

Dear District Officer,

Last Monday ILCA has removed Laser Performance England (LPE) as approved builder, it was a surprise for a lot of sailors, class officers and Laser dealers.

The EurILCA executives and the European representatives at the World Council (Alexandra Behrens, Heini Wellmann and myself) regret that decision and have pushed for negotiation. We have proposed to be the mediators between ILCA and LPE for a few months. Europe represents almost 70 % of the sailors of the Laser class members and big European districts like Germany or Italy have almost the same number of members as North American region (USA and Canada together). We are sorry about the situation and regret that our proposal for mediation, which we believe would have been in the best interest of the European sailors, was rejected.

The official reason to remove Laser Performance England as a builder was that they refused ILCA access to their facilities to inspect the boats during manufacturing as required in the Laser Construction Manual (LCM). We want to clarify that the reason for the inspection was not that the lasers built by LPE were illegal and not according to the LCM. So all the Lasers built by LPE bearing a plaque are class-legal boats. Each new class-legal Laser must have a World Sailing plaque with its hull number fixed inside the cockpit. The plaque is delivered by ILCA.

EurILCA would like to point out that boats from each current builder (PS Australia or PS Japan) or past builder LPE are all equivalent and very well finished.

EurILCA wishes the Laser to stay Olympic. EurILCA believes that the outcome of the recent sea trials in Valencia was very positive and puts the Laser into a strong position to be selected for the Olympics. However, World Sailing has asked the Olympic classes to adopt a FRAND policy which will permit to have several builders even in the same region. EurILCA is still pushing for a mediation between LPE and ILCA and for a compromise acceptable to World Sailing, ILCA and LPE regarding a FRAND policy. In light of the positive outcome of the sea trials EurILCA believes that such a compromise can be achieved without drastic measures against LPE.

EurILCA doesn't wish to see a competition for a faster boat (which may be a result when too many builders are approved as a consequence of opening the market) but wishes to keep the idea that all boats are similar and only the sailor makes the difference.

EurILCA understands that there are supply issues in South America and that North American Laser dealers have difficulties getting parts. However, the situation is different in Europe where there are no supply problems and there is a great network of dealers. In Europe, we have a strong relationship with the Laser dealers in each country and the class was built with a long-time good relationship with Laser Performance.

The decision regarding the Laser Standard and Radial to stay or not at the Olympics will be decided this May at the World Sailing meeting.

EurILCA represents the right of the sailors and wants to remind that a European Meeting of EurILCA is held every year with representatives of each district who elect the executives committee annually.

EurILCA also wants to point out that any decision to change the rigs who are in discussion as proposed by PS Australia with the C5, C6 and C7 and the ARC proposed by LPE must be submitted to the Laser sailors for a membership vote. We consider that it is very important to get the opinion of the sailors.

Best regards

For the EurILCA executive committee

Jean-Luc Michon

EurILCA chairman.

(Traducción google translator)

A la atención del representante nacional,

El lunes pasado, ILCA eliminó a Laser Performance England (LPE) como constructor aprobado, fue una sorpresa para muchos navegantes, oficiales de clase y distribuidores de láser.

Los ejecutivos de EurILCA y los representantes europeos en el Consejo Mundial (Alexandra Behrens, Heini Wellmann y yo) lamentamos esa decisión y hemos presionado para la negociación. Hemos propuesto ser los mediadores entre ILCA y LPE durante unos meses. Europa representa a casi el 70% de los navegantes de los miembros de la clase Laser y los grandes distritos europeos como Alemania o Italia tienen casi el mismo número de miembros que la región de América del Norte (EE. UU. Y Canadá juntos). Lamentamos la situación y lamentamos que nuestra propuesta de mediación, que creemos que habría sido en el mejor interés de los navegantes europeos, haya sido rechazada.

La razón oficial para eliminar Laser Performance England como constructor fue que rechazaron el acceso de ILCA a sus instalaciones para inspeccionar los barcos durante la fabricación, tal como lo exige el Manual de construcción del láser (LCM). Queremos aclarar que el motivo de la inspección no fue que los láseres construidos por LPE fueran ilegales y no de acuerdo con el LCM. Así que todos los láseres construidos por LPE con placa son barcos de clase legal. Cada nuevo Láser de clase legal debe tener una placa de World Sailing con su número de casco fijo dentro de la cabina. La placa es entregada por ILCA.

EurILCA desea señalar que los barcos de cada constructor actual (PS Australia o PS Japan) o el anterior constructor LPE son todos equivalentes y están muy bien terminados.

EurILCA desea que el láser se mantenga olímpico. EurILCA cree que el resultado de las recientes pruebas en el mar en Valencia fue muy positivo y coloca al Láser en una posición fuerte para ser seleccionado para los Juegos Olímpicos. Sin embargo, World Sailing ha pedido a las clases olímpicas que adopten una política FRAND que permita tener varios constructores incluso en la misma región. EurILCA

sigue presionando por una mediación entre LPE e ILCA y por un compromiso aceptable para World Sailing, ILCA y LPE con respecto a una política FRAND. A la luz del resultado positivo de los ensayos en el mar, EurILCA cree que tal compromiso puede lograrse sin medidas drásticas contra la LPE.

EurILCA no desea ver una competencia por un barco más rápido (lo que puede ser un resultado cuando se aprueban demasiados constructores como consecuencia de la apertura del mercado), pero desea mantener la idea de que todos los barcos son similares y solo el marinero hace la diferencia.

EurILCA entiende que hay problemas de suministro en América del Sur y que los distribuidores de láser de América del Norte tienen dificultades para obtener piezas. Sin embargo, la situación es diferente en Europa, donde no hay problemas de suministro y hay una gran red de distribuidores. En Europa, tenemos una relación sólida con los distribuidores de láser en cada país y la clase se construyó con una buena relación desde hace mucho tiempo con el rendimiento del láser.

La decisión con respecto a Laser Standard y Radial de permanecer o no en los Juegos Olímpicos se decidirá este mes de mayo en la reunión de World Sailing.

EurILCA representa el derecho de los navegantes y desea recordar que cada año se celebra una reunión europea de EurILCA con representantes de cada distrito que eligen anualmente el comité de ejecutivos.

EurILCA también quiere señalar que cualquier decisión de cambiar las plataformas que están en discusión según lo propuesto por PS Australia con el C5, C6 y C7 y el ARC propuesto por LPE debe presentarse a los navegantes de Laser para una votación de membresía. Consideramos que es muy importante conocer la opinión de los navegantes.

Atentamente

Por el comité ejecutivo de Eurilca.

Jean-Luc Michon

EurILCA chairman.
