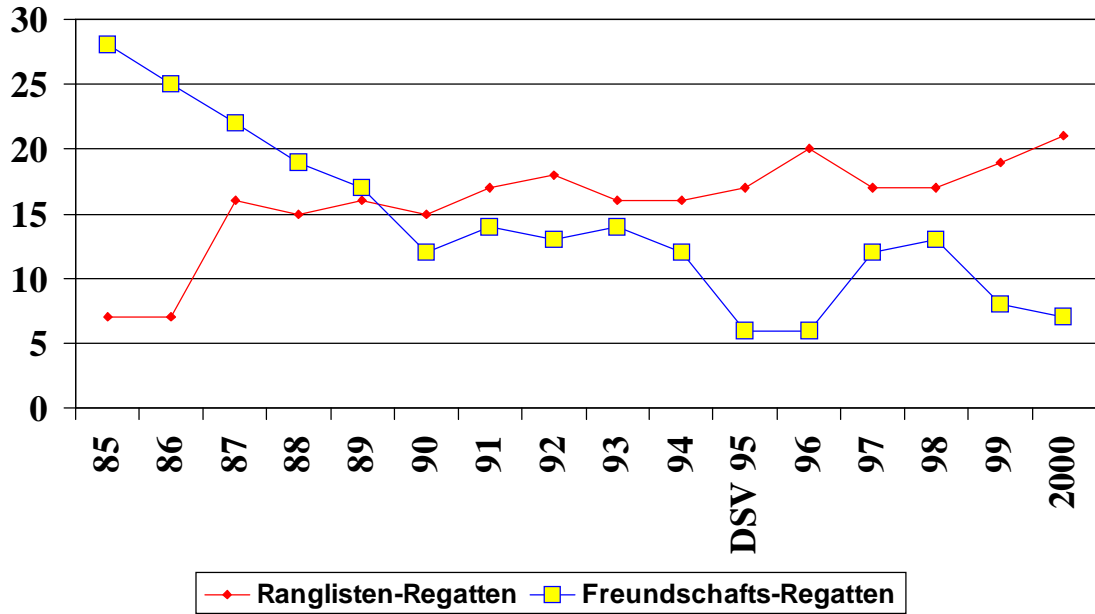
- 1985 erste Rangliste M-Yachten Nauticus und DSV
- 1985 Qualifikation für Int.-Meisterschaften über RL
- 1986 6 Deutsche Teilnehmer bei der WM der IMYRU in Fleetwood
- 1987 Erste 10 Rater Rangliste / WM 10 Rater in Göteborg
- 1987 M Vermessung mit "Cross Width"
- 1987 Neuer Modus für Italien.-System, (+2,+4,+6 etc.)
- 1988 WM in Berlin , Janusz Weltmeister
- 1988 100 Jahre Modellsegeln in Altona-Oevelgönne

- 1988 Start AFM 1. Version
- 1989 DSV Rangliste über eigene Software
- 1989 Fotowettbewerb Modellsegeln im DSV
- 1990 Ranglistenpunkte für Wettfahrtsleiter
- 1990 Seminar Wegerechtsregeln beim DSV
- 1986-90 im Durchschnitt 36 Teiln. pro RL-Regatta
- 1991 Fidro wird eingeführt
- 1991 DSV unterstützt Antrag der Naviga die Bojenberührung zuzulassen
- 1992 Kommission Modellsegeln, Nauticus und DSV
- 1992 Bojenberührung ist nicht mehr zulässig
- 1993 Neue AFM
- 1993 Q-Faktor bei RL-Regatten
- 1994 1 Meter Regel in der heutigen Form
- 1994 Ende der Zusammenarbeit Nauticus/DSV
- 1995 Q-Faktor wird wieder abgeschafft
- 1995 Es gibt Schwerpunktregatten
- 1995 27 Teilnehmer in der 1 Meter Rangliste
- 1996 Wichtige neue Wettfahrtsregeln
- 1997 Neue AFM
- 1997 Blauer-Ordner für alle DSV- und Klassenregeln
- 1998 44 Seiten MYI, bisher "Schönste Ausgabe"
- 1998 Schon 7 1-Meter Regatten
- 1998 Neue Registrierung der Yachten
- 1998 DSV setzt 70 cm Tiefgang bei der ISAF durch
- 1998 64 Teilnehmer in der 1 Meter Rangliste
- 1999 Verzögertes Observen wird wieder abgeschafft
- 1999 62 Teilnehmer in der 1 Meter Rangliste
- 2000 DSV – Modellsegeln im Internet
- 2000 46 Modellyachtregatten in Deutschland
- 2000 AFM wird überarbeitet

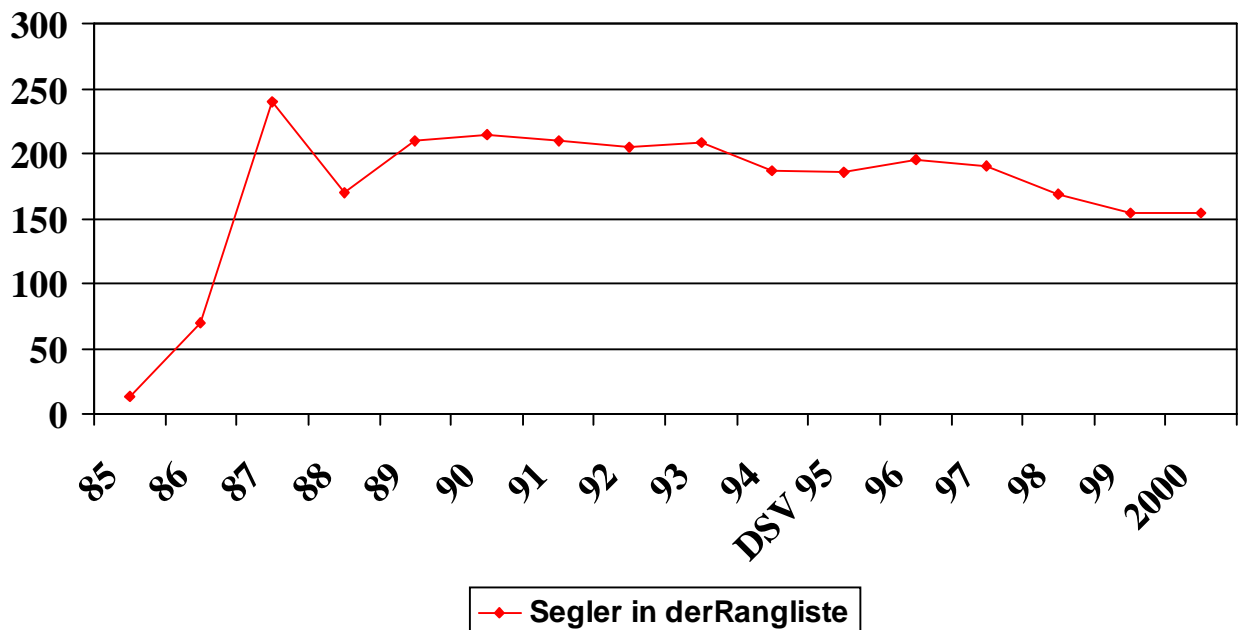
Die nachfolgenden 3 Grafiken stellen die zahlenmäßige Entwicklung des Modellsegelns im Bereich der M Klasse bzgl. Teilnehmerzahlen an Ranglistenregatten, der in der Rangliste insgesamt geführten Segler und die Anzahl an Ranglisten- und Freundschaftsregatten im Zeitraum seit 1985 dar.

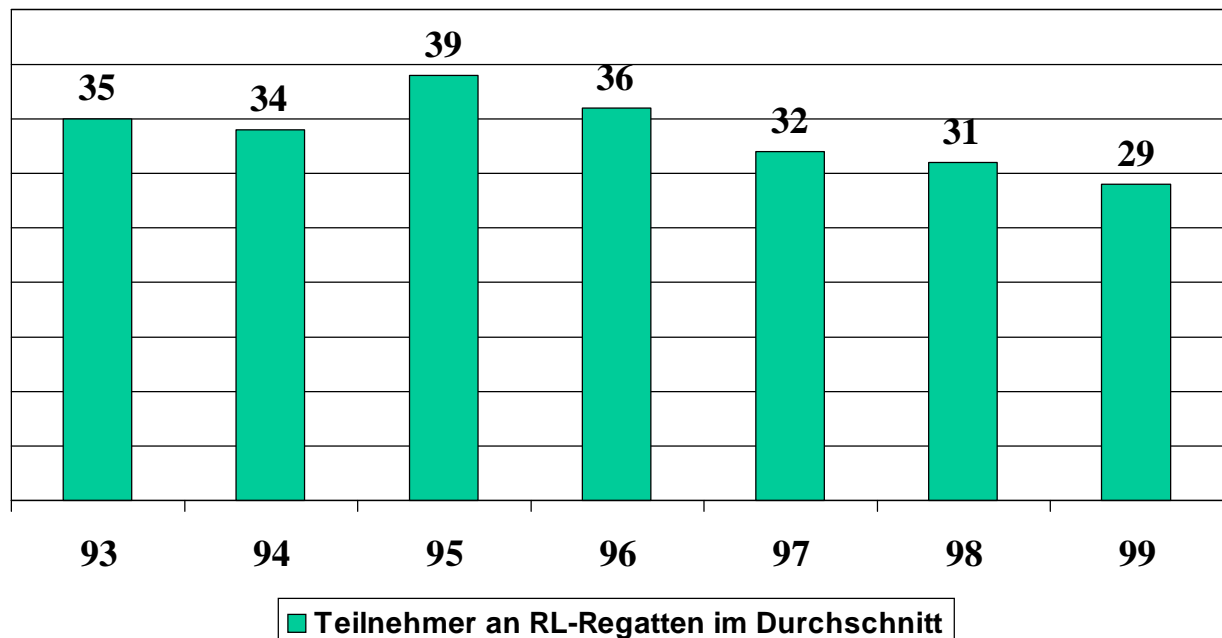


Ausschuß Modellsegeln 2000



Ausschuß Modellsegeln 2000





Aus den dargestellten Grafiken lassen sich folgende wichtige Aussagen ableiten :

1. Die Anzahl an Ranglistenregatten nimmt zu bei gleichzeitiger Abnahme an Freundschaftsregatten. Dies gilt insbesondere für die letzten 3 Jahre.
2. Die Anzahl der Segler, die in der Rangliste geführt werden, nimmt langsam ab.
3. Die durchschnittliche Teilnehmerzahl an Ranglistenregatten nimmt langsam ab.
4. Die durchschnittliche Anzahl der Teilnehmer an M-Regatten liegt immer noch deutlich über den Teilnehmerzahlen der 1-Meter Klasse.

Keine der Entwicklungen in der M-Klasse ist besorgniserregend, insbesondere wenn man bedenkt, daß sich die Anzahl der Segler, die an 1 Meter Yacht Regatten teilnehmen, in den letzten 5 Jahren verdoppelt hat. Trotzdem ist sicherlich jetzt der richtige Zeitpunkt, über Veränderungen bzw. Verbesserungen nachzudenken.

TOP 2 Bericht aus dem Technical Committee der ISAF-RSD

Die aktuellen M und 10 Rater Klassenbestimmungen werden derzeit auf das übliche ISAF-RSD Format angepaßt und entsprechen damit zukünftig dem Layout der 1 Meter Klasse. Die Segler Michael Scharmer und Heinrich Lipp erklärten sich bereit, eine zusätzliche Kontrolle des alten und neu Textes der M-Regel vorzunehmen.

Bzgl. der 10 Rater Klassenbestimmungen hat der DSV einen Änderungsvorschlag an die ISAF-RSD eingebracht, der darauf abzielt, Hohlkehlen im Spiegel der Yacht zuzulassen. Dieser Antrag wird auch vom englischen Modellyachtverband unterstützt, der seinen Änderungsvorschlag zu Gunsten des DSV –Vorschlags zurückzog. Der Änderungsvorschlag lautet:

Formal proposal of DSV to amend the 10-Rater Class Rule concerning „Hollows in Transoms“

Dear Keith,

based on the last interpretation concerning the 10 Rater Class Rule, the DSV sees the necessity to improve rule 3.2 of that rule. We are convincend that the rule concerning „hollows in the hull“ should apply only to the hull shell without deck and transom. That has been the common understanding of rule 3.2 in the past and the existing yachts are build to that understanding. Furthermore the development of the 10-Rater Class should not be influenced by a rule interpretation which prevents modern yacht-design.

The DSV proposes to amend the new 10 Rater Class rule (currently Draft status) in the following way :

- C.3.2 *FLOTATION*
- (c) *If the fore edge or the aft edge of the hull is beneath the waterplane, the waterline length shall be measured to the dived edge of the hull.*
- D.5.2 *CONSTRUCTION*
- (b) *Except for the truncking for hull appendages, there shall be no Hollows in the outside of the hull shell except :*
- (i) 40 mm or mor above the waterplane*
 - (ii) 15 mm or less from centerplane*
 - (iii) Hollows which do not exceed 1 mm in depth*
 - (iv) In transom and deck*

Bzgl. der **M-Klassenbestimmungen** hat der DSV einen Änderungsvorschlag eingebracht, der auf eine Reduzierung der Anzahl der erlaubten Rigs von 9 auf 6 abzielt. Nach diversen Diskussion mit G. Bantock sieht der Vorschlag jetzt folgendermaßen aus.

Marblehead Class Rules

Proposal to reduce the number of rigs (1xA, 2XB, 3xC)

Dear Keith,

the DSV wants to make a proposal to change the number of rigs limit in the Marblehead class. The following changes of the Class Rule text should be done:

Current Marblehead Class Rule 1996

5.4 Other Rigging Rules

5.4.3 No more than one rig for the designated rig letter A, two rigs for the designated rig letter B and three rigs for the designated rig letter C may be used during an event. Only one rig shall be used at any one time.

6.2 Mainsails

6.2.6 The mainsail luff length of each sail of rig letter C shall not exceed the mainsail luff length of each sail of rig letter B and the mainsail luff length of each sail of rig letter B shall not exceed the mainsail luff length of the mainsail of rig letter A.

Reasons :

- We want to reduce the costs of a fully competitive M-Yacht, especially when taking part in international events.
- We want to minimize the cost-discrepancy between M-Yachts and 1 Meter Yachts.
- We want to make it more easier to start up with a M-Yacht. For example : An expert and a beginner can use only one A-rig at a regatta, even if the expert posses a big number of rigs.
- We want to influence the development of the M-Yachts in a positive manner by developing more universal A and B rigs.
- We don't want to influence the choice of rig dimensions in the measurement groups A to C, because that is in the responsibility of each owner and may be different based on the usual sail conditiones.

Bzgl. beider Vorschläge scheint sich eine Umsetzung anzubahnen, denn die dem PC vorliegenden Entwürfe der neuen M und 10er Regel beinhalten die DSV Vorschläge. Die PC-Sitzung ist übrigens am 12.1.2001. Aktuelle Infos von dieser Sitzung gibt es im Internet unter <http://www.rudiosailing.org/>

TOP 3 Bericht aus dem Racing Rules Committee der ISAF-RSD

Die Aktivitäten des RRC waren im wesentlichen geprägt von dem Bemühen, den neuen Anhang für die neuen Wettfahrtregeln der ISAF - Racing Rules of Sailing - zu erarbeiten. Neben einigen mehr oder der minder redaktionellen Änderungen und Ergänzungen werden zukünftig (vorausgesetzt der Entwurf des Anhangs in der vorliegenden Form wird angenommen) beispielsweise die bisher im TC behandelten Regelungen zu den Segelunterscheidungszeichen-Regeln (Sail Identification Marks Measurement Forms) durch das RRC praktisch unverändert übernommen. Interessanter ist die Tatsache, dass es künftig den Ausrichtern von Regatten erlaubt werden soll, das "Schiedsrichtern auf dem Wasser" (genauer: während der Wettfahrt) zuzulassen; Regel E 3.2 <Umpired Races>.

Eine Protestverhandlung (Berufung) gegen die von den Schiedsrichtern während der Wettfahrt ausgesprochenen "Strafen" ist danach nicht möglich, wohl aber für solche Zwischenfälle, die von den Schiedsrichtern nicht gesehen worden sind.

TOP 4 Diskussion zur Weiterentwicklung des Modellsegelns in Deutschland.

Dieser Tagesordnungspunkt bildete den Schwerpunkt der Sitzung. Die einzelnen zu besprechenden Themen wurden u.a. aus Schreiben von W.Gerhardt, J. Brüggem und G. Meysemeyer (für die Segler aus dem Westen) entnommen. Anlässlich einer vorbereitenden Sitzung des Ausschuß Modellsegeln (Mentges, Schröder, Weiß) am 17.10.2000 wurden mögliche Veränderungen besprochen und ebenfalls als Vorschläge für die Sitzung am 25.11.00 eingebracht. Die so ermittelten Themen (Folie1) waren :

1. Technische Themen zu den Klassenbestimmungen
2. Anwendung der AFM / Wegerechtsregeln
3. Wettfahrtsysteme
4. Regatta Randbedingungen
5. Öffentlichkeitsarbeit
6. Vorschläge Ausschuß Modellsegeln (Mentges, Schröder, Weiß) zur Veränderung des RC-Yacht Regattasegelns

Für die so strukturierten Themen wurden dann jeweils detaillierte Stichwortfolien präsentiert, anhand denen sich die Diskussion orientierte.

zu 1. Technische Themen zu den Klassenbestimmungen (Folie 2)

- Kielflossenwechsel bei M-Yachten ?!
 - Macht dieses Segeln teurer oder billiger ?
 - Wie kontrolliert man ? (Kennzeichnung ? Oder ?)
 - Darf man Klassenbestimmungen ändern ?
- Registrierung unserer Yachten
 - Vergabepraxis

Im Laufe der vergangenen Saison wurde mehrfach das Thema „Unerlaubter Wechsel des Kielgewichtes“ in der M-Klasse angesprochen. Von Werner Gerhardt und Gerhard Meysemeyer sind dem Obmann entsprechende Schreiben zugegangen, allerdings ohne entsprechende namentliche Benennung. Zur Lösung dieser Probleme wurde vorgeschlagen, entweder den Tausch von Kielgewichten zuzulassen oder eine Kennzeichnung von Kielgewichten einzuführen. Nach ausführlicher Darstellung der Vor- und Nachteile (siehe hierzu Anlage zum Protokoll) wurde entschieden, entweder eine Kennzeichnung von Kielgewichten durchzuführen oder die Yachten zu Beginn der Regatta zu wiegen und die Gewichte für Kontrollzwecke zu notieren. Beide Möglichkeiten stehen dem Veranstalter offen. Eine geeignete Federwaage soll durch den Ausschuß den Veranstaltern zur Verfügung gestellt werden.

Die Verwendung von verschiedenen Kielgewichten ist nach den Klassenbestimmungen nicht vorgesehen und damit nicht erlaubt. Eine Änderung von Klassenbestimmungen ist grundsätzlich in keiner RC-Yacht Klasse zulässig.

Die vor 2 Jahren auf Druck der ISAF-RSD in neuer Version eingeführte Yacht Registrierung hat sich bewährt. Der aus dem aktuellen Verfahren resultierende zusätzliche Aufwand liegt ausschließlich beim Obmann, der die Yacht Registrierung durchführt.

Zu 2. Anwendung der AFM / Wegerechtsregeln (Folie 3)

- Stärkung der Stellung des Wettfahrtleiters
- Wer macht Wettfahrtleiter ?
 - Zwang ? Anreiz ? Aufwandsentschädigung ?
- Gekürzte Form der Wegerechtsregeln
 - Vorschlag : Faltblatt „Wichtigste Regel“ erstellen
- Verbindlichkeit der AFM ?!
- Kurslänge (Lieber kleiner Kurs, aber dafür öfter !?)
- DSQ streichen wieder zulassen

In Zusammenhang mit der AFM wurde auf Basis der oben dargestellten Stichworte zunächst grundsätzlich über das Für und Wieder von streng vorgegebenen Regeln zur Wettfahrt-durchführung diskutiert. Dabei gibt es offensichtlich sehr unterschiedliche Interessengruppen, deren Wünsche nur schwer unter einen Hut zu bringen sind. Als Lösung dieses Problems wurde beschlossen, zukünftig viel mehr sog. Freundschaftsregatten zu veranstalten und viel weniger Ranglistenregatten. Gleichzeitig soll bei Ranglistenregatten mehr auf die Einhaltung aller Regeln geachtet werden und bei Freundschaftsregatten sollten mehr Spielräume gegeben werden. In diesem Zusammenhang wurde deshalb bzgl. der Unterscheidung von Ranglisten- und Freundschaftsregatten folgendes beschlossen :

RL-Regatten :

- Teilnehmer an Ranglistenregatten müssen regulär bzgl. vollständigem Meßbrief und Registriernummer kontrolliert werden.
- Teilnehmer an Ranglistenregatten müssen einen sog. „RC-Schein“ vorweisen (hierzu siehe auch unten). Ausländische Teilnehmer brauchen dies nicht.
- Für die Durchführung von Ranglistenregatten gelten die Wettsegelbestimmungen des Abschnitts 2 komplett.
- Die AFM gilt komplett.
- Nur Wettfahrtsysteme gemäß AFM sind zulässig (hierzu siehe auch unten).
- Der Status RL-Regatta wird durch den Ausschuß Modellsegeln zu Beginn der Saison festgelegt in Abstimmung mit dem Veranstalter der jeweiligen Regatta.
- Bei RL-Regatten kommt der Qualifikation des Wettfahrtleiters eine besondere Bedeutung zu.
- Ranglistenregatten können nur 2-Tagesregatten sein, allerdings sind auch 2 getrennte Wertungen zulässig, also 2 einzelne Regatten an unmittelbar folgenden Tagen (z.B. Samstag und Sonntag).
- Bei Ranglistenregatten müssen mindestens 5 Durchgänge pro Regatte gesegelt werden.

Freundschaftsregatten :

- Teilnehmer an Freundschaftsregatten sollten nur die Regeln 10,11,12,13-16 und 18 der Wettsegelbestimmungen beherrschen (hierzu siehe auch unten). Bei einem Protestfall wird von der Jury allerdings der gesamte Regelumfang der IWB genutzt, um eine faire Entscheidung zu treffen.
- Bojenberührung ist zulässig, wenn dies durch den Veranstalter in der Ausschreibung bekanntgegeben wurde.
- Der Veranstalter kann beliebige Wettfahrtsysteme unabhängig von der AFM durchführen, wenn er die Teilnehmer mit der Ausschreibung über das angewandte System informiert (z.B. Matchrace, Wanderregatta, etc.)

- Freundschaftsregatten können auch 1-Tagesregatten sein.
- Der Zeitablauf der Regatta (letzter Durchgang A-Gruppe) unterliegt nicht den Regularien der AFM.
- Soweit ein Teilnehmer, von den auch für Freundschaftsregatten geltenden Klassenbestimmungen abweichen möchte, um z.B. verschiedene Kiele, Rümpfe oder Rigs während der Wettfahrt zu testen, so ist dies mit Zustimmung des Veranstalters möglich; er wird jedoch für das Ergebnis der Regatta nicht gewertet.

Die Anzahl der RL-Regatten wird sich damit etwa halbieren. Es wurden weiterhin folgende Maßnahmen beschlossen :

- Das Faltblatt Wettfahrtregeln, also das von Gerhard Meysemeyer erstellte Übersichtsblatt mit dem grafischen Deckblatt der einzelnen Situationen auf einem Dreieckskurs, welches ohnehin an die neue Ausgabe der IWB 2001-2004 angepasst werden muss, wird so gestaltet, daß die dargestellten Situationen der Regeln 10,11,12,13-16 und 18 farblich anders gedruckt werden. Man kann so auf einen Blick erkennen, welche Regeln für Freundschaftsregatten wichtig sind. Die Verteilung der neuen Ausgabe erfolgt über die Vereine.
- Die Regelkenntnis unserer RC-Segler soll verbessert werden. Dazu wird an alle RC-Segler im DSV ein Multiple-Choice-Test mit Fragen zu den wichtigsten Wegerechtssituationen verschickt. Wer diesen Test dann ausgefüllt an seinen Vereinsvorsand schickt, erhält einen sog. RC-Schein, als EC-Format Plastikkarte, zum Nachweis seiner Regelkenntnis in Verbindung mit dem korrigierten Test zurückgeschickt. Diese RC-Schein ist Voraussetzung für die Teilnahme an RL-Regatten. Es ist zu wünschen, daß alle RC-Segler dieses Vorhaben unterstützen, und damit zur Weiterentwicklung des Modellsegelns im DSV beitragen.
- Zukünftig können DSQ's entsprechend den internationalen Regeln wieder gestrichen werden.
- Es wird nachdrücklich für alle Regatten empfohlen lieber kleinere Kurse auszulegen, die man an allen Bojen gut einsehen kann, als sehr große Kurse zu nutzen, die an weit entfernten Bojen nicht richtig einsehbar sind. Der kleinere Kurs sollte dann lieber mehrfach gesegelt werden, um wieder ähnliche Laufzeiten zu haben.
- Zur Unterstützung des Wettfahrtleiters wird für alle Regatten (RL und Freundschaftsregatten) das sog. „Umpiring“ zugelassen, das heißt das unmittelbare Schiedsrichtern während des Laufes durch den Wettfahrtleiter. Dies ist auch gleichbedeutend einer unmittelbaren Anwendung von FIDRO während des Laufes und nicht erst nach dem Lauf, wie heute geregelt. Die Möglichkeit, die Jury anzurufen wurde in diesem Zusammenhang ausführlich diskutiert und wurde mit Mehrheit zugelassen. Ob man „Umpirering“ durchführt, liegt in der jeweiligen Verantwortung des Veranstalters. Es ist im übrigen auch denkbar, das sich mehrere Personen diese Aufgabe teilen.

Zu 3. Wettfahrtsysteme (Folie 4)

- Flottensystem mit Auf- und Absteigen führt zu Frust ?!
- Können wir neue Systeme nutzen ?
 - Italienisches System durchgehend ?
 - EORS (Stollery System) ?
 - Zufallsgruppeneinteilung durch Veranstalter
(Jeder gegen Jeden, Kein Auf-und Absteigen)
 - System Brüggen
(vollkommen getrennte A,B,C.. Wertungen)
 - Matchraceregatten ? Wanderregatten ? Einladungsregatten ?

Zu dieser Thematik wurde folgendes beschlossen:

- Das derzeitige System (Italienisch für die Vorläufe und dann Flottensystem) hat unverändert weiter Gültigkeit.
- Es darf das Italienische System bei RL-Regatten durchgehend gesegelt werden, also ohne Flottensystem. Für Freundschaftsregatten gilt dies natürlich auch.
- Es darf das EORS-System (Stollery-System) für RL und Freundschaftsregatten gesegelt werden.
- Es wird durch den Obmann ein „Jeder gegen Jeden System“ entwickelt, in dem es kein Auf- und Absteigen mehr gibt. Auch dieses System kann für RL- und Freundschaftsregatten genutzt werden.
- Der Systemvorschlag von Jens Brüggen, bei dem die Teilnehmer einer Regatta gemäß Ranglistenplatzierung vorab eingeteilt werden und ein Auf- und Absteigen nicht stattfindet, sondern durchgehend in festen Gruppen gesegelt wird, kann anlässlich einer Freundschaftsregatta ebenfalls ausprobiert werden.
- Freundschaftsregatten dürfen weitere Wettfahrtsysteme ausprobieren, wenn Sie vorher durch die Ausschreibung bekanntgegeben und erläutert wurden.

Zu 4. Regatta Randbedingungen (Folie 5)

- Kameradschaft
- Auftreten der RC-Segler nach außen
(Umgangsformen, Teilnahme Siegerehrung, Lautstärke, Fairness)
- Mehr Spaß statt Streß

- Schulung von Teilnehmern
(Multiple Choice ?, A-Schein für Modellsegler?, Initiative Rodenkirchen !)
- Schulung der Wettfahrtleiter
- Gewässerauswahl

Zu dieser Thematik wurde folgendes beschlossen bzw. besprochen:

- Die Verbesserung der Regelkenntnis der Teilnehmer soll über einen Multiple-Choice-Test erfolgen (s.o.).
- Bzgl. Kameradschaft und Auftreten der RC-Segler nach Außen kann man nur an alle auffordern, das eigene Verhalten zu überprüfen und ggf. zu verbessern.
- Eine Schulung für Wettfahrtleiter und alle Segler könnte die in Wilhelmshaven von Ingo Hölzler angebotene Schulung „Segeln nach Regeln“ sein. Diese würde vom 4.-6. Mai 2001 stattfinden, wenn sich mind. 12 Teilnehmer finden. In 150,- DM Meldegeld ist die Vollverpflegung für 2 Tage enthalten. Beginn am Freitag dem 4.Mai mit einem Abendessen.
Nähere Infos bei Ingo Hölzler , Amundsenweg 6, 26389 Wilhelmshaven, Tel. 04421-85541, Fax 04421- 87634, ingo.hoelzler@t-online.de

Zu 4. Regatta Randbedingungen (Folie 6)

- Mehrtagesregatten (German Week ?)
- Regionale Trainingsregatten
- Training für EM und WM
- Frequenzen
- Teilnehmerstandort (Podest ?)

Zu diesen Themen ist folgendes anzumerken :

- Es gibt in Deutschland bisher keine Regatta über mehr als 2 Tage. Von Gerd Meysemeyer wurden hierzu Überlegungen angestellt, auf einem See in Mitteldeutschland eine solche Regatta durchzuführen. Gerd wird dies weiter verfolgen.
- Insgesamt wird oft nur ausschließlich Regatta gesegelt und das wichtige Training am Wochenende kommt zu kurz. Insbesondere auch für unsere Teilnehmer an internationalen Wettbewerben wollen wir hierzu Überlegungen anstellen dies zu verbessern (z.B. Trainingslager).
- Es sollten bei einer Regatta nur die erlaubten Frequenzen zugelassen werden. Ein Antrag auf Genehmigung von weiteren Frequenzen an die zuständige Behörde sollte nicht gestellt

werden, auch wenn ausländische Teilnehmer anreisen. Die Kosten solcher Genehmigungen übersteigen bei weitem die finanzielle Leistungsfähigkeit von Modell yachtvereinen.

- Der Obmann weist nochmal darauf hin zu überlegen, ob für bessere Übersichtlichkeit beim Segeln, die Aufstellung von Podesten am Wasser nicht machbar wäre. Einige Vereine könnten die Kosten sicherlich tragen !

zu 5. Öffentlichkeitsarbeit (Folie 7)

- Werbematerial
- Ausstellungen
- Modell-Yacht-Info (Erscheinungsweise und Inhalt)

Zu diesen Themen folgendes :

- In diesem Jahr ist durch großen Einsatz von Henning Faas die DSV Internetseite Modellsegeln entstanden (<http://www.vdmys.de/dsv>). Hier sind nicht nur alle Informationen abzurufen, sogar die IWB sind aufgeführt, sondern dies ist auch ein sehr gutes Werbeforum für das Modellsegeln. Auch dieses Protokoll wird dort veröffentlicht.
- In Jahr 2001 wird der DSV auf der Intermodellbau in Dortmund, auf der Modellbauausstellung in Leipzig und auf den Hamburger Modellbautagen vertreten sein.
- Die Modell-Yacht-Info wird weiterhin nur 1 mal pro Jahr erscheinen (im Dez bzw. Jan). Gerd Meysemeyer wird die Zusammenstellung der Info übernehmen.

Abschließend zu diesem Tagesordnungspunkt wurden vom Obmann noch 2 Folien gezeigt, wie sie vom Ausschuß Modellsegeln für diese Veranstaltung vorbereitet wurden.

zu 6. Vorschläge Ausschuß Modellsegeln (Mentges, Schröder, Weiß)

zur Veränderung des RC-Yacht Regattasegels (Folien 8 und 9) :

- Weniger Ranglistenregatten, die aber mit hohem Niveau
 - Meßbriefkontrolle
 - Vorlage Zertifikat über Multiple Choice Test
 - mind. 2 Tagesregatten
 - Exakt nach AFM jedoch incl. ggf. neuer Regattasysteme
- Mehr Freundschaftsregatten, bei denen mehr Variation erlaubt ist
- Schulungen für Wettfahrtleiter
- Regatten mit sofortiger Regelentscheidung durch Schiedsrichter
- Getrennte Ranglisten für Ranglistenregatten und Freundschaftsregatten
- Teilnahme International nur über die Rangliste der RL-Regatten

Die vorstehenden Punkte zeigen, daß der Ausschuß offensichtlich sehr Gut in der Lage ist, die Wünsche der Modellsegler zu erkennen und Vorschläge zu unterbreiten, die dann auch von der weit überwiegenden Mehrheit getragen werden. Die unter diesem Tagesordnungspunkt beschlossenen sehr umfangreichen und zum Teil auch sehr grundlegenden Veränderungen, werden jedoch nur zu Verbesserungen führen, wenn alle Modellsegler aktiv an ihrer Umsetzung mitarbeiten und sei dies auch nur durch Zurückstellung spezifischer eigener Interessen.

TOP 5 Meisterschaften in 2001

Im Vorfeld dieser Sitzung wurde der Obmann von einigen Seglern zu dem Thema angesprochen, doch auf die Deutsche Meisterschaft zu verzichten und stattdessen den 1. der Rangliste zum Deutschen Meister zu erklären. Aus der Sicht, daß der beste Deutsche Modellsegler auch Deutscher Meister seinen sollte, ist dies richtig. Aus diesem Leistungsgesichtspunkt heraus wird die Qualifikation für internationale Meisterschaften auch über die Rangliste geregelt.

Die Deutsche Meisterschaft, so wie wir sie derzeit veranstalten, ist deshalb „nur“ ein besonders herausgehobener Wettbewerb in einer Reihe von ziemlich gleichrangigen Veranstaltungen. Allerdings wollen wir durch die RL-Punktzahlvergabe, die bei einer DM für den Sieger 1200 statt sonst 1000 Punkte vorsieht, diesen Wettbewerb etwas mehr herausheben.

Im Jahr 2001 findet die DM der M-Klasse vom 8.-9. September in Sörup bei Flensburg statt und am 15.-16. September die DM der 1 Meter Klasse in Eilenburg.

TOP 6 Öffentlichkeitsarbeit

Wurde im Rahmen von TOP 4 behandelt.

TOP 7 Sonstiges

- Janusz Walicki erklärt, dass er im Jahr 2001 ganz bewußt weniger Regatta segeln wird, um als „Umpire“-Schiedsrichter zur Verfügung zu stehen. Dieses Angebot wird von allen Anwesenden mit großem Beifall bedacht und sollte auch genutzt werden.
- Die RL-Regatta der M-Klasse in Sömmerda wurde mit Bojenberührung gesegelt. Auf Antrag eines Modellseglers an den Ausschuß Modellsegeln auf Nichtwertung dieser Regatta, wird diese Regatta nicht als RL-Regatta gewertet. Nachdem wir in den vergangenen Jahren mehrfach auf die Einhaltung von Bestimmungen hingewiesen hatten, gibt es zu dieser Entscheidung keine Alternative (siehe hierzu auch Protokoll der Sitzung in 1999).

Gerhard Mentges

Anlage zum Protokoll der Sitzung des Ausschuß Modellsegeln am 25.11.2000

Überlegungen zur Änderung von Klassenbestimmungen

Thema: Wechsel von Kielgewichten bei M-Yachten

G. Mentges

Vorgeschichte:

Im Laufe der Saison 2000 wurde mir von Gerd Meysemeyer und Werner Gerhardt zugetragen, daß sie mehrfach beobachtet hätten, wie jemand in der M-Klasse das Kielgewicht gewechselt hat. Dies ist in dieser Klasse nicht erlaubt. Als Folge daraus wurde vorgeschlagen, die Kielgewichte bzw. Anhänge zu kennzeichnen oder mehrere Kielgewichte zu erlauben. Wie vorstehend nachzulesen, wurde beschlossen, zukünftig eine Kennzeichnung oder Verwiegung durch den Veranstalter durchführen zu lassen. Persönlich halte ich dies für eine sehr überzogene Maßnahme, sie wurde jedoch mehrheitlich so getroffen und ist damit umzusetzen.

Vorschlag Kielwechsel von Werner Gerhardt:

Werner schlägt vor den Kielwechsel bei M-Yachten entgegen den Klassenbestimmungen zu erlauben und sieht folgende Vorteile:

- Wenn man den Kielwechsel erlaubt, dann kann man nicht mehr betrügen.
- Der Kielwechsel erlaubt mehr Flexibilität beim Einsatz von Rigs. Man kann länger mit einem Rig fahren, wenn man z.B. zu schwereren Kielen wechselt.
- Verschiedene Kiele ist viel billiger, als mehrere Rigs haben zu müssen.

Gegen diesen Vorschlag sprechen eine Reihe von Gründen, die ich hier nochmal ausführlich darstellen möchte:

Grundsätzliche Überlegungen :

- Die Klassenbestimmungen stellen die Basis unseres Regattasport dar. Nur die Klassenbestimmungen gewährleisten, daß wir unter gleichen Voraussetzungen unseren Sport ausüben.
- Klassenbestimmungen gelten weltweit einheitlich und werden in einer international zusammengesetzten Kommission dem TC der ISAF-RSD bearbeitet. Änderungen werden nur durch Beschluß des Permanent Committees der ISAF-RSD, dem obersten Organ der Modellsegler auf Basis von Abstimmungen mit allen internationalen Verbänden beschlossen.

- Nationale Veränderungen von Klassenbestimmungen führen einen Verband immer ins Abseits. Gerade den Modellseglern müßte nur zu geläufig sein, welche Entwicklung das Modellsegeln im Schiffsmodellverband Nauticus und dessen internationalem Dachverband der Naviga genommen hat. Hier ist das Modellsegeln praktisch nicht mehr vorhanden.
- Wie schädlich nur graduell Abweichende Klassenbestimmungen sind, kann jeder 1 Meter Segler bestätigen. Die 1 Meter Klasse der Naviga ist praktisch tot. Die Tatsache, daß ein großer Modellbauhersteller eine Yacht nach der Naviga Regel angeboten hatte, hat dem Modellsegeln insgesamt geschadet. Vielleicht hätten wir heute noch viel mehr 1 Meter Segler, wenn dieser Hersteller auf das „richtige“ Pferd gesetzt hätte. Ursache für diese Entwicklung waren jedoch unterschiedliche Klassenbestimmungen.
- Auch in der M-Klasse hatte es eine solche Entwicklung gegeben, man denke an die unterschiedlichen Vermessungen der Achterlieken.
- Das Ziel, einen Betrug durch Kielwechsel zu vermeiden, kann man nur erreichen, wenn man die Anzahl der erlaubten Kiele nicht begrenzt. Bei 2 oder 3 erlaubten Kielgewichten, könnten wieder Segler einen 4. oder 5. Kiel haben. Eine Wechsel zu einem 4. oder 5. Kielgewicht ließe sich im übrigen dann noch viel einfacher kaschieren.
- Alle Änderungen von Klassenbestimmungen wurden deshalb vom DSV auch nur international beantragt. Nur dieser Weg ist sinnvoll (s.o.)

Technische Überlegungen :

- Eine Freigabe der Anzahl an Kielgewichten würde den gesamten Charakter der M-Yachten verändern. Es ist nämlich ein Irrglaube anzunehmen, daß die Variation der Kielgewichte sich nur zwischen ca. 2,5 und vielleicht 3,5 kg bewegen würde. Tatsächlich würde es auch Segler geben, die ein 1Kg Gewicht hätten und vielleicht gleichzeitig ein 4,5 Kg Gewicht. Eine solche Spannweite wäre je nach Windbedingungen sinnvoll, nur geht dies nicht mit unseren derzeitigen Yachten. Unsere heutigen M-Yachten vertragen Variationen der Verdrängung von vielleicht plus minus 500 g. Also würde der ambitionierte Segler sich jetzt mehrere Rümpfe zulegen, mit optimaler Schwimmlage für jede Verdrängung. Nur diesen Rumpf darf er dann natürlich während der Regatta nicht wechseln, also müßte er für den Fall, das sich die Windbedingungen ändern, wieder mehr Rigs haben, um flexibel zu bleiben. Der Vorschlag Kielgewichte zu wechseln führt also letztlich zu viel größeren Kosten.
- Würde man nur 2 Kielgewichte erlauben (zur Kontrolle siehe oben) würde dies die Anzahl notwendiger Rigs nicht reduzieren. Nur der Einsatzpunkt eines z.B. kleineren Rigs würde sich verschieden mit immensen Vorteilen für diejenigen die 2 Kiele haben, gegenüber denjenigen, die nur 1 Kiel haben. Wer „richtig“ mitsegeln will, müßte dann also unbedingt auch 2 Kiele haben.

- Wenn man Kielgewichte austauschen dürfte, dann wäre zu Fragen, ob man nur das Gewicht oder auch die Flosse austauschen darf. Darf man die Flosse mit Blei wechseln, dann ist mit dem Flossenwechsel auch eine segeltechnische Beeinflussung der Yacht möglich (Luv-Leegierigkeit), die meßtechnisch nur schwer zu kontrollieren wäre, undr nach den Klassenbestimmungen natürlich auch verboten ist. Auch hier sieht man wieder, wie schnell man den Charkter einen Klasse verändern kann und wie vorsichtig man mit Veränderungen an Klassenbestimmungen umgehen muß. Tauscht man „nur“ die Bleibomben, dann kann man das Schiff über die Veränderung der Trimmlage nachhaltig im Segelverhalten beeinflussen. Dies ist nach den Klassenbestimmungen natürlich auch verboten. Vielleicht ist dies ja der heimlich Wunsch hinter dem Vorschlag, denn das kann noch viel mehr bringen, als nur die Stabilitätsbetrachtungen. Aber auch mit solchen Maßnahmen hätte wir eine andere M-Klasse.

Es würde mich sehr freuen, wenn ich mit vorstehenden Ausführungen dazu beigetragen hätte, die Komplexität von Klassenbestimmungen anhand einer aktuellen Fragestellung etwas näher gebracht zu haben. Im übrigen freue ich mich jederzeit über Verbesserungsvorschläge von Klassenbestimmungen, die auch international eine Chance haben. Beispiele siehe oben.

Euer Obmann

