

12. Dezember 2020

Liebe 2.4mR-Freunde,

ein unglaubliches Jahr geht dem Ende zu. In den schlimmsten Träumen konnte sich wohl niemand vorstellen, dass so etwas die Menschheit noch einmal heimsucht. In der ersten Corona-Welle sind wir mit einem verantwortungsvollen politischen Management, gegenseitige Rücksichtnahme und einem hervorragenden Gesundheitssystem gut durch die Krise gekommen. Für die zweite Welle scheint das nicht mehr zu gelten. Aber es gibt Hinweise aus der Geschichte, dass dies bei einer zweiten Welle aufgrund von Gewöhnung, Fatalismus oder Verleugnung häufig der Fall war. Hoffen wir, dass wir alle - Politiker und Bürger - uns für eine dritte Welle als lernfähig erweisen. Denn als Segler wissen wir: Zwei Wellen kommen selten allein. Der Verklicker soll Euch mit Information und Entspannung über diese Wellen hinweg helfen.

1. Segeln

In der ersten Jahreshälfte fielen alle Regatten aus, aber in der zweiten Hälfte konnten wir wieder um die Wette fahren. 22 Regatten wurden abgesagt, 8 fanden statt – wobei in Essen wegen Windmangels nicht gesegelt werden konnte. Die Weltmeisterschaft gegen Ende des Jahres in den USA wurde frühzeitig abgesagt, was sich angesichts der schrecklichen Entwicklung dort als sehr weise gezeigt hat.

Persönliche Höhepunkte gab es auch: Ulli Libor konnte bei bester Gesundheit und mit jugendlichem Elan seinen [80. Geburtstag](#) feiern. Dass er 2020 auch noch die [2.4mR-Rangliste](#) anführt, beweist, dass er in dieser langen Lebenszeit nichts verlernt hat – im Gegenteil.

2. 2.4mR - international -

Wir sind mit über 100 Mitgliedern bei weitem die größte 2.4mR-Flotte weltweit. Mit 88 Zahlern an die Internationale Klassenvereinigung im Jahr 2020 liegen wir auch weit vor Italien (40), Finnland (33), Canada (27), Schweden (25), Großbritannien (24), Norwegen (23) sowie Australien und den Niederlanden (je 15), um nur die größten Vereinigungen zu nennen. Die Zahlen zwischen unseren Mitgliedern und den Zahlern an die ICA differieren, weil dort nur Bootsbesitzer zählen und erfreulicherweise zahlreiche frühere 2.4mR-Segler uns in der KV verbunden bleiben. Danke an Euch bei dieser Gelegenheit für Eure Treue!!

Diese Zahlen sind insofern nicht ganz unwichtig, als wir für jeden Zahler 12 Euro pro Jahr an die ICA überweisen müssen, d.h. wir tragen rund ein Viertel des Etats der ICA.

In der ICA sind wir derzeit mit Hanns Hermann Lagemann im Executive Committee (EC) und mit Jörg Feder im Technical Committee (TC) vertreten. Für die nächste Wahlperiode haben wir vorgeschlagen:

12. Dezember 2020

Secretary Burkhard Hermes GER
Treasurer Simon Hill (GBR)
EC Director Jean Paul Alexander (BEL)
EC Director Hanns Hermann Lagemann (GER)
TC Member Tom Jatsch (GER)

Wenn unseren Vorschlägen gefolgt wird, wird sich unsere Bedeutung in der ICA durch den Sekretär Burkhard aus Münster, auch der Mitgliederzahl entsprechend, vergrößern. Die Wahlen finden im Februar statt.

3. Vermesser

Nach dem überaus erfolgreichen und von Jörg Feder und Stefan Kaste organisierten europäischen [Vermesser-Seminar](#) in Münster im Februar dieses Jahres haben wir ein Ziel erreicht: Wir haben jetzt nicht mehr nur einen Vermesser in Deutschland, sondern vier!

Heinz-Werner Aping	aping@t-online.de	0171 3114736	Berlin
Heiner Forstmann	h-forstmann@t-online.de	0172 5104295	Steinhude
Thomas Jatsch	thomas.emanuel@gmx.de	0176 81159827	Dümmer
Manfred Kieckbusch	manfred.kieckbusch@web.de	0170 2156775	Kiel

Falls ein Wassertank benötigt wird, stellt Stefan Kaste ihn kostenlos in Münster zur Verfügung.

Stefan Kaste	kaste@for-sail.de	0172 5306226	Münster
--------------	-------------------	--------------	---------

4. Messe boot in Düsseldorf 2021

Alle Planungen seitens der Messeorganisation liefen nach einem bereits bei der Caravan-Messe erprobten Hygienekonzept. Aber der Mensch plant und Corona schlägt weiter zu. Daher wurde die boot jetzt von Januar auf den 17. bis 25. April 2021 verlegt. Das kollidiert am ersten Wochenende mit dem 9. MünsterCup, der schon zweimal verlegt wurde und jetzt bleiben soll. Der Vorstand hat sich daher jetzt für den MünsterCup und damit gegen eine Präsenz auf der boot entschieden.

5. Fakten im Sorgensturm

Während die Segler der Vendee Globe mit Wind und Wellen im Südmeer dieser Erde kämpfen, gibt es bei 2.4mR-Segler in Deutschland seit dem Sommer immer wieder Unruhe um unser Boot und seine Konstruktionen. Da kommt viel an Spekulationen zusammen und summiert sich zu einem Sorgensturm. Ich bin seit 20 Jahren dabei und möchte einmal diesen Sorgen entgegentreten.

Sorge Nr. 1: Neue Designs in einer Konstruktionsklasse entwerfen alle alten Schiffe

Fakt ist: Seit Anfang der 80iger Jahre gibt es die verschiedensten Konstruktionen, die den Internationalen 2.4mR Regeln entsprechen. Eine deutliche Überlegenheit in der Geschwindigkeit von Norlin, Södergren, Stradivari oder Super 3 hat sich nicht ergeben. Jan ten Hoeve in der Stradivari, Bernd Zirkelbach in einer 24 Jahre alten Norlin und Ulli Libor in einer neuen Super 3 segeln jeweils in der Spitze. Aber sicherlich nicht wegen der Konstruktionen. Frank Schönfeldt hat es auf den Punkt gebracht, als er nach der IDM 2020 meinte, dass er in den meisten Einheitsklassen viel größere Geschwindigkeitsunterschiede erlebt hat als bei uns. **Wir segeln in einer auskonstruierten Klasse.** Und auch mit viel Geld wird man kein neues Wunderboot zeichnen können.

Sorge Nr. 2: Der „lange“ Kiel ist eindeutig schneller

Fakt ist: Jahrzehntlang sind wir mit dem von Norlin gezeichneten Kiel gesegelt, der von der Länge her die Meterformel nicht voll ausnutzt. Dann haben Formelfuchser den Kiel bei Norlin-Booten in die erlaubte Länge ausgedehnt. Das wurde auch beim Super 3 realisiert. Aber Heiko hat bei der IDM 2018 mit einem vorher für Werbezwecke gebauten Boot Megan mit „langem“ Kiel geschlagen. Ulli fuhr 2020 mit Super 3 stets hinter Heiko und des öfteren hinter Kalle ins Ziel. **Ob „kurz“ oder „lang“, offensichtliche Vorteile zeigen sich nicht.** Ulli formuliert es so: „Der Motor unseres Bootes sind die Segel, nicht der Kiel oder das Unterwasserschiff.“

Sorge Nr. 3: Demnächst gibt es Regatten nur noch im OD

Fakt ist: International gibt es eine Diskussion über Sinn und Funktion der OneDesign-Regel in unserer Klasse. Heiko Kröger hat einmal die Fakten in einem lesenswerten Papier mit historischen und aktuellen Bezügen zusammengetragen. Es ist diesem Verklicker angehängt. Dabei wird sehr deutlich: OD hat(te) nur eine Bedeutung für Para-WMs und Paralympics. **Alle anderen Regatten waren und bleiben offen für alle unsere Boote.** Nur wenn man an den Paralympics oder den Olympischen Spielen teilnehmen will, wenn der 2.4er denn paralympisch oder olympisch wird, braucht man ein wie auch immer aussehendes OD-Boot. Das sind viele „wenns“, die auch nur für einen Bruchteil von uns zutreffen würden. Es gibt also keinen Grund, sein Boot weg zu schmeißen.

12. Dezember 2020

Gerücht Nr. 4: Die WM 2022 findet in Neuseeland statt

Fakt ist: Die ersten Segler haben angeblich bereits Container für eine Reise nach Neuseeland im Jahre 2022 bestellt. Dort können sie dann segeln, aber keine WM. Alle bekannten Termine befinden sich auf [Regatten 2021](#). Auch die für die WM's 2022 (USA), 2023 (Finnland), 2024 (Australien).

Wie es scheint, ist der Gerüchtesturm in unserer Klasse gerade sehr heftig. Ich weiß nicht, ob alle Gerüchte zu mir vorgedrungen sind. Ein wenig Abflauen des Windes wäre allerdings angebracht. Ihr werdet jedenfalls stets zeitnah und faktensicher von Eurem Vorstand über den Verklicker oder die Webseite informiert. Was dort nicht steht, müsst Ihr erstmal nicht glauben. □ Also entspannt Euch für die Feiertage!

6. kurz vor der Ziellinie ...

... liegt viel in unserer Hand. Nicht zuletzt unser eigenes Anstands- und Abstandsverhalten ist entscheidend für die weitere Entwicklung der Pandemie.



Daher haltet Euch an alle vorgeschriebenen Vorsichtsmaßnahmen und seid vorsichtig, vielleicht auch über die Vorschriften hinaus.

Und denkt immer daran, die nächste Saison kommt in jedem Fall – hoffentlich mit jedem von uns!

Euch allen ein friedliches Jahresende und Mast- und Schotbruch für 2021!

Euer
Detlef
Sekretär der Deutschen 2.4mR Klassenvereinigung e.V.
0172 5207729
sekretaer@2punkt4.de
www.2punkt4.de

2.4mR Int. Class und One Design (OD)

Die "mR-Regel"

Die mR-Regel ist das älteste und erste Vermessungsregelwerk im Segelsport. Es wurde 1907 für die Messung und Bewertung von Yachten geschaffen, damit verschiedene Yachtdesigns unter einem Handicap-System zusammen und vergütungsfrei gegeneinander segeln können. Im Gegensatz zu den heutigen One-Design-Regeln (OD) wurden keine Designs explizit beschrieben, sondern verschiedene Messpunkte und Bemaßungen in einer Vermessungsregel (der mR Formel) festgeschrieben.

Man hat versucht, alle Daten, wie z.B. die Wasserlinienlänge, die Lieklängen der Segel und verschiedene Gurtmaße, die die Leistungsfähigkeit (Geschwindigkeitspotential) beeinflussen, in dieser Rechenformel abzubilden.

Das Ergebnis dieser Vermessungsformel, die bei allen mR Booten gleich ist, ist eine Zahl, die die Zugehörigkeit zu einer mR Klasse beschreibt. Wenn das Ergebnis der Formel 12 ist, entspricht zumindest das Design des vermessenen Bootes einer 12mR Yacht. Wenn die fertig vermessene Yacht zusätzlich den Klassenregeln der 12mR Klasse entspricht, ist sie eine 12mR Yacht.

Genauso verhält es sich bei den 9mR, den 6mR und 2.4mR Yachten.

Es ist bei mR Klassen also möglich, dass verschiedene Designs (wenn sie der mR Formel und den Klassenregeln entsprechen) gegeneinander vergütungsfrei antreten dürfen.

Die mR Regel ist eine „offene“ Regel, die im Prinzip alles erlaubt, was durch die Klassenregeln und die Equipment Rules of Sailing (ERS) nicht ausdrücklich verboten sind. Man spricht daher bei der mR Klasse auch von einer „Konstruktionsklasse“.

Die One Design Regel

Die One Design Regel basiert auf nur einem Design. Das heißt, dass es nur eine Zeichnung eines Bootes gibt, die die Maße und Linien des Designs beschreibt.

Die Klassenregeln der Einheitsklassen beschreiben in ihrem Regelwerk die Maße für die Bootparameter, die vermessungsrelevant sind. Tolerierte Abweichungen von den Designmaßen und -Linien, werden exakt beschrieben.

Darüber hinaus beschreibt die One Design Klassenregel auch, die Bandbreiten der zu verwendenden Materialien (z. B. für den Rumpf, Mast, Segel, ...), der Beschlüge (z. B. Art und Anzahl) und die Positionen z. B. des Riggs, Schwerts und Ruder.

Je nach Bootsklasse variiert eine One Design Klassenregel bezüglich des Umfangs der Restriktionen.

Beispielsweise schränken die Laser- (jetzt ILCA-) oder die 49er-Klasse Abweichungen des „ab Werft Zustands“ extrem ein. Die Rümpfe, Ruder, Schwert, Rigg und Segel müssen in allen Maßen bis auf minimale Fertigungstoleranzen gleich sein und müssen darüber hinaus durch zertifizierte Hersteller gefertigt sein. Bis auf die Wahl der Schoten und Strecker, der Pinnenausleger und einiger weniger Beschlüge, dürfen keinerlei Veränderungen am Boot und seinem Equipment vorgenommen werden.

In anderen Klassen, wie z. B. dem 470er oder dem Starboot, sind die Regeln und Normen weniger restriktiv. Es sind größere Bauleranzen erlaubt und es besteht eine freie Wahl für den Rumpf, Rigg und Beschlüge. World Sailing zertifiziert aber auch hier die Werften, die den Rumpf herstellen.

Die One Design Regel ist eine „geschlossene“ Regel, bei der im Prinzip alles verboten ist, was in der Klassenregel nicht ausdrücklich erlaubt ist.

Die Anerkennung als Internationale Klasse (Int. Class)

Grundsätzlich hat ausschließlich der Welt-Segelverband das Recht, Bootsklassen (z. B. der 2.4mR oder einer OD-Klasse) den Status „Internationale Bootsklasse“ zu erteilen.

Eine Bootsklasse kann sich bei WS um die Anerkennung als International Class bewerben.

Wenn alle von WS festgelegten Kriterien erfüllt sind, kann der Status einer „Int. Class“ erteilt werden.

Die Administration Internationaler Klassen

Eine als Int. Class anerkannte Klasse muss Änderungen/Erweiterungen ihrer Klassenregeln bei World Sailing anmelden. Erst, wenn WS diese Regeln anerkennt, erlangen sie ihre Gültigkeit für Regatten.

Unterschiede der Administration von Konstruktions- und One Design Klassen

Bei *Konstruktionsklassen* prüft World Sailing das Regelwerk auf Plausibilität und Konformität mit dem WS Regelwerk. Nach erfolgreicher Prüfung wird das Regelwerk in Kraft gesetzt.

Bei *One Design Klassen* hat WS deutlich detailliertere und weitreichendere Befugnisse als bei Konstruktionsklassen. WS prüft nicht nur das von der Klassenvereinigung vorgeschlagene Regelwerk, sondern hat das Recht, den Inhalt maßgeblich zu bestimmen.

Die 2.4mR und 2.4 Norlin One Design

Die Int. 2.4mR Class ist eine von WS anerkannte Konstruktionsklasse. Verschiedene Designs, wie z. B. die Norlin MKII, Stradivari oder Södergren sind, soweit sie den Klassenregeln entsprechen, 2.4mR Boote.

1. Rückblick

Für die Paralympischen Spiele 2000 in Sydney wurde die 2.4mR als Einhand-Klasse ausgewählt. Um möglichst gleiches Equipment zu nutzen, wurde (wegen Ihrer Verbreitung) die Norlin MKIII bestimmt. Zusätzlich zu den 2.4mR Klassenregeln wurde das Gewicht des Bleis im Kiel definiert.

Dieses besondere Regelwerk wurde mit der IFDS (Welt-Behinderten-Segelverband – heute in World Sailing integriert) und der ISAF (heute World Sailing) festgelegt.

Für die Paralympischen Spiele in Athen und London wurden durch die Int. 2.4mR Class zusätzliche Spezifikationen der Norlin MKIII erarbeitet und in der Sub-Rule (Unterregel) „Appendix K“ der 2.4mR Regel festgelegt.

2014 wurde diese Appendix K Regel durch die „2.4 Norlin One Design Rule“ ersetzt und war für die Paralympischen Spiele 2016 in Rio für die Vermessung maßgeblich. Sowohl die Appendix K, als auch die 2.4 Norlin One Design Regel sind von World Sailing akzeptierte Vermessungsgrundlagen für spezielle Events.

2. Die „2.4 Norlin One Design“ Regel vs. One Design Rule

Die 2.4 Norlin One Design ist keine, von World Sailing anerkannte, eigenständige internationale One Design Bootsklasse.

Die 2.4 Norlin One Design Rule ist keine von WS anerkannte echte One Design Rule. Die 2.4 Norlin One Design Regel wurde aber von World Sailing und dem World Para

Sailing Sub-Committee als ergänzendes Regelwerk für die Paralympischen Spiele in Rio 2016 und Para Sailing Events akzeptiert und angewendet.

Es handelt sich bei der 2.4 Norlin One Design Rule also um ein Sonder - Dokument, das in Verbindung mit der Int. 2.4mR Rule für besondere Events Anwendung fand. *(Aktuell befindet sich die 2.4 Norlin One Design Regel in einem Überarbeitungsprozess durch das ICA Sub Committee. Daher wird im weiteren Text von der „One Design adäquaten Regel“ gesprochen. Es geht im Folgenden also nicht explizit um die Inhalte der bislang gültigen 2.4 Norlin One Design Regel, sondern nur um das Thema One Design im Zusammenhang mit der Int. 2.4mR Class.)*

3. Wen betrifft die One Design adäquate Regel?

Boote, die dem Regelwerk der Int. 2.4mR Rule entsprechen, sind bei allen Regatten der Int. 2.4mR Class startberechtigt. Ob diese Boote zusätzlich der One Design adäquaten Regel entsprechen, ist nicht relevant. Die Int. 2.4mR Class beabsichtigt auch nicht, eigene „OD-exklusive“ Regatten zu veranstalten.

Boote, die an Regatten teilnehmen wollen, die zusätzlich ein (wie auch immer geartetes) One Design adäquates Regelwerk vorschreiben (z. B. Para Worlds), müssen gemäß dieses Regelwerks vermessen sein.

Dementsprechend ist ein (aktuelles oder zukünftiges) OD adäquates Regelwerk nur für die Segler relevant, die an speziellen Events teilnehmen wollen, für die dieses spezielle Regelwerk von World Sailing vorgeschrieben ist.

4. Ausblick für die 2.4mR Klasse

Um die Zusammenarbeit mit World Sailing und Para World Sailing fortzuführen und auch zukünftig als Klasse (sogenanntes „chosen equipment“, wörtlich „ausgewähltes Material“) für spezielle Events (z. B. Paralympische Spiele, Para Worlds und Olympische Spiele) infrage zu kommen, muss die Int. 2.4mR Class ein OD-adäquates Regelwerk vorhalten.

Daraus ergeben sich folgende grundsätzliche Szenarien und Konsequenzen:

- Die 2.4mR Klasse beschließt, dass kein OD-adäquates Regelwerk vorgehalten wird.

Damit verliert die 2.4mR Klasse seinen Status (als chosen equipment) bei World Sailing und Para World Sailing. Sollte dieses Szenario eintreten, könnte World Sailing eine Evaluierung des zukünftigen Einhandbootes für spezielle Events ansetzen. Die 2.4mR Klasse hätte in diesem Fall die Möglichkeit, sich neu um den Status des chosen equipments zu bewerben.

- Die 2.4mR Klasse hält (so, wie in den letzten 20 Jahren) ein OD-adäquates Regelwerk vor, das von World Sailing und Para World Sailing akzeptiert wird. Damit kann der Status (chosen equipment) beibehalten werden. Für besondere bestehende Events, wie z. B. die Para Worlds, und potentielle Events, wie die Paralympischen und Olympischen Spiele, würde dann das mit der Int 2.4mR Class abgestimmte Material zum Einsatz kommen können.
- Aus der bestehenden Int. 2.4mR Class spaltet sich eine eigenständige Int. One Design Class ab. Diese OD Klasse müsste allen (sehr strengen) World Sailing

Kriterien entsprechen. Theoretisch wäre es möglich, dass diese OD Klasse auch den Klassenregeln der Int. 2.4mR Klasse entspricht und die OD vermessenen Boote an Events der Int. 2.4mR Klasse teilnehmen können.

5. Alternatives Szenario: World Sailing „installiert“ selbst eine OD Klasse.

World Sailing hat die Möglichkeit für besondere Events (z.B. die Olympischen Spiele) die Disziplinen selbst festzulegen und das jeweilige Equipment zu bestimmen. Diese Top-Down Verfahren, in dem sich nicht eine International Class um den Status des Olympischen Equipments bewirbt, ist z. B. beim 49er, 49erFX und Nacra umgesetzt worden.

Wenn World Sailing ein Boot, wie die 2.4mR, für die Olympischen Spiele einsetzen wollte (z. B. um das Format „Inklusives Segeln“ abzubilden), könnte dies auch abseits der Int. 2.4mR Class Organisation geschehen. WS würde in diesem Fall selbst ein OD Regelwerk erarbeiten und eigenständig administrieren. Dieses Regelwerk könnte derart gestaltet werden, dass dieses OD-Boot dem Regelwerk einer 2.4mR Klassenregel entspricht, muss es aber nicht.

6. Zusammenfassung

- Die Internationale 2.4mR Class ist eine eigenständige, von World Sailing anerkannte Konstruktionsklasse.
- World Sailing verlangt für spezielle Events OD Regularien.
- World Sailing entscheidet, ob von Klassen vorgeschlagene OD Regularien, anerkannt werden.
- Ein abseits der 2.4mR Rule gelagertes OD Regelwerk betrifft ausschließlich spezielle Events, für die World Sailing das OD Regelwerk vorschreibt (z. B. Para Worlds, Paralympics und Olympische Spiele).
- Von einem OD Regelwerk sind nur diejenigen Boote/Segler betroffen, die an den oben genannten Events teilnehmen wollen.

Heiko Kröger 05.12.2020