

## **TOP 10.2**

### **Sub 1) Diskussionspapier des internationalen F18 Verbandes.**

Der internationale F18 Klassenverband hat einen zur Diskussion vorgelegten Entwurf für eine neue Gewichtsregelung verteilt mit dem Ziel, von den Mitgliedern zu erfahren, wie sie zu diesem Thema stehen.

Dieser Entwurf ist auf deren Internetseite einsehbar.

Dieser Entwurf hat zum Ziel, den NACHTEIL von schwererer und leichter Crew gegenüber dem festgestellten Idealgewicht zu reduzieren, wie auch der VORTEIL vom jetzigen Idealgewicht von Crew um die 150-155 kg.

Durch diese Angleichung soll es zu einem besseren Wettbewerb auf dem Wasser kommen und die Chance zu gewinnen weniger abhängig vom Körpergewicht sein.

Dies ist ein großes PLUS für die F18 Klasse!!!

Dieser Entwurf wurde aber bis jetzt nicht von der deutschen KV ihren Mitgliedern vorgelegt obwohl von der internationale F18 Klasse zur Diskussion vorgelegt.

Voraussetzung hierfür: Die Deutsche F18 KV verteilt an allen Mitgliedern mit sofortiger Wirkung den Entwurf des Internationalen F18 Verbandes zur Diskussion.

Da nicht zu erwarten ist, daß jeder dieser englischen Text sicher lesen kann, handelt dieser Punkt davon, ob es in deutscher Sprach vorgelegt werden soll.

Zur Abstimmung:

Ja, dem Mitglieder wird ein Diskussionspapier der int F18 Verband in deutschsprachiger Form per Email zugeschickt und auf ihre Webseite veröffentlicht.

Nein, es wird nur die englische Version dem Mitglieder zugeschickt und auf ihre Webseite veröffentlicht.

(Angebot: Peter van den Berg kann das für die KV in deutscher Sprache übersetzen)

### **Sub 2) Decksweeper Großsegel und gleichere Chancen für klassische Segel**

#### **Unterpunkt 1)**

Es ist bewiesen, wissenschaftlich nachweisbar und daher auch zu erwarten, dass ein Decksweeper Großsegel schneller ist im Vergleich zu klassischen Segeln.

Wie sollen im Regattafeld weiterhin gleiche Chancen bestehen?

Daher folgenden Vorschlag: Boote mit Decksweeper Großsegel führen ab sofort 5 kg Ausgleichsgewicht mit, dort, wo der Gewichtsausgleich für das Boot anzubringen ist.

Wenn Beschlussfassung „Ja“, dann:

Wenn Beschlussfassung „Nein“, dann verfällt Unterpunkt 2)

#### **Unterpunkt 2)**

Da Decksweeper Großsegel für schwere Crews dennoch einen Nachteil gegenüber idealgewichtiger Crew bei Manövern darstellt, schlage ich ab 160 kg Crewgewicht nur 2,5

kg Ausgleichsgewicht mitnehmen zu müssen und ab 170 kg Freistellung davon.

Wenn Beschlussfassung zu Gewichtsmithnahme für Decksweeper „Nein“, dann:

### Unterpunkt 3)

Falls ein Zusatzgewicht für Decksweeper NICHT mitzunehmen ist, sollten Boote mit klassischen Großsegeln das vorgeschriebene Crew-Ausgleichsgewicht um 5 kg reduzieren können.

Grund: Verringerung der Nachteile von klassischen Segeln gegenüber Teams mit Decksweeper Großsegel und Nachteil von leichter Crew gegenüber idealgewichtiger Crew.

#### **Beispiel 1:**

- A) 140 kg Crewgewicht mit Decksweeper:  
 $(150-140)/2=5$  kg als Crewausgleichsgewicht
- B) 140 kg Crewgewicht mit klassischen Segeln  
 $(150-140)/2 - 5 = 0$  kg Crew-Ausgleichsgewicht

Beschlussfassung ja, oder nein!

### Unterpunkt 4)

Inaktivierung der 'unter-135-kg-Crewgewicht' Regel.

Dieser besagt, daß unter 135 kg die Gewichts Differenz des Crewgewicht bis 135 kg einzu-eins an Gewicht mitzunehmen ist, dazu die Differenz von 135 zu 150 zur Hälfte.

Grund: Dies würde die Benachteiligung der leichteren Crew im Allgemeinen verringern.

Wenn ja, dann wird das Ausgleichsgewicht durch die Differenz zu 150 kg und Teilung durch 2 ermittelt.

#### **Beispiel 2:**

- C) 130 kg Crewgewicht nach F18 Regel:  
 $(135-130) + (150-135)/2 = 5 + 7,5 = 12,5$  kg
- D) 130 kg Crewgewicht nach neuer Ausnahmeregel gemäß diesem Sub:  
 $(150-130)/2 = 10$  kg

Beschlussfassung ja, oder nein!

Wenn Beschlussfassung ja, dann Unterpunkt 5)

### Unterpunkt 5)

Leichtere Crew mit klassischen Segeln – siehe Sub 5 – sollten gegenüber leichter Crew mit Decksweeper um 5 kg Crewausgleichsgewicht bevorteilt werden.

Grund: Den erheblichen Vorteil eines Decksweeper Großsegels zu minimieren um die leichteren Segler mit klassischen Segeln gleichere Chancen zu bieten.

**Beispiel 3:**

E) 130 kg Crewgewicht nach neuer Ausnahmeregel gemäß diesem Sub:

$$(150-130)/2 = 10 \text{ kg}$$

F) 130 kg Crewgewicht mit klassischen Segeln

$$(150-130)/2 - 5 \text{ kg} = 10 - 5 = 5 \text{ kg}$$

Beschlussfassung ja, oder nein!

**Unterpunkt 6)**

Inaktivierung der Regelung, dass leichte Crew bei Starkwind, und kleiner Segelsatz, Crewausgleichsgewicht mitzunehmen haben.

Grund: Leichte Crew ist bei Starkwind immer benachteiligt durch geringere Antrieb wegen Mangel an Aufrichtendem Moment.

Wenn ja, dann braucht die leichte Crew bei kleinem Segelsatz keine Crew-Zusatzgewicht mitzuführen.

Beschlussfassung ja, oder nein!

**Unterpunkt 7)**

Wegen gravierender Bevorteilung von Decksweeper Großsegel mit oder ohne geschlossenem Trampolin, müssen diese Boote in einer getrennten Rangliste geführt werden. Preise werden für Decksweeper und für klassische Segel zur Verfügung gestellt. Es kann bis auf weiteres gleichzeitig gestartet werden. Ab jeweils 10 Booten pro Gruppe wird getrennt für beide Ranglisten gestartet und gewertet.

Grund: Es ist besonders direkt nach dem Start zu beachten, dass die schnelleren Boote immer eine erheblich Benachteiligung für die klassisch ausgestatteten Boote sind.

Am Ende der Saison gibt es die Bestenermittlung mit:

- 1) klassischen Segeln und
- 2) modifizierte Boote mit Decksweeper Großsegel

Beschlussfassung ja, oder nein!

Wenn Beschlussfassung „Nein“, dann, dann bleibt es wie es war und die schnellere Decksweeper-Boote stören den Wind und Taktik der langsameren klassisch besegelten Boote zu deren Nachteil.