



Konzept einer OneWorld Yacht Racing Rule

Auf dem ersten internationalen Yachtforum im Februar 2010 in Hamburg haben sich die Vertreter des RORC und des ORC zu dem Ziel einer gemeinsamen internationalen Vergütungsformel bekannt. Tatsächlich haben sich die beiden Handikapsysteme technisch angenähert, so dass sehr viele Yachten sowohl unter ORC als auch unter IRC mittlerweile etwa gleich gute Ergebnisse erzielen. Gleichwohl gibt es noch Philosophieunterschiede, wie zum Beispiel die Geheimhaltung der Formel oder die Bewertung des Crewgewichtes. Für ein zentrales Thema haben jedoch beide Formeln bislang keine Lösung gefunden: die faire Bewertung zwischen leichten Regattaschiffen und schwerer ausgestatteten Cruiser Racern. Die bisherigen Ansätze haben vielmehr dazu geführt, dass zumindest bis zur Größe 40 Fuß die schweren Yachten so bevorteilt werden, dass hier in den letzten Jahren keine Neubauten mehr in Auftrag gegeben wurden. Auf der anderen Seite reklamieren beide Systeme für sich, die bestehende Flotte und damit besonders die Serienschiffe schützen zu wollen.

Die Verfasser dieses Konzeptes halten es aus der Erfahrung für unmöglich, beiden Seiten mit einem gemeinsamen Handikap gerecht werden zu können. Auf der anderen Seite ist der frühere Versuch des RORC gescheitert, zwei Handikap Systeme zu etablieren, wie IRC und das mittlerweile wieder eingestellte IRM. Auch die Trennung nach ORC I und ORC Club funktioniert schlecht, da es jeder Yacht freigestellt ist, unter welchem System sie meldet und überdies der Vergütungsfaktor in beiden Systemen gleich ist. Das Hauptproblem sehen wir aber darin, dass eine bewusst zum Schutze der Cruiser Racer benachteiligte Regattayacht auch in hochrangigen Wettfahrten wie Weltmeisterschaften mit diesem Handikap segeln muss, obwohl dieser politische Schutz vornehmlich für Clubregatten entwickelt wurde.

Insofern trennt sich dieses Konzept von dem Gedanken, dass auch ein altes schweres Schiff theoretisch und praktisch Weltmeister werden können sollte. Denn durch diese Prämisse wird ein modernes leichtes Regattaschiff immer mit einem extra Handikap segeln müssen und es kommt so nie zu einem ehrlichen Wettbewerb der besten Schiffe. In dieser Konsequenz kann man heute nur Weltmeister werden, wenn man pro forma nutzlose Inneneinrichtungsgegenstände in Originalverpackung mit sich herumschleppt oder etwa das Cockpit künstlich verkleinert.

Insofern ist der Kern dieses Konzeptes die Trennung der Zeitkorrekturfaktoren (TCF) in ein rein Performance basiertes Handikap und in einen politisch gewichteten Bruttofaktor für Cruiser Racer, der aber auf dem Performance Handikap aufsetzt. Insofern kann eine reinrassige Regattayacht auf hochrangigen Veranstaltungen mit einem politisch neutralen, performancebasierten Handikap antreten, andererseits aber auch an Club Regatten teilnehmen, wenn sie hier ihr zusätzliches, politisch begründetes brutto Handikap akzeptiert. Eine alte, schwere Yacht muss sich hingegen damit abfinden, dass sie eine Weltmeisterschaft gegen moderne Hightechyachten nicht gewinnen kann. Dies ist in anderen Sportarten nicht anders. Gleichwohl hat sie in Club Regatten mit ihrem Bruttofaktor weiterhin alle Chancen.



Ausgangslage

Vergütung und Ausgleichssysteme für Offshore Racing basieren auf Software. Die Internet- und Softwareentwicklungen der vergangenen Jahre bieten heute völlig neue Möglichkeiten. Im Mittelpunkt dieser Überlegung steht eine internetbasierte Datenbankanwendung, die weltweit ohne Softwareinstallation erreichbar ist. Hierbei werden über Benutzerprofile die verschiedenartigen Berechtigungsprofile von Institutionen, Konstrukteuren, Veranstaltern und Eignern gesteuert. Im Ergebnis ist somit ein klassischer Messbrief nicht mehr notwendig, der TCF steht mit den Vermessungsparametern und allen relevanten Daten der Yacht öffentlich (mit Ausnahme der Konstruktions-Offsets) online zur Verfügung.

Ziele

- **International gültiger Messbrief**

Das Konzept sieht einen international gültigen Messbrief vor, der zunächst ohne politische Faktoren wie Altersvergütung oder Kompensation von schwerer Einrichtung, Rollreff Anlagen oder anderen Faktoren einen möglichst neutralen Time Correction Faktor (TCF) ausgibt. Das Ergebnis ist entsprechend ein unbearbeiteter Wert, der durch entsprechende Software, wie VPP-Programme, automatisch ermittelt wird.

- **Minimum Aufwand in jeder Hinsicht für alle Beteiligten**

Durch die internetbasierte Software soll der Aufwand für alle Beteiligten minimiert werden, da über Benutzerrollen und Berechtigungssysteme die Eigner, Konstrukteure, Vermesser und Ratingoffices die Daten direkt selbst in das System pflegen können.

- **geringe Kosten für den Eigner**

Die Erfahrung zeigt, dass die Kosten für Messbrief und Vermessung sehr preissensitiv sind. Besonders Gelegenheitssegler sind nicht bereit, höhere Kosten oder Aufwand zu übernehmen. Daher ist der Erfolg eines künftigen Vermessungssystems entscheidend durch den Aufwand und die Kosten für die Eigner bestimmt. Durch eine gesponsorte Internetdatenbankapplikation können zumindest die Personalkosten sowie die Zeit zur Ausfertigung von Messbriefen erheblich minimiert werden.



- einfach aber effizient

Als Irrweg hat sich der Versuch des IMS-Systems erwiesen, die Realität möglichst genau in einer Simulation abzubilden. Dieser Versuch im Sinne einer vermeintlichen Gerechtigkeit oder die Nivellierung individueller Yachten zu einer virtuellen Einheitsklasse ist aufgrund der unbegrenzten Komplexität für ein erfolgreiches Ratingsystem von vornherein zum Scheitern verurteilt. Denn mit dem Grade der Komplexität steigt auch die Fehleranfälligkeit, es sinkt die Akzeptanz. Ein erfolgreiches Ratingsystem muss daher von vornherein Ungenauigkeiten akzeptieren zu Gunsten einer beherrschbaren Komplexität. Es geht nicht um Gerechtigkeit, sondern um Nachvollziehbarkeit, eine subjektive Zufriedenheit der Betroffenen und die Investitionssicherheit der Eigner.

-gesicherte Koexistenz von Racern, Cruiser Racern und Club Level

Ein zentrales Anliegen aller Vergütungssysteme ist der Wunsch, die breite Flotte vor Profiseglern und Hightechyachten zu schützen und Serienyachten sowie Amateurseglern die Chance zu belassen, in Regatten ebenfalls erfolgreich zu sein (siehe Einleitung). Viele der bisherigen Versuche scheiterten allerdings daran, dass innerhalb eines Vergütungssystems versucht wurde, die reinen Regattayachten entsprechend zu bestrafen oder die Tourenyachten zu begünstigen. Auch sind Versuche gescheitert, separate Formeln für Regatta und Tourenyachten anzubieten. Beide Varianten haben dazu geführt, dass die Entwicklung besonders im hoch qualifizierten Regattabereich stagnierte und nur wenige Neubauten in Auftrag gegeben wurden.

Das vorliegende Konzept sieht für jede Yacht einen international gültigen netto TCF vor, der keinerlei Begünstigung oder Benachteiligung enthält. Dieser TCF ist einerseits die Grundlage von hoch qualifizierten internationalen Regatten, wie Weltmeisterschaften, und ist andererseits die Basis einer zusätzlichen nationalen oder regionalen Gewichtung für Tourenyachten. Jede Yacht hat damit zu mindestens zwei TCFs, einen internationalen netto TCF sowie einen regionalen oder veranstaltungsbezogenen gewichteten brutto TCF, dessen Gewichtung von den nationalen oder regionalen Institutionen transparent festgelegt wird.

RATING TABLE									
Rating Year 2010			Time Correction Factors						
Yacht			International	National			Event TCF's		
Boatname	Sail No.	Club	[NETTO]	[GER]	[SWE]	[...]	GER Flensburg	SWE Gotland Race	...
INSCHALLAH	GER 5370	NRV	1,155	1,1534	1,1529		1,1533		
Uijuijui	GER 4070	SYC	1,137	1,1342	1,1342		1,1342		
Elan	GER 1950	HSC	1,038	1,0350	1,0350		1,0348		
NV HAMBURG	GER 5500	HVS	1,257	1,2539	1,2539		1,2537		
TUTIMA	GER 5609	MSC	1,207	1,2063	1,2057		1,2063		
CALYPSO	GER 8088	NRV	1,582	1,5804	1,5803		1,5803		
Haspa HAMBURG	GER 6300	HVS	1,305	1,3062	1,3053		1,3062		

Es soll jeder Yacht freistehen, netto oder brutto zu melden. Während die Tourenyachten in der Regel den gewichteten brutto TCF bevorzugt werden, müssen sich die Regattayachten überlegen, ob es sich trotz der Bestrafung lohnt, bei den Tourenyachten zu melden oder ob es nicht besser ist, gemeinsam mit anderen Yachten nur unter netto Bedingungen zu segeln.

Beispiel einer möglichen Gewichtung DSV:

NATIONAL TCF Factors																			GER
Yacht			Rating	GENERAL			RIGGING			SAIL HANDLING		LAYOUT			SAIL CLOTH		TCF Factor		
Name	Sail No	Club	Year	Age Allowance			Standing Rigging		Spars	Furling Allowance		Deck Allowance		Interior Allowance		Cloth Material Allowance		GER	
	GER		2010	Build	Age	Allowance	Material	Allowance	Material	Allowance								TOTAL	
INSCHALLAH	5370	NRV		1996	14	0,9986	Rod	1,0000	Alloy	0,9998	None	1,0000	C/R	1,0000	C/R	1,0000	Membran	1,0000	0,9986
Uijuijui	4070	SYC		1989	21	0,9979	Rod	1,0000	Alloy	0,9998	None	1,0000	Cruising	0,9998	Cruising	0,9998	Membran	1,0000	0,9975
Elan	1950	HSC		1985	25	0,9975	Rod	1,0000	Alloy	0,9998	None	1,0000	Cruising	0,9998	Cruising	0,9998	Membran	1,0000	0,9971
NV HAMBURG	5500	HVS		1989	21	0,9979	Rod	1,0000	Carbon	1,0000	None	1,0000	C/R	0,9998	C/R	0,9998	Membran	1,0000	0,9975
TUTIMA	5609	MSC		2003	7	0,9993	Rod	1,0000	Carbon	1,0000	None	1,0000	C/R	1,0000	Cruising	1,0001	Membran	1,0000	0,9994
CALYPSO	8088	NRV		2005	5	0,9995	Rod	1,0000	Carbon	1,0000	Headsail	0,9999	Racing	1,0000	Cruising	0,9998	Spectra	0,9998	0,9990
Haspa HAMBURG	6300	HVS		2009	1	0,9999	Aramid	1,0010	Carbon	1,0000	None	1,0000	Racing	1,0000	Racing	1,0000	Membran	1,0000	1,0009

Da nicht nur die regionale Gewichtung, sondern auch die Faktoren, die zu dieser Gewichtung führen, in der Datenbank veröffentlicht werden, wird es schnell zu einer Korrektur von übermäßigen Bestrafungen oder Begünstigungen kommen, da diese Gewichtungen leicht international über die Datenbank vergleichbar sind.

Beispiel Gewichtung Schweden:

NATIONAL TCF Factors SWE																			
Yacht			Rating	GENERAL			RIGGING			SAIL HANDLING		LAYOUT			SAIL CLOTH		TCF Factor		
Name	Sail No	Club		Year	Age Allowance		Standing Rigging	Spars		Furling	Allowance	Deck	Allowance	Interior	Allowance	Cloth Material	Allowance	SWE	
	SWE			2010	Build	Age	Material	Material	Material									TOTAL	
INSCHALLAH	5370	NRV		1996	14	0,9986	Rod	0,9999	Alloy	1,0000	None	1,0000	Cruising	0,9998	Cruising	0,9998	Membran	1,0001	0,9982
Uijuijui	4070	SYC		1989	21	0,9979	Rod	0,9999	Alloy	1,0000	None	1,0000	Cruising	0,9998	Cruising	0,9998	Membran	1,0001	0,9975
Elan	1950	HSC		1985	25	0,9975	Rod	0,9999	Alloy	1,0000	None	1,0000	Cruising	0,9998	Cruising	0,9998	Membran	1,0001	0,9971
NV HAMBURG	5500	HVS		1989	21	0,9979	Rod	0,9999	Carbon	1,0010	None	1,0000	Cruising	0,9998	Cruising	0,9998	Membran	1,0001	0,9975
TUTIMA	5609	MSC		2003	7	0,9993	Rod	0,9999	Carbon	1,0010	None	1,0000	Cruising	0,9998	Cruising	0,9998	Membran	1,0001	0,9989
CALYPSO	8088	NRV		2005	5	0,9995	Rod	0,9999	Carbon	1,0010	Headsail	0,9998	Racing	1,0001	Cruising	0,9998	Spectra	0,9998	0,9989
Haspa HAMBURG	6300	HVS		2009	1	0,9999	Aramid	1,0000	Carbon	1,0010	None	1,0000	Racing	1,0001	Racing	1,0001	Membran	1,0001	1,0002



hohe Verständlichkeit, Transparenz und Nachvollziehbarkeit

Die Akzeptanz eines Ratingsystems hängt davon ab, ob die Eigner und Segler die berechneten Ergebnisse einer Regatta und ihren eigenen TCF nachvollziehen können. Diese Nachvollziehbarkeit ist bei geheimen Formeln von vornherein nicht gegeben. Die Geheimhaltung zu Schutze der Formel ist aufgrund der heute verfügbaren Standardprogramme und aufgrund des breiten Wissens über die erreichbaren Geschwindigkeiten von Yachten auch nicht mehr erforderlich.

Ebenso für die Segler nicht nachvollziehbar sind zu komplexe, veröffentlichte Formeln oder variable Vergütungsfaktoren, die, wie unter IMS, erst während oder nach der Regatta definiert werden. Im Sinne der Einfachheit und Akzeptanz und auch aus der Erfahrung von IRC kann für dieses Konzept nur ein Single Number Vergütungsfaktor in Betracht kommen. Hiermit wird bewusst eine Ungenauigkeit in Kauf genommen, auf die sich Eigner und Segler aber einstellen können.

- international politisch neutral

Der Wunsch von Verbänden und Veranstaltern, eine nationale oder regionale Flottenpolitik zu betreiben, ist nachvollziehbar und akzeptabel. Gleichwohl ist eine internationale Flottenpolitik nicht möglich. Daher muss ein internationaler netto TCF politisch im Sinne einer Flottenpolitik so neutral wie möglich ausfallen. Bei Topevents wie Weltmeisterschaften wird dabei akzeptiert, dass der internationale netto TCF keinerlei Bonus zum Beispiel gegenüber älteren Yachten gewährt.

- flexibel für nationale + regionale (politische) + persönliche Anpassungen

Eine neue internetbasierte Datenbank-Rule bietet die Möglichkeit, auf verschiedenen Ebenen eine Individualisierung zuzulassen. Dies kann einerseits durch die Verbände oder Veranstalter erfolgen, oder auch durch den Eigner selbst, indem er beispielsweise über sein eigenes Benutzerprofil vor dem Start die Anzahl der Crew Mitglieder oder das Crewgewicht verändert. Eine serverbasierte Internet Rule hat technisch kein Problem, Änderungen auch unmittelbar vor dem Start anzuzeigen und zu verarbeiten.

Segelt eine Yacht in einer anderen Region, wird sie mit ihrem internationalen netto TCF entsprechend der hier regionalen Gewichtung bewertet, ihre ursprüngliche heimatliche Gewichtung findet keine Anwendung. Dies ist auch eine erhebliche Neuerung im Gegensatz zu bestehenden Regeln.

Beispiel: Untertabelle Crewfaktoren:

NATIONAL TCF Factors GER								
Yacht			Rating Year	Crew Factors				TCF Factor
Name	Sail No GER	Club		Weight	Allowance	Status	Allowance	GER TOTAL
INSCHALLAH	5370	NRV	2010	endorsed	1,0000	Amateur	0,9999	0,9999
Uijuijui	4070	SYC		variant more	1,0001	Amateur	0,9999	1,0000
Elan	1950	HSC		variant less	0,9999	Amateur	0,9999	0,9998
NV HAMBURG	5500	HVS		endorsed	1,0000	Amateur	0,9999	0,9999
TUTIMA	5609	MSC		endorsed	1,0000	Mixed	1,0000	1,0000
CALYPSO	8088	NRV		endorsed	1,0000	Amateur	0,9999	0,9999
Haspa HAMBURG	6300	HVS		variant more	1,0001	Amateur	0,9999	1,0000

- aktuelle Zwischenwertung während der Wettfahrt (AIS)

Das UKW basierte AIS-System bietet auf Wettfahrten im Umkreis von 20 Seemeilen bei entsprechender Programmierung die Möglichkeit, während der Wettfahrt an den Wendemarken und im Ziel über die Datenbank basierte App automatisch berechnete Zwischenstände auszugeben und per Internet zur Verfügung zu stellen, sofern alle Yachten auch mit einem entsprechenden AIS Sender ausgestattet sind. Hierdurch wird die Spannung und Nachvollziehbarkeit im vergütungsbasierten Segeln erheblich gesteigert.



- vergütungsloses Segeln

Für vergütungsloses Segeln innerhalb eines Handicapssystems bieten sich wie bei den früheren Tonnerklassen mit einem Single Number Faktor fest definierte Grenzen der TCFs an, die für die jeweilige Klasse nicht überschritten werden dürfen. Die Festlegung dieser TCF kann international oder national beispielsweise über die Verbände verfolgt werden. Neu an einer Datenbank basierten App wäre eine softwareseitige Unterstützung der Eigner, möglichst dicht mit einfachen Maßnahmen an eine TCF Grenze zu kommen. So könnte das Programm beispielsweise ausgeben, um wie viel Quadratmeter der Eigner das Großsegel vergrößern oder seinen Innenballast reduzieren könnte, um den gewünschten TCF zu erreichen.

Umsetzung

1. Sponsoren finanzierte weltzentrale Datenbank ,

auf die über das Internet mit verschiedenen Berechtigungsprofilen zugegriffen werden kann. Die Datenbank-App speichert weltweit die Daten der Yachten und verfügt über eine Schnittstelle zu den VPP Programmen, die wiederum nach Vorgaben eines Owners Congresses (etwa nach IRC Vorbild) für jedes Schiff einen netto TCF berechnen und an die Datenbank zurück geben.

Die Schnittstelle arbeitet vollautomatisch, so dass mit jeder Änderung der Daten der Yacht sofort ein neuer TCF berechnet und verfügbar wird. Es gibt einen kostenfreien Testmodus, mit dem Eigner die Auswirkungen von Änderungen ihrer Yacht auf den TCF sofort erkennen können. Diese einfache Optimierungsmöglichkeit durch die Eigner ist ein gewollter Bestandteil dieses Konzeptes und steht der IRC Philosophie diametral entgegen. Die Optimierung wird hier als Bestandteil des Handicap-Regatta Segelns gesehen. Es wäre allerdings im Sinne einer Kostenbegrenzung zu überlegen und durch den Owners Congress festzulegen, welche Optimierungen innerhalb eines Jahres online zugelassen werden.

Die IRC Argumentation der Gefahr eines Ausforschens der Regel wird nicht befürchtet, da die von der Rule verwendeten VPPs ohnehin bekannt sind. Dadurch, dass die gleichen VPPs weitgehend auch von den Konstrukteuren selbst verwendet werden, werden die VPP Hersteller auf neue Erkenntnisse zeitnah reagieren. Innerhalb ihrer Wartungsverträge sind die Hersteller der VPPs frei und weisungsungebunden, jederzeit Ihre Software in einem vertraglich festzulegenden Umfang (den neuen Erkenntnissen und Erfordernissen des Marktes) anzupassen. Die Berechnung der TCF orientiert sich also nach den Gesetzen des Marktes, den Erkenntnissen der Wissenschaft und nicht an den politischen Wünschen von regionalen Verbänden.



2. Mögliche Datenbank-Berechtigungs Profile:

- ISAF Internationales Rule Management:

hier: die Verwaltung des internationalen netto TCF. Nur das ISAF Rule Management hat Zugriff auf die vertraulichen Offset Daten der Konstrukteure, um mit der vom Owners Congress bestimmten VPP Software den netto TCF zu berechnen. Die Berechnung erfolgt automatisch durch die App, das Rule Management liegt nur entsprechend der Weisung des internationalen Owners Congress die Parameter fest, wie das VPP den TCF berechnet (Gewichtung von Windstärken und Kursen für den TCF).

- Eigner:

die Eigner haben mit Ausnahme der vertraulichen Offsets der Konstrukteure den vollen Zugriff auf die Daten ihrer Yacht. Diese Daten sind allerdings öffentlich. Im Rahmen einer Selbstvermessung können sie die fehlenden, vermessungsrelevanten Daten, die nicht durch die Offsets abgedeckt sind, selbst eintragen. In diesem Fall wird der internationale netto TCF-Status "selbst vermessen" ausgewiesen. Durch die Öffentlichkeit der Daten ist es leicht, offensichtliche Fehleingaben zu kontrollieren. Im Falle eines "endorsed TCF" muss ein Vermesser mit seinem speziellen Vermesser Login eine Bestätigung der Daten vornehmen, bevor diese für ein endorsed TCF gültig werden. Über ein Protokoll in der Datenbank kann jederzeit öffentlich eingesehen werden, welcher Vermesser die Bestätigung wann abgegeben hat. Gleiches gilt auch für die Vermessung von Segeln. Fehlt eine derartige Bestätigung, gilt der TCF als "selbst vermessen".

- Konstrukteure

ein VPP-berechnetes Rating basiert auf teils vertraulichen Daten der Konstrukteure, wie die Offsets. Daher ist ein vertraulicher Datenbankbereich für die Konstrukteure erforderlich, in den diese die notwendigen vertraulichen Daten pro Yacht oder Yachttyp hinterlegen können. Für Serienyachten werden diese Daten in der Regel nur einmal pro Bootstyp hinterlegt werden müssen. Die abweichenden Daten, wie Gewicht oder Segel Ausstattung, werden durch die Eigner oder Vermesser ergänzt. Die vertraulichen Daten der Konstrukteure werden nur durch das Internationale ISAF Technical Committee kontrolliert, welches sich selbst zur Vertraulichkeit verpflichtet.



- nationale Verbände

nationale Verbände verfolgen eine Flottenpolitik, die ihnen auch belassen bleiben muss, wenn eine internationale Rule erfolgreich sein soll. Ein Verband kann eine eigene Flottenpolitik in seiner Region! umsetzen, indem er den internationalen netto TCF mit transparenten politischen Faktoren gewichtet. Hierzu erhält ein Verband ein Berechtigungsprofil in der Datenbank, mit dem er diese politischen Faktoren einrichten kann, wie zum Beispiel eine Altersvergütung oder einen Bonus für Yachten mit einer schweren Einrichtung. Die Datenbank bietet eine umfangreiche Liste von möglichen Gewichtungen an, die der Verband auswählen und mit einem Faktor belegen kann. Ungültige Buchungen weist die Datenbank ab, zum Beispiel, wenn es keine entsprechenden Daten der Yachten gibt. Die Buchungen und deren Gewichtungen sind öffentlich, so dass leicht vergleichbar ist, welche Verbände beispielsweise das Alter einer Yacht wie gewichten. Es ist davon auszugehen, dass hierdurch im Laufe der Zeit und aufgrund der Erfahrungen die politischen Faktoren sich international annähern. Segelt eine Yacht in einem anderen Land oder einer anderen Region, spielen die ursprünglichen nationalen politischen Faktoren keine Rolle mehr. Es gelten ausschließlich die Faktoren der jeweiligen Region oder Veranstaltung, in der die Regatta stattfindet. Die Basis ist und bleibt immer der internationale netto TCF, der eben nur unterschiedlich regional gewichtet wird. Internationale Meisterschaften oder Topregatten werden ohnehin nur netto gesegelt.

- Veranstalter

Aus technischer Sicht ist das Datenbanksystem der OneWorld Racing Rule so flexibel, dass sogar Veranstalter über ein spezielles Veranstalter-Login noch politische Faktoren buchen können. Beispielsweise kann eine Regatta als double handed ausgeschrieben werden oder den Eignern die Möglichkeit gewähren, vor dem Start das Crewgewicht zu verändern. Auch hier wird von der Datenbank den Veranstaltern eine Liste der möglichen Buchungen zur Verfügung gestellt.

In dem Profil "Veranstalter" können überdies Regatten ausgeschrieben, sowie Melde- und Ergebnislisten erzeugt werden _> **Integration Race Management**

- Public

das Benutzerprofil "Public" ermöglicht die Einsicht in alle Schiffsdaten, Verbandsdaten und Veranstaltungs-Daten, beispielsweise für die Crew oder die Öffentlichkeit. In dem Profil "Public" können keine Veränderungen von Daten vorgenommen werden, eventuell mit Ausnahme von persönlichen Crew Daten bei eingeloggten Personen. Das Profil Public kann mit Ausnahme der Eingabe von Crewdaten auch eingesehen werden, ohne sich bei der Datenbank anzumelden. Über das öffentliche Profil sind zudem Meldelisten und Ergebnislisten einsehbar.



Organisationsstrukturen

1. International Owners Congress

das höchste Organ der OneWorld Racing Rule ist analog zu dem IRC Konzept ein jährlicher Owners Congress, in dem die einzelnen Länder Stimmrechte entsprechend der Anzahl ihrer vermessenen Yachten erhalten. Im Gegensatz zu der jetzt abweichenden Neuregelung im IRC Congress können nur Yachteigner (nationale Owners Associations) die Länder im Kongress vertreten oder ihren Vertreter entsenden.

Im Owners Congress werden in Zusammenarbeit mit der ISAF einerseits konkrete internationale Regeln definiert, zum Beispiel, ob verstellbare Vorstagen erlaubt sind, und auf der anderen Seite wird festgelegt, wie aus den verschiedenen Berechnungen der VPP Programme der netto TCF abgeleitet wird. Ferner entscheidet der Owners Congress alle 4 Jahre neu über die einzusetzende Software für die Berechnung des netto TCF.

2. ISAF Technical Committee

hinsichtlich des Managements des politisch neutralen internationalen netto TCF bietet sich ein von der ISAF bestelltes Technical Committee an. Die Stellung der ISAF erscheint hier besonders im Hinblick auf die Vertraulichkeit der Konstruktionsdaten sinnvoll zu sein. Überdies wird die ISAF gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass die Rule international umgesetzt wird. Gleichzeitig wird ihr auch eine Schlichtungsfunktion gegenüber den nationalen Verbänden oder Eignerorganisationen übertragen.

3. Nationale Verbände

erhalten die politische Hoheit über ihre regionalen Flotten. Gewichtete TCFs können ausschließlich aus dem internationalen TCF abgeleitet werden und müssen transparent und öffentlich ausgewiesen werden. Hierfür erhält der nationale Verband ein spezielles Benutzerprofil in der Datenbank, mit dem er aus einer Liste von verfügbaren Gewichtungselementen den internationalen netto TCF in einen regionalen, zusätzlichen brutto TCF umwandeln kann. Die Verbände und Veranstalter sind verpflichtet, in ihren Regatten grundsätzlich die Möglichkeit anzubieten, mit dem internationalen netto oder dem nationalen brutto TCF zu melden. Die nationalen Owners Associations erhalten ein Mitsprache- und Stimmrecht bei der Festlegung der Gewichtungen.



Regatta-Formate. Es gibt drei Hauptlevel:

1. internationaler **A level**-> endorsed, net TCF

Topregatten wie Weltmeisterschaften werden nur nach dem netto TCF ausgesegelt und erfordern einen endorsed TCF. Diese Regelung verabschiedet sich bewusst von dem Gedanken, dass auch ein altes Schiff Weltmeister werden können muss.

2. Nationaler **B level** -> endorsed/ self measured, verbandsgewichteter TCF

Bei nationalen höherwertigen Veranstaltungen sollten die Regattayachten in einer netto Gruppe starten, die Tourenschiffe hingegen in einer eigenen Gruppe mit einem gewichteten brutto TCF. Es bleibt dem Geschick der Verbände überlassen, die Gewichtung so zu gestalten, dass diese Trennung auch "freiwillig" angenommen wird. Es darf sich also aufgrund der "Bestrafung" für ein nacktes Regattaschiffen nicht lohnen, in der Gruppe der Tourenyachten zu melden. Es bleibt dem Veranstalter überlassen, ob er einen endorsed TCF zum Beispiel nur für die Nettogruppe vorschreibt.

Mit diesem Verfahren erhält der nationale Verband die Flexibilität, einerseits die Weiterentwicklung von Regattayachten zu fördern, andererseits die bestehende, mehr Cruiser orientierte Flotte zu schützen. Unabhängig hiervon bleibt aber die Investitions-Sicherheit des Eigners erhalten: er ist mit seinem internationalen netto Messbrief nicht mehr abhängig von der nationalen Flotten Politik seines Verbandes. Er kann immer mit dem internationalen netto TCF melden oder ggfs. in einer anderen Region auf eine andere Gewichtung seines brutto TCF hoffen. Durch die Öffentlichkeit und die Transparenz der Gewichtung durch die nationalen Verbände werden Fehlentwicklungen schneller korrigiert.

3. Event **C level** -> endorsed/ self measured, verbandsgewichteter TCF + Eventeinstellungen (**Optional !**)

Den regionalen Veranstaltern von Clubregatten werden durch ihr Veranstalter-Benutzerprofil eine Vielzahl von Möglichkeiten gegeben, auf die lokalen Erfordernisse ihrer Clubregatten einzugehen. Es wird Ihnen eine weitere Auswahl von buchbaren Gewichtungen gegeben, die die OneWorld Racing Rule im Zusammenhang mit ihren sehr geringen Kosten zu einer echten Alternative für Yardstick machen. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Rule bei Clubregatten insbesondere auf Serienyachten angewendet wird, deren notwendigen Offsetdaten in der Datenbank bekannt sind. Aufgrund der VPP Gebundenheit der Rule ist es allerdings nicht möglich, Yachten ohne Offsetdaten mit einem TCF zu versehen. In diesem Bereich kann und soll die OneWorld Rule den Yardstick nicht ersetzen.



Integration Race Management

Da in der OneWorld Rule Datenbank App nicht nur die Daten der jeweiligen Yacht enthalten sind, sondern es auch eine Zugangsberechtigung für den Eigner gibt, ist eine Onlinemeldung zu einer Wettfahrt sehr einfach möglich, indem der Eigner die Wettfahrt lediglich anklickt und die Meldung bestätigt. Auf der anderen Seite haben die Veranstalter ebenfalls einen Zugang zu dieser Datenbank und können dort ihre Wettfahrten einschließlich der eventbezogenen Faktoren hinterlegen. Es wäre leicht möglich und sinnvoll, zusätzlich den Service vorzusehen, auch die Zielzeiten sowie die Zwischenzeiten an den Tonnen von der Wettfahrtleitung einzugeben. Vorläufige Ergebnislisten wären somit sofort nach Eingabe des letzten Schiffes in einer Klasse online verfügbar.

Rule Philosophie

These: Im Bereich der Geschwindigkeitssimulation von Yachten ist heute Standardsoftware mindestens genauso leistungsfähig wie eine individuell programmierte Software (ORC-VPP). Sofern nicht erhebliche Budgets zur Verfügung stehen, wird Standardsoftware für eine Vergütungsformel auf Sicht einer individuellen Software überlegen sein. Zudem ist eine individuelle spezielle Rule-Software (IMS VPP) mit politischen Anforderungen vermengt, die in diesem Konzept bei einem netto TCF gerade vermieden werden sollen.

Da fast alle Konstrukteure auch Standardsoftware verwenden, erhält der Softwarehersteller fortlaufend ein qualifiziertes Feedback und wird neue Erkenntnisse umsetzen. Standardsoftware muss sich auch in ökonomischer Hinsicht den Anforderungen des Marktes stellen. Hierdurch wird die Komplexität reguliert. Zu komplexe Algorithmen führen schnell zu Fehlern, die nicht mehr nachvollziehbar sind. Dies hat in der Vergangenheit bei IMS zu Unverständnis und Inakzeptanz geführt.



Mit Standardsoftware würde eine gewisse Waffengleichheit zwischen Konstrukteuren und Rule Managern geschaffen werden. Damit ist die Gefahr der Ausnutzung von Loop Holes oder eines unerwünschten Typeformings der Yachten relativ gering.

1. Die Berechnung der TCFs basiert Standard Software wie WIN VPP u.a.
2. Über Wartungsverträge wird die Standardsoftware aktuell gehalten
3. Der internationale Owners Congress entscheidet alle 4 Jahre über die zu verwendende Standardsoftware
4. Die Verwaltung basiert auf einer zu programmierenden Datenbank-Internet App mit Schnittstellen zu den Standard VPPs.
5. Die Kosten für die lizenzierte Standardsoftware, die Wartungskosten und die Kosten für Entwicklung und Betrieb der App trägt möglichst ein Namenssponsor (Oracle OneWorld Racing Rule)

Durch die Neuausschreibung der Standardsoftware / 4 Jahre durch den International Owners Congress besteht ein Wettbewerb unter den VPP Anbietern, die Gefahr einer Politisierung der VPPs wird reduziert.

Zusammenfassung

Dieses Konzept soll vor allem Anregungen für eine künftige einheitliche internationale Rule geben. Die zentrale Datenbankanwendung im Internet mit den verschiedenen Berechtigungsprofilen ist heute mit einem vertretbaren Aufwand realisierbar. Schwieriger dürfte hingegen die Anbindung der notwendigen VPP-Programme und entsprechender weiterer Tools sein, so dass diese über Schnittstellen direkt von der Datenbank angesprochen werden und ihre Ergebnisse an die Datenbank zurück liefern können. Diese Anforderung wird wahrscheinlich auch Schnittstellenprogrammierung seitens der VPP und Tool Anbieter notwendig machen.

*Hamburg, 27. November 2010
Volker Andreae/ Klaus Schmidt*



Erklärung Excel-Formulare:

Blatt 1 - RATING TABLE

in der ersten Spalte befinden sich die "Netto" TCF's je Schiff. Sie kommen aus der Ermittlung mittels VPP & Generellen Rating Rules. In der zweiten Spalte stehen die nationalen TCF's, in der dritten Spalte die Veranstalter-Race TCF's (optional)

Blatt 2 - NATIONAL Factor GER

Blatt 3 - NATIONAL Weighting GER

Die Gewichtung diverser Werte fürs Schiff; also die "politischen" Werte.

Hier kann der nationale Verband mit Faktoren einzelne Elemente gewichten,, um die "bestehende Flotte zu schützen" Mit diesen Werten errechnet sich der NATIONAL Factor aus Blatt 2

Blatt 4 - EVENT Weightings GER-Flensburg: hier sind diejenigen Werte enthalten, die der Veranstalter zusätzlich "buchen" möchte

Berechnet werden damit in Blatt 1 die: [TCF Netto] x [TCF Faktor national] x [TCF Faktor Event]