www.ssmv.ch

Protokoll

SSMV – Sektionsleiter M

Peter Zwygart
Stutzstrasse 22B Tel. 033 654 74 53
3702 Hondrich E-Mail swissecocup@hispeed.ch

Faulensee, 31. Januar 2016
PZ

Protokoll der Fachgruppensitzung M vom 31.01.2016
Traktanden und Abstimmungen welche nur den SEC betreffen sind in kursiver Schrift verfasst

Traktanden:

1. **Begrüssung / Entschuldigungen / Anträge / Traktandenergänzungen**
   - Peter Zwygart begrüsst alle Anwesenden zur diesjährigen Fachgruppensitzung M. Es sind total 12 Personen anwesend.
   - Protokollverfasserin: Monika Zwygart
   - Entschuldigungen:
     - Heinz Althaus (Präsident SSMV)
     - Daniel und Simone Koller
   - Anträge:
     a) Roli Küffer: Anzahl der gewerteten Läufe (Anlage 1)
     b) Roli Küffer: Startfolge der Gruppen und Gruppeneinteilung (Anlage 1)
     c) Ruedi Küffer: Maximal zulässiges Akkugewicht (Anlage 2)
     d) Georg Humbel: Maximal zulässiges Akkugewicht (Anlage 3)
   - Traktandenergänzungen:
     - Es werden keine Traktandenergänzungen gewünscht
2. **Wahl der Stimmenzähler**
   - Stimmenzähler: Roli Küffer.
   - Stimmrecht: Jeder Club hat 1 Stimme
     Anwesend sind 4 Clubs: RBCM, MBCT, GIT, SGZ

- Die Stimmenträger sind:
  - Ramon Kleeb (RBCM)
  - Georg Humbel (MBCT)
  - Ivano Visetti (GIT)
  - Werni Niederhäuser (SGZ)
- Das absolute Mehr beträgt: 3 Stimmen.

3. Jahresbericht des M-Obmanns

- Es wird darauf verzichtet den Bericht vorzulesen. Er steht auf der SSMV Seite und auf der SEC-Seite zur Verfügung.

4. Vergabe der Schweizermeisterschaft der M-Klassen 2016

- Die Schweizermeisterschaft 2016 wird an den Race Boat Club Mittelland vergeben. Die Vergabe erfolgt einstimmig.

5. Anträge an den SEC-Winterhöck

(für die Schweizermeisterschaft gilt das offizielle NAVIGA M-Klassen Reglement 1.1.2016)

a) Roli Küffer: Bei >4 ausgetragenen Läufen = 3 Läufe in der Endwertung (Details im Dokument Anlage1).

- *Es wird einstimmig entschieden, dass das SEC-Reglement wie folgt angepasst wird:*
  Es werden mindestens 2 Läufe gewertet. Der Veranstalter kann nach eigenem Ermessen eine höhere Anzahl Läufe werten, diese Anzahl darf jedoch nicht grösser sein als die Anzahl Läufe, welche an jedem einzelnen Renntag ausgetragen wurde.
  (Mit dieser Bedingung wird sichergestellt, dass auch Fahrer welche nur an einem Tag teilnehmen wollen, die Möglichkeit haben die für eine Wertung nötige Anzahl Läufe fahren zu können.)

b) Roli Küffer: Am 2. Renntag Startfolge der Gruppen und / oder Gruppeneinteilung verändern (Details im Dokument Anlage1).

- *Dieser Vorschlag kommt nicht zur Abstimmung und wird nicht ins Reglement aufgenommen. Den Veranstaltern wird jedoch empfohlen, bei mehrtägigen Anlässen die Reihenfolge der Klassen und Gruppen zu verändern, um die Chancengleichheit in Bezug auf die Witterungsbedingungen zu erhöhen.*

Die grundsätzliche Diskussion über eine Anpassung der Gewichtslimiten zeigte die Problematik auf welche entsteht, wenn SEC, DEC und NAVIGA diesbezüglich unterschiedliche Vorschriften haben. Gemeinsame Anlässe wie die z.B. die SM wären wertungstechnisch für den Veranstalter kaum mehr händelbar. Das aktuelle SEC-Reglement sieht bereits heute einen Ermessungsspielraum vor, welcher durch die Schiedsrichter genutzt werden kann.

Fazit der Diskussion:

c) Ruedi Küffer: Erhöhung des zul. Akkugewichts bei 280g Akkus auf 285g bei 140g Akkus auf 144g (Details im Dokument Anlage 2).

- *Ruedi Küffer zieht seinen Antrag zurück.*

d) Georg Humbel: Akku Nettogewicht der Zellen 280g, mit verpolungssicherem Stecker, Balancer und Schrumpfschlauch, Gesamtgewicht 290g zugelassen (Details im Dokument Anlage 3).

- *Georg Humbel zieht seinen Antrag zurück.*

6. **NAVIGA News / Orientierung über die neusten Reglementsänderungen**
   - Im 2016 gilt das neue, ab 1.1. 2016 gültige Reglement für die M Klassen

7. **Anträge für die finanzielle Beteiligungen des SSMV an der Durchführung von nationalen und internationalen Meisterschaften**
   - Der Sektionsleiter M beantragt an der Delegiertenversammlung den Unterstützungsbeitrag für die Durchführung der Schweizermeisterschaft der M Klassen.

8. **Termine 2016**
   - **Es sind folgende Swiss-ECO-Cup Läufe und Meisterschaften geplant**

1.	Lauf, Tunisee (D)	30. April - 01. Mai
2.	Lauf, Ambri (TI)	04. - 05. Juni
3.	Lauf, Goldach	03. Juli
4.	Lauf, Klosterweiher (D)	Mitte - Ende Juli oder im August
5.	Lauf, Sélestat (F)	10. - 11. September
6.	Lauf, Schweizermeisterschaft Tunisee	24. - 25. September
7.	Lauf, Gwatt, Saisonschluss	08 - 09. Oktober

   - **Weitere Veranstaltungen der M-Klassen im Ausland**
     - Campogalliano (I)
       FSR-E, Mono 1/2, Hydro 1/2, Eco Expert 23. - 24. April
     - Neustrelitz 23. - 24. April
       FSR-ECO -Expert, - Standard 10 min / 6min, -Start, Mini- Expert, FSR-E; S7, Mono 1+2, Hydro1+2, Mini-Mono; Mini- Hydro, LM Mono AS, LM Mono BS, Midnight-Gambler-Cup jeweils Junioren und Senioren

9. **Verschiedenes**
   - Keine weiteren Wortmeldungen
   - Ende der Sitzung um 15:30 Uhr

Die Protokollführerin
Monika Zwygart

Der Sektionsleiter M
Peter Zwygart

Beilagen:
a) Anlage 1
b) Anlage 2
c) Anlage 3

Küffer GmbH
Simmentalstr. 13
3752 Wimmis

Tel: 033 657 00 15

Mobile: 079 641 04 85
info @traumumbau.ch
UISt. CH-108.386.583

Swissecocup

Antrag an SEC Winterhöck

Hallo Peter, hallo Swiss-eco-cup-Teilnehmer.

In den vergangenen Jahren hatten wir immer mehr Anlässe, die über 2 Tage gingen.

Dadurch hatten wir pro Klasse teilweise bis 7 Laüfe zur Verfügung.

Nach unserem Reglement sollten min 3 Laüfe pro Klasse gefahren werden und 2 davon in der Wertung gezählt werden.

Ich stelle den Antrag, dass bei mehr als 4 gefahrenen Läufen dann 3 Läufe in der Wertung gezählt werden.

Das heisst: bei 3-4 ausgetragenen Läufen 2 Läufe in der Wertung

bei 5-8 ausgetragenen Läufen 3 Läufe in der Wertung

Damit fördert man die Teilnahme an allen Rennläufen und bei Renngeländen, wo jeweils ein Lauf

(am Morgen) besseres Wasser hat, braucht es einen weiteren zählenden lauf bei anderen Verhältnissen.

Ausserdem wäre zu bevorzugen, dass am 2. Renntag die Gruppeneinteilung oder die Gruppenstartzeiten verändert werden, um ein bisschen ausgleichende Gerechtigkeit zu schaffen.

Gerne werde ich meine Gedanken am Winterhöck noch näher erklären, oder stehe jederzeit per Mail für Auskünfte zur Verfügung

Küffer Ruedi
Chalet Iris / Beunden 624 c
CH-3803 Beatenberg

Mail : ruedikueffer@bluewin.ch

SWISSECO CUP

Beatenberg, den 06.Januar.2016 / RK

Antrag an SEC und SSMV Versammlung

Betreffend Akkugewicht

In letzter Zeit ist immer wieder festgestellt worden, dass Akkus mit Grenzwertigem Gewicht gefahren wurde. Das Betrifft die Klassen Eco Expert und auch die neue Klasse S 6 des DEC.

Im gültigen Reglement steht folgendes:
LiPo-Zellen mit einem Maximalgewicht von 280g (inkl. Steckern, Balancerstecker und einem Schutzmantel, welcher mindestens aus einem Schrumpfschlauch besteht, sind in den Konfigurationen 2s1p, 2s2p oder 3s1p zugelassen,

Von Kabeln steht nichts.

Die heute lieferbaren Akkus sind alle ohne Stecker Balancer, Schrumpfschlauch in der Gewichtsklasse von ca. 278 gr.
Balanceranschluss, Stecker und Lötzinn, und Schrumpfschlauch wiegen im Mittel ca. 3 bis 5 gr. (ohne Kabel), somit sind alle Akkus nicht mehr im Gewichtslimit von 280 gr.

		Differenzen
Akku Beispiele:	Redzone 4800 3s 1p (zugelassen für Navigaklassen) siehe Aufdruck	0 bis 3 gr.
	Redzone 5000 3s 1p (zugelassen für Navigaklassen) siehe Aufdruck	0 bis 3 gr.
	Turnygi Nanotech A Spec 4500 3 s1p	0 bis 5 gr.
	Leomotion 7000 2s1p	0 bis 6 gr.
	Gens Ace 7000 2s1p	0 bis 6 gr.
	Intellect 3500 2s2p	0 bis 3 gr.
	Tunderpower 2700 2s1p	0 bis 3 gr.
	und viele weitere	

Zudem wurden grosse Gewichtstoleranzen bei den Akkus festgestellt
Muster werden an den Höck mitgebracht
Jedes strippen der Akkus, damit sie ins Limit passen, geht auf das Konto Sicherheit. und das kann es nicht sein, denn Anfänger Fortgeschrittene kriegen das nicht hin, nur Profis.

Ich beantrage folgendes:	**Änderung des Gewichtlimits**
280 gr. Klasse:	**nackter Akku, ohne Anschlüsse max. 280 gr.** maximales Gewicht inkl. Schrumpfschlauch, Balancer., Kabel, Stecker, Lötzinn **285 gr**.
140 gr. Klasse	**nackter Akku, ohne Anschlüsse max. 140 gr.** maximales Gewicht inkl. Schrumpfschlauch, Balancer., Kabel, Stecker, Lötzinn **144 gr.**

ECO Akkugewicht

Liebe ECO Kollegen. So kann es nicht weitergehen.

Die Hersteller von Akkus z.B. Redzone, verkaufen ECO taugliche Akkus mit einem Gewicht von 276 Gramm.

Es würde mich interessieren ob es stimmt, dass mit solchen Akkus an der WM gefahren wurde.

Wir wollen doch ehrlich sein, wie kann man so einen Akku auf unter 280 Gramm bringen.

Meine letzten Tenshock Akkus die ich knapp auf 280 Gramm brachte, hatten folgende Gewichte: Zelle 1= 135,9g Zelle 2= 135,1g = Total 271g
Anbau Gewichte: Optimierte Lehner 6 mm Stecker 1,5 g , Hülse 1,0g, Balancer 1,0g. Schrumpfschlauch als Zellenschutz 2,5g, Isoliermaterial 1,0g, Lötzinn 1,0g, Kleber 0,5 g
Das sind bereits 8,5g . Wie soll das bei Zellen mit 276 g Nettogewicht funktionieren.

Wenn wir so weitermachen, kommt sicher einer auf die Idee, mit einer nackten Zelle, nur von Klebband Streifen zusammengehalten zum Wägen zu kommen, und legt sie dann ins Boot und Verlötet die Anschlüsse, oder er hat eine spezielle Klemme wo er die Anschlüsse befestigen kann.

Die Lieferanten der China Akkus sind offenbar der Meinung, dass das Akku Gewicht von 280g, nur den nackten Akku betrifft.

Wenn wir unser Hobby noch ausüben wollen sind wir darauf angewiesen, Akkus ab der Stange kaufen zu können.

Nun müssen wir Akkus kaufen die wir nicht, oder nur unter widrigsten Umständen, mit gefährlichen , untauglichen Isolationen auf 280 Gramm herunterwürgen müssen.

Georg Humbel Spiez, 25.01.2016

Mein Antrag lautet, Erhöhung des Brutto Akku-Gewichtes bei Eco auf 290 Gramm

Das maximale zulässige Netto Zellengewicht beträgt 280 Gramm, Nulltoleranz!

Der Akku muss 2 verpolungssichere Stecker aufweisen.

Die Stecker dürfen direkt am Akku oder mit Kabel angeschlossen werden.

Der Akku muss mit einem Balancer-Stecker ausgerüstet sein.

Der Akku muss auf seiner ganzen länge durch einen Schrumpfschlauchs geschützt sein.

Das Bruttogewicht des Akkus darf 290 Gramm nicht übersteigen.

Meine Argumente:

Wir wollen mit käuflichen Akkus fahren.
Wir wollen sichere Akkus und keine Bomben.
Wir wollen keine Unfälle.
Wir wollen fairen Sport betreiben.

Georg Humbel Spiez, 25.01.2016