

## **D. Durchführung einer Wettfahrt**

- 1. Mitteilungen und Signale**
- 2. Regattabahnen**
- 3. Startprozedere**
- 4. Während der Wettfahrt**
- 5. Nach der Wettfahrt**

# 1. Mitteilungen und Signale



## Mitteilungen am „Schwarzen Brett“:

- Änderungen der Segelanweisungen
- Auslaufbereitschaft am nächsten Tag
- Einlauflisten, Ranglisten, Mitteilung von OCS, DNF, BFD, u.s.w.
- Aufgebote für Protestverhandlungen, Entscheidungen

## Steuermanns-Besprechungen:

Falls die örtlichen Verhältnisse es erlauben, sollte nicht auf die Durchführung von Steuermanns-Besprechungen verzichtet werden:

- Entweder nur vor der ersten Wettfahrt oder jeden Tag
- Orientierung über die örtlichen Verhältnisse
- Wetterberichte
- Beantwortung von Fragen
- Orientierung über Auslaufbereitschaft

**Achtung: Änderungen der Segelanweisungen dürfen mündlich nur bekannt gegeben werden, wenn diese auch am „Schwarzen Brett“ ausgehängt sind.  
→ mit Flagge „L“ am Flaggenmast und Schallsignal**

D. Durchführung einer Wettfahrt

2

## Änderung der Segelanweisungen

### Regel 90.2.c

Änderungen der Segelanweisungen müssen schriftlich erfolgen:


- an der offiziellen Tafel für Bekanntmachungen ausgehängt
- vor der in den Segelanweisungen festgelegten Zeit
- oder auf dem Wasser, jedem Boot vor seinem Ankündigungs-Signal mitgeteilt werden.

Mündlich dürfen Änderungen nur auf dem Wasser bekannt gegeben werden und nur, wenn das Verfahren in den Segelanweisungen festgelegt ist.



### Signale an Land

an einem gut sichtbaren Flaggenmast, unterstützt durch Schallsignale:

	L	Schwarzes Brett beachten	•
	AP	Startverschiebung	• •
	AP A	Heute keine Wettfahrt mehr	• •
	Y	Schwimmwesten schon beim Auslaufen	•
	D	Nicht auslaufen	• •

### Signale auf dem Wasser

Die Flaggensignale regeln den Ablauf einer Wettfahrt. Sie müssen deshalb so gut wie möglich erkennbar und präzise gegeben werden.

- ➔ **Gesetzte Flaggen sollen sich klar von den nicht gesetzten abheben**
- ➔ **Zeitsignale sind präzise zu geben, das Flaggensignal gilt !**





**Schallsignale:** Fast alle Signale müssen durch Schallsignale unterstützt werden, bei einzelnen zwingend: - zu Einzelschuss „X“  
- bei Bahnabkürzung od. Bahnänderung


### Wettfahrtsignale gemäss WR

Die Wettfahrtsignale der WR stehen im Rang von Regeln und sind verbindlich, wenn die Segelanweisungen keine Abweichungen vorschreiben. Die WR äussern sich nicht ausdrücklich zur Art der unterstützenden Schallsignale.

➔ **Ob Schuss und/oder Horn: siehe nächste Seite**

- = deutliches Schallsignal, in der Regel ein Schuss
- = langes Schallsignal, in der Regel Hornstösse
- - - = wiederholte Hornstösse
- ↑ ↓ = Schallsignal bei Hissen bzw. Streichen des Flaggen-Signals

Flaggensignal:	Schallsignal:	Bedeutung:
 L	• ↑	<b>An Land:</b> Eine Bekanntmachung für die Teilnehmer wurde ausgehängt <b>Auf dem Wasser:</b> In Rufweite kommen oder dem Startschiff folgen
 AP	• • ↑ — ↓	Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben. 1 Min. nach Streichen folgt das Ankündigungssignal, oder ein anderes Signal
 AP H	• • ↑	Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben. Weitere Signale an Land.
 AP A	• • ↑	Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben. Heute keine Wettfahrt mehr.



## Die Schallsignale

### Regeln „Wettfahrtsignale“:

Definition gemäss WR:

- Schallsignal
- langes Schallsignal
- wiederholtes Schallsignal

### Möglichkeiten der Interpretation:









a) Mit Schüssen (Patronen od. Signalaraketen) und Horn-Signalen:

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ankündigung</li> <li>- Startstrafen hissen</li> <li>- Startsignal</li> <li>- Allg. Rückruf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abbruch</li> <li>- Verschiebung</li> <li>- Bahnabkürzung</li> <li>- Einzlrückruf</li> </ul>	}	<b>mit Schüssen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Startstrafen streichen</li> <li>- N, AP, L streichen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahnänderung C, Ersatz-Bahnmarke M</li> </ul>	}	<b>mit langem Hornsignal</b>
			<b>→ mit wiederholtem Hornsignal</b>

b) Nur mit Horn-Signalen:  
 → Sicherstellen dass: - Hornsignale deutlich hörbar sind  
                                   → **Tiefe Töne sind besser und weiter hörbar !!**  
 - und ein Ersatzhorn bereit ist

D. Durchführung einer Wettfahrt 4

Weitere Wettfahrtsignale gemäss WR:

Klasse		● ↑	● ↓	Ankündigungssignal (Klassenflagge)
				Startsignal = Klassenflagge streichen
	P	● ↑	— ↓	Vorbereitungssignal ohne Startstrafe
	I	● ↑	— ↓	Vorbereitungssignal Startstrafe gemäss Regel 30.1
	Z	● ↑	— ↓	Vorbereitungssignal Startstrafe gemäss Regel 30.2
	Schw.	● ↑	— ↓	Vorbereitungssignal Startstrafe gemäss Regel 30.3
	X	— ↑		Einzlrückruf
	1.H'St.	● ● ↑	— ↓	Allgemeiner Rückruf 1 Min. nach Streichen erfolgt neues Ankündigungssignal
	S	● ● ↑		Bahnabkürzung gemäss Regel 32
	C	- - - - -		Bahnänderung gemäss Regel 33



Die Schallsignale

**Unterstützung der Flaggensignale durch Schallsignale**

Die Signale können diesbezüglich in drei Kategorien eingeteilt werden:

- 1 Startsignale: Ankündigung, Startstrafen**
  - ◆ Schallsignal nicht zwingend → **Regel 26 (2. Satz)**
  - ◆ Ausbleiben unbeachtet lassen (nicht nachladen !!)
- 2 Orientierungs-Signale: L, AP, N, 1.H'St., Y**
  - ◆ Schallsignale sehr hilfreich, Zeitpunkt jedoch nicht von Bedeutung
  - ◆ Ausbleiben des Schallsignals ist in der Regel kein Grund für Wiedergutmachung
- 3 Spezielle Signale: X, S, C, M**
  - ◆ Schallsignale zwingend notwendig → **Cases 31, 71 (X)**  
→ **Text der Regeln**
  - ◆ Ausbleiben wird als Fehler gemäss Regel 62.1.(a) betrachtet und Anträge auf Wiedergutmachung können positiv beurteilt werden.

D. Durchführung einer Wettfahrt 5

Weitere Wettfahrtsignale gemäss WR:



Y

**Schwimmwesten sind zu tragen**

Signal vor oder mit Ankündigungssignal



M



**Ersatz-Bahnmarke**

Dieser Gegenstand ersetzt fehlende Bahnmarke



BLAU

**Ziel-Schiff**

Dieses Boot liegt an der Ziellinie auf Station

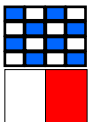


N



**Alle gestarteten Wettfahrten sind abgebrochen**

Rückkehr ins Startgebiet, 1 Min. nach Streichen erfolgt Ankündigungssignal od. anderes Signal



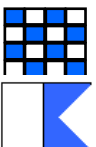
N



H

Alle Wettfahrten abgebrochen,

**weitere Signale an Land**



N



A

Alle Wettfahrten abgebrochen,

**heute keine Wettfahrt mehr**

**Signal, das in den Segelanweisungen definiert werden muss:**



T



Auf einem separaten Startschiff:

**Rückkehr ins Startgebiet,**

es erfolgt eine weitere Wettfahrt

## Verwendung der Flaggensignale „AP“ und „L“



„L“ bedeutet gemäss Wettfahrtsignale der WR:

→ **In Rufweite kommen oder dem Startschiff folgen**

**Verwendung:**

- Wenn das Startschiff ausläuft
- Wenn das Startschiff die Position wechselt
- Wenn angezeigt wird, dass eine weitere Wettfahrt folgt
- Wenn mündliche Anweisungen gegeben werden  
(Achtung: Keine Segelanweisungen, R 89.2.c)

**Achtung: Obwohl in den WR nicht so definiert, ist es seit Jahrzehnten üblich und sinnvoll, das Ankündigungssignal wie bei AP eine Minute nach Niederholen von „L“ zu geben.**

„AP“ bedeutet:

→ **Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben, eine Minute nach Streichen erfolgt Ankündigungssignal**

**Verwendung:**

- Für Startverschiebung aus irgend einem Grund
- Nach einer Wettfahrt bis zum Beginn der folgenden
- Verwendung auch mit Zahlen oder „A“ oder „H“

### Wettfahrtsignale richtig angewendet

Die Signale für Beginn, Verschiebung, Ende oder Abbruch von Wettfahrten werden in der Regel wie folgt gegeben (auch Text in den WR beachten):

◆ <b>Auslaufen des Startschiffes</b>	<b>L</b>	<b>1 x Horn</b>
◆ <b>Startverschiebung</b>	<b>AP</b>	<b>2 x Horn</b>
- um 1 Std. od. mehr	AP über Zahlenwimpel	2 x Horn
- vor Startsignal verschieben	AP	2 x Horn
- Start nach Startsignal abbrechen	<b>1.H'St.</b>	<b>2 Schüsse</b>
◆ <b>Abbruch einer gestarteten Wettfahrt</b>	<b>N</b>	<b>3 Schüsse</b>
- wenn die Boote in den Hafen zurück segeln dürfen	N über H	3 Schüsse
- wenn am betreffenden Tag keine weitere Wettfahrt gestartet wird	N über A	3 Schüsse
◆ <b>Während dem Zieleinlauf</b>	<b>BLAU</b>	
	und ein Signal zur Orientierung über den weiteren Ablauf der Regatta, zum Beispiel <b>L</b> , wenn eine weitere Wettfahrt vorgesehen ist, oder <b>AP über H</b> .	
◆ <b>Am Ende des Zieleinlaufes</b>	<b>BLAU streichen</b>	
- wenn maximale Laufzeit überschritten (Zeitlimit)BLAU streichen		1 x Horn
- wenn sich das Startschiff verschiebt	<b>L</b>	1 x Horn
- nächste Wettfahrt ist verschoben	<b>AP</b>	2 x Horn
- wenn die Boote in den Hafen zurück segeln dürfen	AP über H	2 x Horn
- heute keine Wettfahrt mehr	AP über A	2 x Horn

## 2. Regattabahnen

**SWISS**  
SAILING

### 2.1 Auslegen von Regattabahnen

#### Grundsätzliche Entscheidungen:

##### ◆ Gestaltung der Bahn:

- Eigenschaften und Wünsche der Boots-Klasse berücksichtigen
- 2 oder 3 Kreuzstrecken ?
- 2, 2½ oder 3 Runden, Zieleinlauf im Luv oder im Lee ?

##### ◆ Erste Kreuz und Länge des Bahn:

- Erste Kreuz möglichst genau in mittlerer Windrichtung
- Erste Kreuz nicht zu kurz, auf Anzahl Boote und Bedeutung der Regatta abstimmen
- Luv-Bahnmarke möglichst in freiem Wasser, keine Wind-Abdeckung
- Schifffahrt (Landestellen) und Untiefen beachten

##### ◆ Backbord oder Steuerbord runden ?

- Backbords (im Gegenuhrzeiger-Sinn) empfohlen
- Steuerbords können an der Luv-Bahnmarke unlösbare Wegerechts-Probleme auftreten, insbesondere bei grossen Feldern
- Bei Match-Racing wird steuerbords gerundet (nur 2 Boote !)

D. Durchführung einer Wettfahrt

7

Wichtige Voraussetzungen für eine „gute“ Wettfahrt:

#### → Startlinie optimal ausgelegt

- Wenn möglich mit verankerten Start-Bahnmarken
- Ausrichtung gemäss nachfolgenden Empfehlungen
- Länge nicht zu kurz

#### → Gut ausgelegter, fairer erster Kreuzkurs

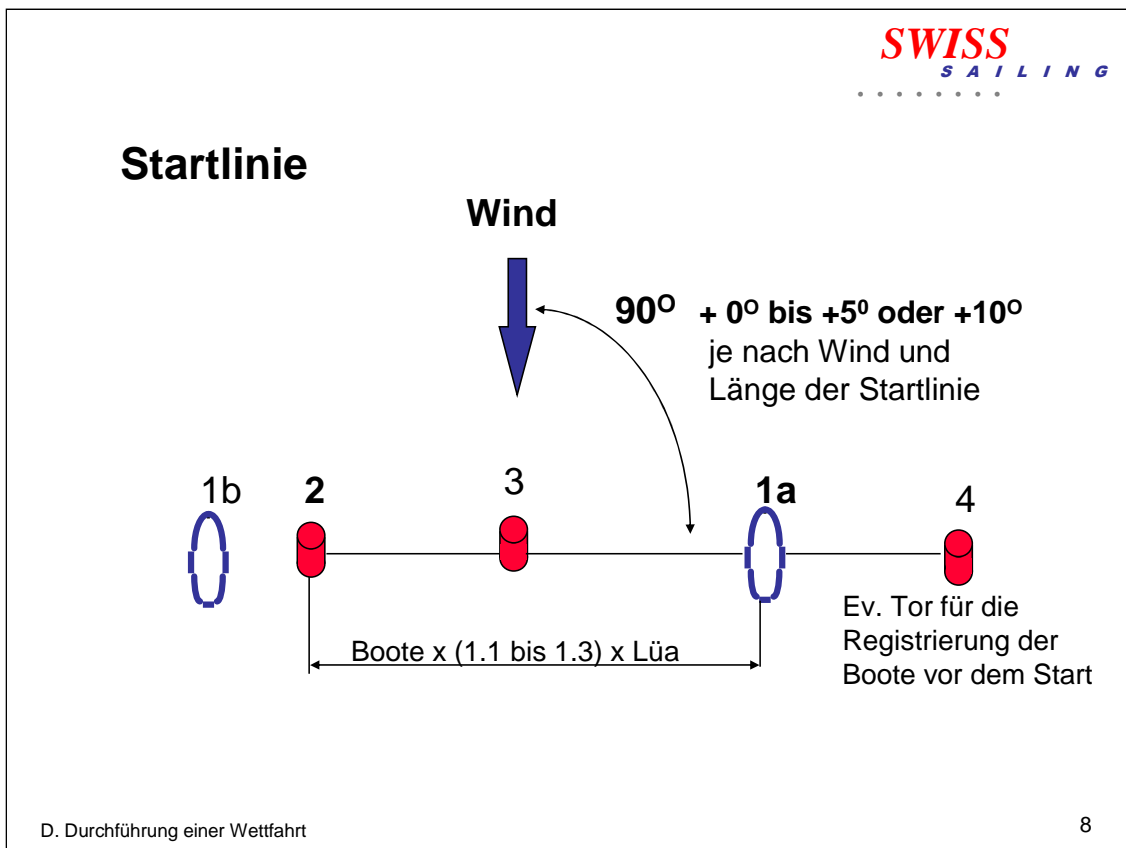
- Möglichst lang
- Luv-Bahnmarke in freiem Wind
- Ausrichtung möglichst gut gegen die mittlere Windrichtung

#### → Raum-Bahnmarke bei Dreieck-Bahnen:

- Je nach Bootsklasse kann das Dreieck rechtwinklig (Spinnaker) oder spitzwinklig (Katamaran, Gennaker) ausgelegt werden

#### → GPS (Global Positioning System)

Die Verwendung von GPS-Geräten erleichtert die Auslegung von Regatta-Bahnen wesentlich. Einerseits ist die Bestimmung eines gewünschten Standortes problemlos möglich und andererseits können die Distanzen leicht überprüft werden

**Startbahnmarken:**

- 1a - Startschiff in „Normalposition“
- 1b - Variante für Position Startschiff (nicht zu empfehlen !)
- 2 - Startbahnmarke „in Lee“ (Normalposition)

**Weitere Bojen:**

- 3 - Hilfsboje zur Markierung der Startlinie, zu empfehlen bei sehr langen Startlinien (muss in den Segelanweisungen als solche klar bezeichnet werden, keine Bahnmarke)
- 4 - Markierung eines Tors zur Registrierung der Teilnehmer: Muss gemäss Segelanweisungen vor dem Vorbereitungssignal passiert werden

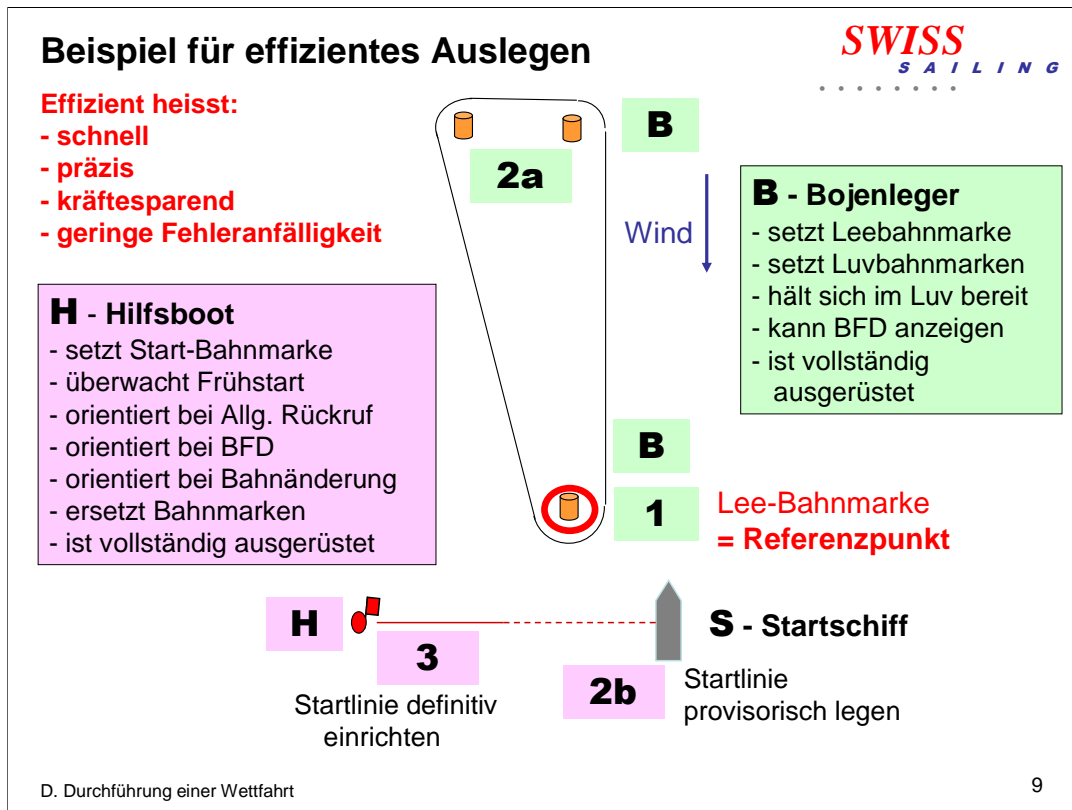
**Ausrichtung der Startlinie:**

- Wichtige Voraussetzung für einen guten Start
- Die sinnvolle Abweichung von 90 Grad gegenüber der Windrichtung hängt von verschiedenen Faktoren ab:

- |                          |   |   |
|--------------------------|---|---|
| → Konstante Windrichtung | } | geringe<br>Abweichung: $0^\circ$ bis max. $5^\circ$   |
| Lange Startlinie         |   |   |
| → Drehender Wind         | } | grössere<br>Abweichung: $5^\circ$ bis max. $10^\circ$ |
| Kurze Startlinie         |   |   |

**Länge der Startlinie:** Länge der Boote x Anzahl Boote x 1,1 bis 1,3

**Verankerung des Startschiffes:** Ankerleine mind. 4- bis 6-fache Wassertiefe



### Empfohlener Arbeitsvorgang:

Trotzdem nur zwei Hilfsboote notwendig sind, kann die Bahn in sehr kurzer Zeit ausgelegt oder verlegt werden und der Einsatz der Hilfsboote während der Wettfahrt ist ohne Zeitverlust durch lange Fahrten möglich.

#### Phase 1

Definitives Setzen der Lee-Bahnmarke als Referenzpunkt durch Bojenleger

#### Phase 2

**a)** Setzen der Luv-Bahnmarke durch den Bojenleger

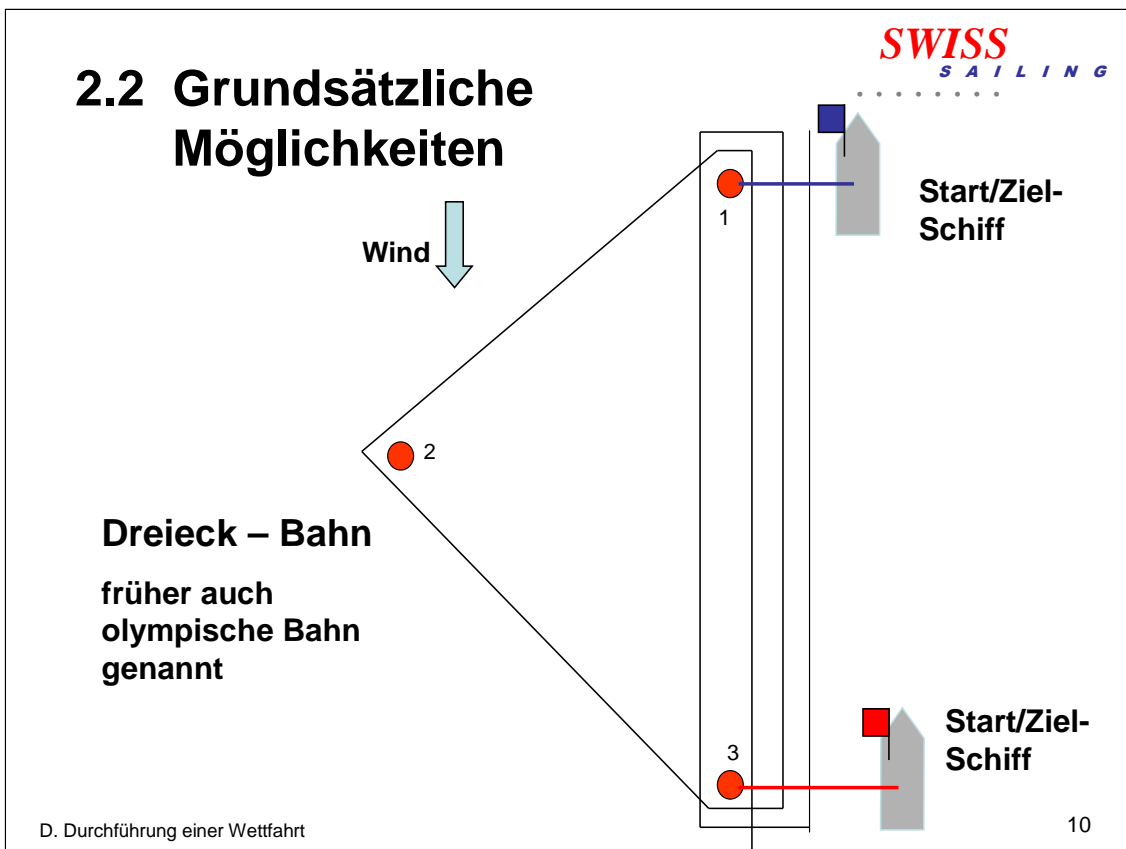
Der Bojenleger bleibt bei der Luvbahnmarke und hält sich bereit für:

- korrigieren der Luvbahnmarke
- für die möglichen späteren Einsätze

**b)** Provisorisches Einrichten der Startlinie durch Startschiff und Hilfsboot

#### Phase 3

- Definitives Einrichten der Startlinie durch das Hilfsboot
- Einleiten des Startprozedere durch das Startschiff
- Das Hilfsboot bleibt bei der Startbahnmarke in Lee und hält sich bereit für den Einsatz während dem Start und für mögliche weitere Einsätze.



### Dreieck – Bahn

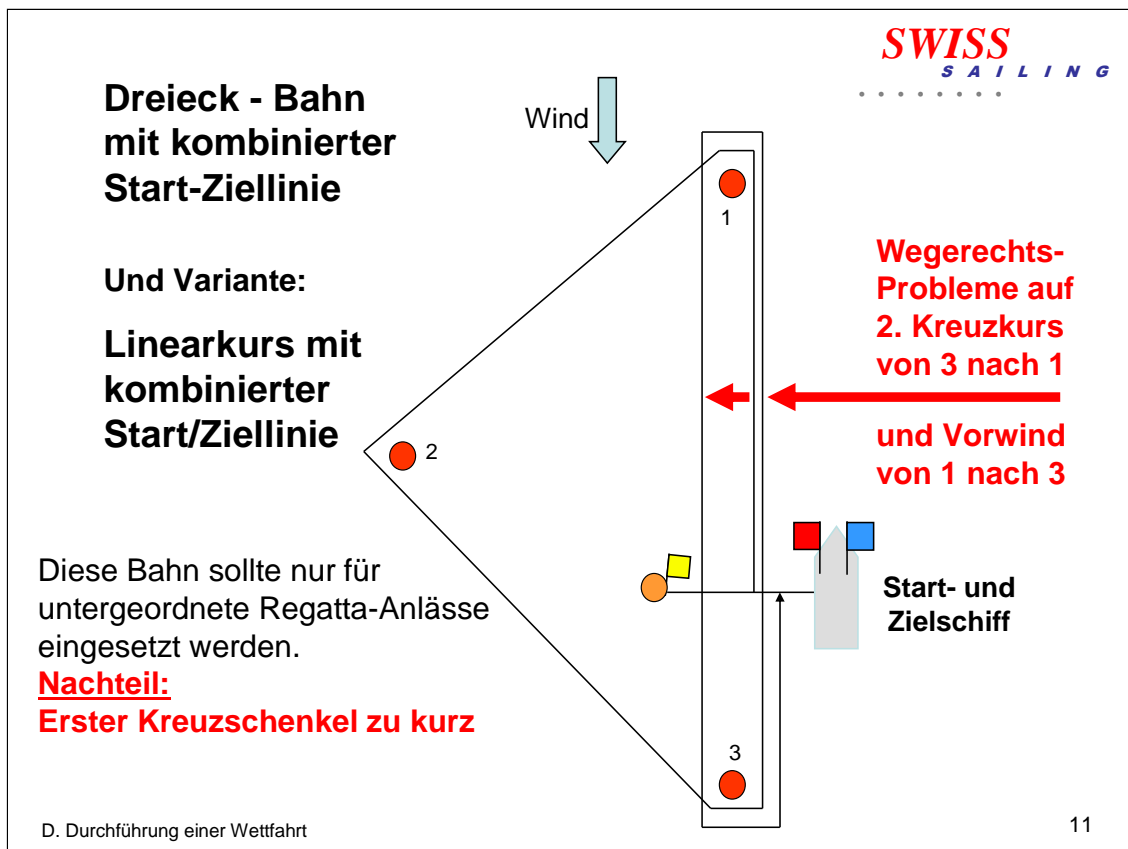
#### Vorteile

- Abwechslungsreich für die Segler mit Raum- und Vorwindkurs.
- Kann ohne weitere Massnahmen nach der 2. Kreuz abgekürzt werden.
- Der Winkel der Raumkurse kann an die Eigenschaften der betreffenden Klasse angepasst werden (rechtwinklig oder spitzwinklig).

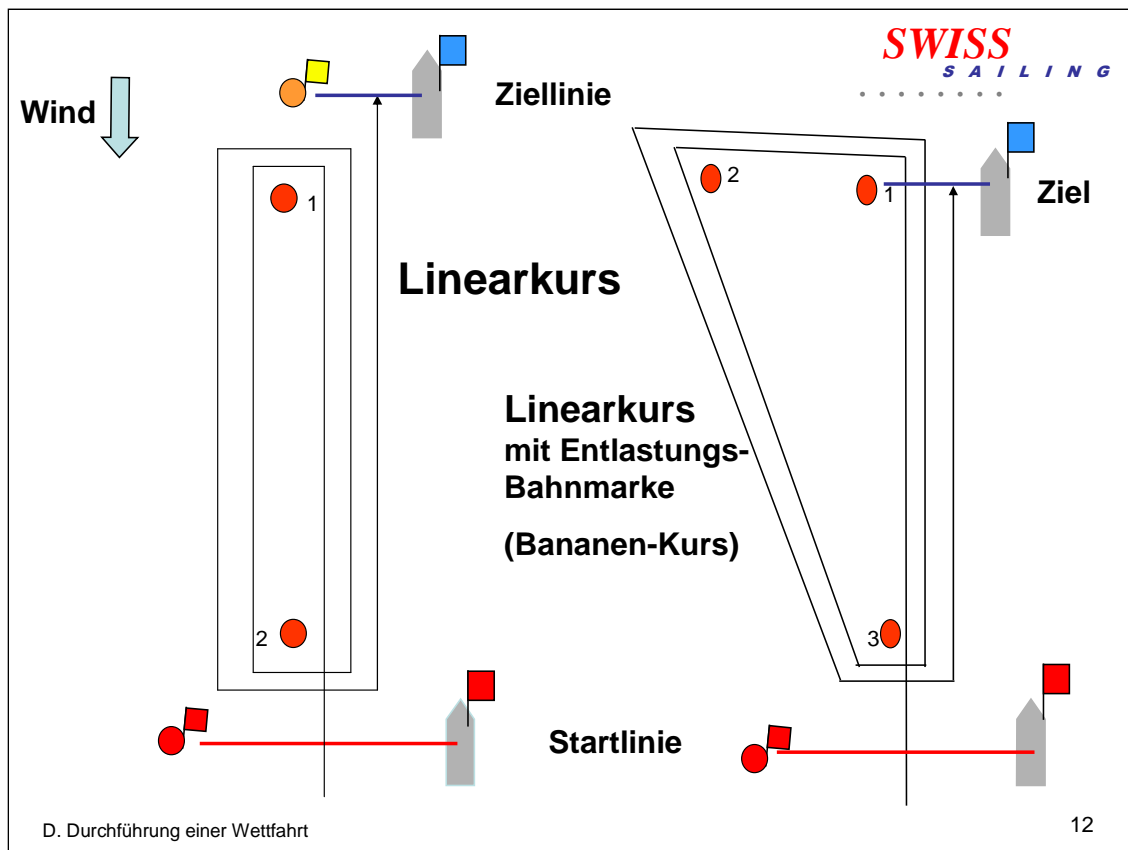
#### Start und Ziel

- Dargestellt ist die Anordnung mit Start/Zielschiff an den Bahnmarken.
- Varianten mit Start und/oder Ziel separat angeordnet sind möglich
- Für die Anordnung der Startlinie und der Ziellinie gibt es die folgenden grundsätzlichen Möglichkeiten:
  - a) Bildung der Linie durch das Start/Zielschiff (Mast oder Peilstange) und einer Kurs-Bahnmarke
  - b) Bildung der Linie durch das Start/Zielschiff und eine spezielle Start- oder Zielbahnmarke
  - c) Bildung der Linie mit zwei speziellen Start- bzw. Ziel-Bahnmarken mit dem Start/Zielschiff daneben
  - d) Kombinierte Start/Ziellinie mit dem Start/Zielschiff stationär.
- Es empfiehlt sich, die Start- und Zielbahnmarken mit Flaggen zu kennzeichnen,
  - die Start-Bahnmarke mit einer roten Flagge,
  - die Ziel-Bahnmarke mit einer blauen Flagge.

Achtung: Die Startlinie und die Ziellinie müssen in Segelanweisungen definiert werden.

**Dreieck-Kurs mit integriertem Start/Ziel:**

- Vorteil: Start und Ziel am gleichen Ort verankert
- Nachteil: Erste Kreuz relativ kurz
- Ungeeignet bei mehreren Klassen: Kann unlösbare Konflikte ergeben für Boote auf der zweiten Kreuz mit dem Start oder Ziel der anderen Klassen.

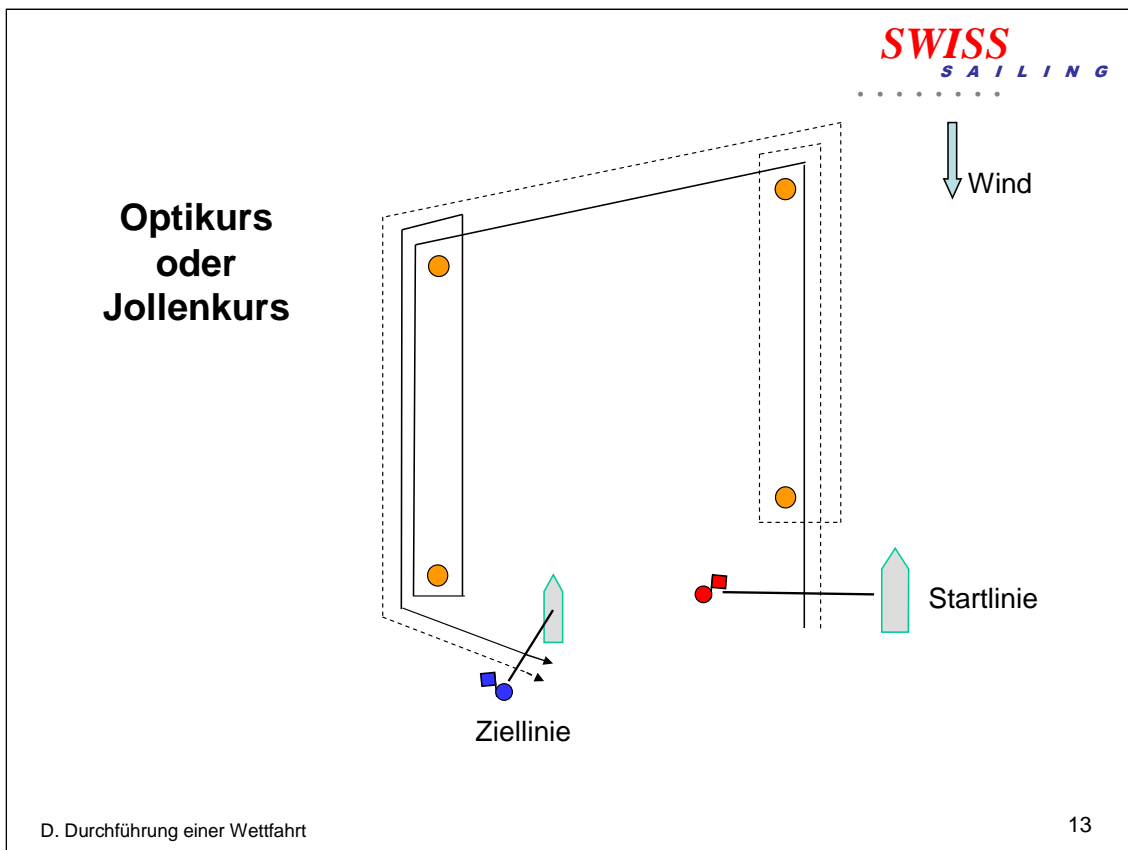


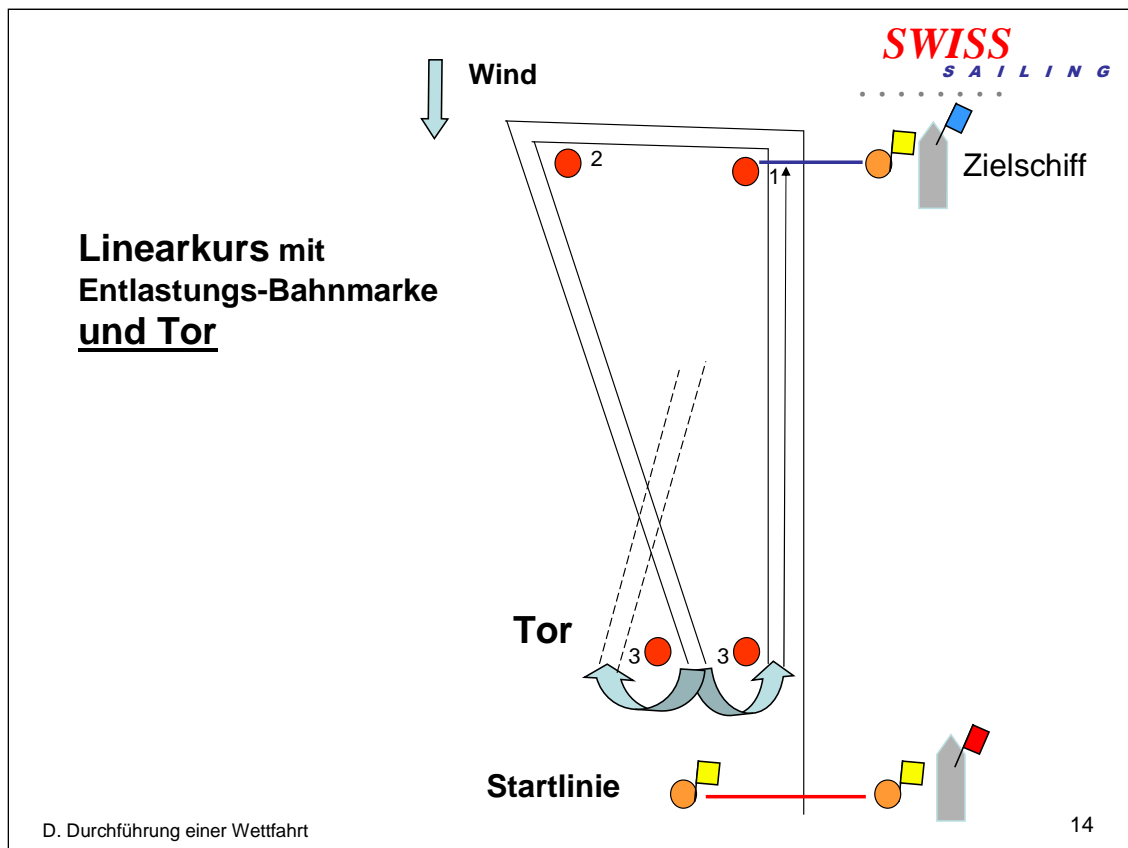
### Linearkurs "Banane":

- Zur Zeit einer der beliebtesten Kurse
- Interessant für fast alle Klassen, insbesondere auch für Boote mit Gennaker
  - Variante mit Entlastungs-Bahnmarke in Luv:
    - Zu empfehlen bei grösseren Feldern

### Bahnmarke in Luv mit Entlastungs-Bahnmarke:

- Zweck der Entlastungs-Bahnmarke (offset mark):
  - Vermeidung schwieriger Wegerechts-Situationen zwischen Booten, die gegen die Bahnmarke kreuzen, und Booten auf Vorwindkurs nach der Bahnmarke.
- Position der Entlastungs-Bahnmarke:
  - Distanz zwischen den Bahnmarken: Ca. 30 – 40 m
  - Winkel zum Wind: zwischen  $90^\circ$  und  $70^\circ$ 
    - (das heisst, der kurze Bahnschenkel soll jedenfalls weder ein räumlicher Kurs, noch ein Amwindkurs sein)



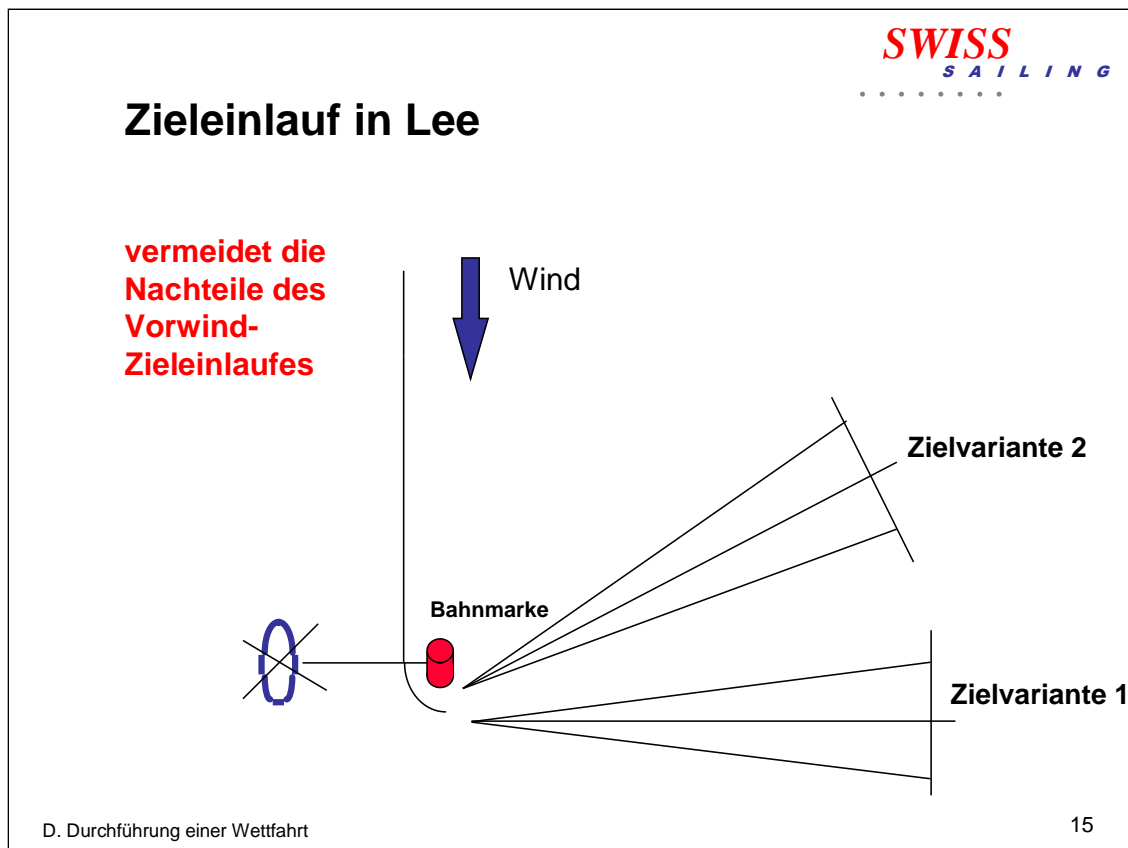


### Variante mit Tor im Lee:

- Sehr zu empfehlen für grosse Felder
- Achtung: Luv-Bahnmarken und Ziel müssen „im Wind“ liegen; asymmetrische Anordnungen können unfair sein.
- Auf keinen Fall darf das Ziel als „Variante mit kurzer Raumstrecke“ beim Tor angeordnet werden. Bei Ziel im Lee ist in diesem Fall eine kurze Raum-Strecke oder Vorwind-Einlauf in das Tor vorzuziehen.

### Position der Tor-Bahnmarken:

- Möglichst genau 90° zum Wind (keine der beiden Seiten soll bevorzugt sein)
- Distanz mind. ca. 7 Bootslängen, bzw. ca. 40 – 80 m, damit sich die beiden „Zonen“ nicht überschneiden ( 2 x Zone + 1 Bootslänge Zwischenraum).



### Varianten für Zieleinlauf:

- Zieleinlauf im Lee wird bevorzugt, wenn sofort anschliessend eine weitere Wettfahrt gestartet werden soll.
- Vorwind-Zieleinlauf hat Nachteile: Bei unstabilen Windverhältnissen sind Masseinläufe möglich und die Segelnummern sind oft schwer ablesbar.
- Es empfiehlt sich, den kurzen Raumschenkel etwa zwischen den angegebenen Varianten 1 und 2 anzuordnen. Kreuzstrecken oder Anlieger können unfair sein und sind nicht zu empfehlen.
- Wichtig ist, dass die Ziellinie immer mit einem Winkel von  $90^\circ$  zum Kurs direkt von der letzten Bahnmarke kommend ausgelegt wird.

→ siehe Definition Zieldurchgang

**SWISS**  
SAILING

## 2.3 Praktische Beispiele für Regatta-Bahnen

Regattabahn speziell gut geeignet  
bei mehreren Klassen

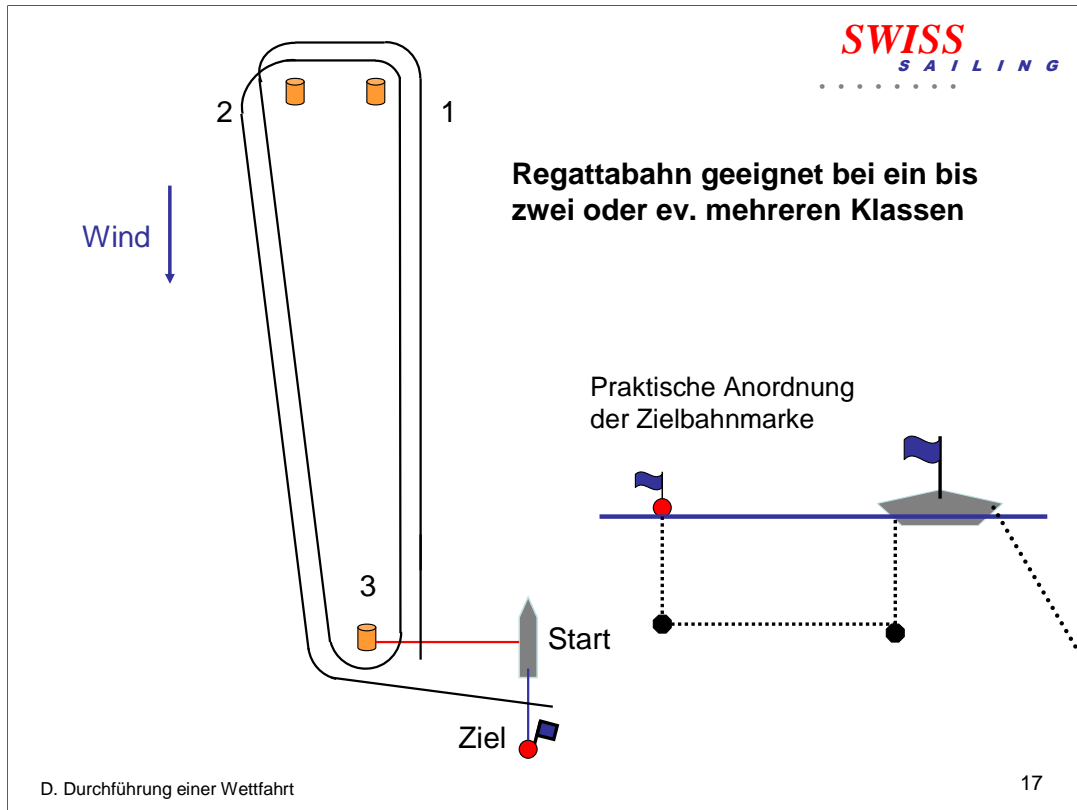
Praktische Anordnung  
der Zielbahnmarke

The diagram illustrates a banana course (Bananen-Kurs) and a practical finish line arrangement. On the left, a course is shown with a start line 'S' (red square) and a finish line 'Ziel' (blue square). The course consists of a long, narrow loop with three orange buoys: two at the top (labeled 1 and 2) and one at the bottom (labeled 3). A blue arrow labeled 'Wind' points downwards, indicating the wind direction. A red line connects the start line to the first buoy (1), and a blue line connects the last buoy (3) to the finish line. On the right, a 'Praktische Anordnung der Zielbahnmarke' (Practical arrangement of the finish line mark) is shown. It features a horizontal blue line representing the finish line. A red dot on the line is connected to a blue flag above it. A black dot below the line is connected to a black flag above it. A grey flag is positioned to the right of the line, with a dotted line connecting it to the black dot below the line.

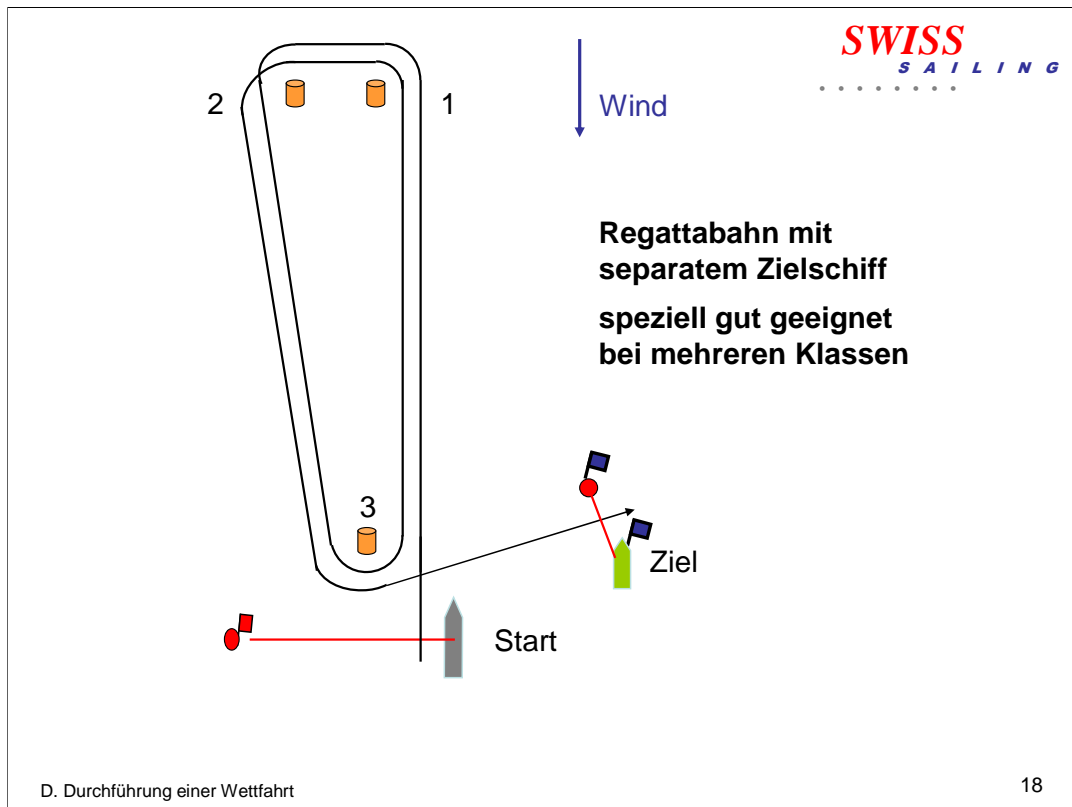
D. Durchführung einer Wettfahrt

16

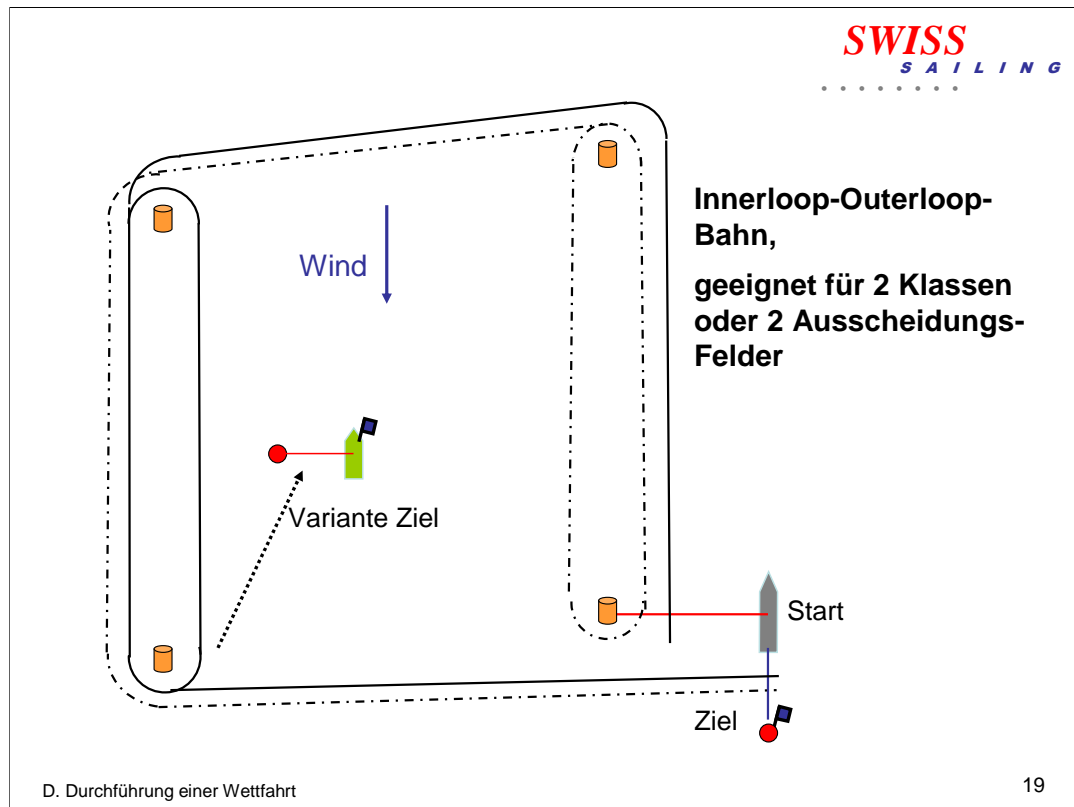
- ➔ Praktische Variante für den Bananen-Kurs mit Ziel im Lee, gut geeignet auch bei mehreren Klassen.




➔ Praktische Variante für den Bananen-Kurs mit Ziel im Lee



- ➔ Praktische Variante für den Bananen-Kurs mit Ziel im Lee, speziell geeignet auch bei mehreren Klassen.























- ➔ Einfache und praktische Anordnung nach dem Innerloop-Outerloop-Prinzip



## 3. Startprozedere

### 3.1 Startsystem nach Regel 26

- 6	↓		oder		oder		oder							
- 5	↑	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Klasse</div>		↑	<b>Kurs</b>	und ev.	↑		↑					
- 4	↑		oder	↑		oder	↑		oder	↑		oder	↑	
- 1	↓		↓		↓		↓		↓					
0	↓	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Klasse</div>	↑		x	↑		1.H'St	Ev. ↑	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Klasse 2</div>				
+ 4	↓		↓											

↓ Oder wenn alle Frühstarter hinter die Linien zurückgekehrt sind

D. Durchführung einer Wettfahrt

20

### Regeln 26 und 27 - Das Starten von Wettfahrten

<u>Flaggen-Signale:</u>	<b>Vorwarnung</b>	- 6	L, AP, N, 1.H'St. streichen
	<b>Ankündigung:</b>	- 5	„Klassenflagge“
	<b>Vorbereitung:</b>	- 4	„P“ (ohne Startstrafe), od. „I“, „Z“, „Z“ + „I“, oder „Schwarze Flagge“
		- 1	Vorbereitung streichen
	<b>Start:</b>	0	„Klassenflagge“ streichen

Diese Flaggen-Signale werden unterstützt durch ein kurzes, deutliches Schallsignal, in der Regel ein Schuss. Das Streichen des Vorbereitungs-Signals wird unterstützt durch ein langes Schallsignal, in der Regel ein Hornsignal (Beginn der Startstrafen-Minute)

→ Regel 26: Beim Starten ist das Ausbleiben eines Schallsignals nicht zu beachten.

#### Weitere Signale vor dem Starten:

- Regel 27:
- spätestens mit dem Ankündigungs-Signal: **Kurs**
  - ev. Schwimmwesten tragen: „Y“, ev. „O“ betr. Regel 42
  - Verschieben der Wettfahrt vor dem Start: „AP“, ev. über H oder A
  - Abbrechen vor dem Start: „N über H“ oder „N über A“

- Rückruf:
- Einzelrückruf: „X“ → Zwingend mit Schallsignal
  - Allgemeiner Rückruf: „1.H'St“

#### Starten bei mehreren Klassen

- Das Startsystem eignet sich sehr gut für eine Startfolge mehrerer Klassen, entweder in 5-Minuten- oder 10-Minuten-Intervallen.

## 3.2 Rückrufverfahren und Startstrafen



### Grundprinzip: Ein Boot ist gestartet, wenn:

- ein Teil des Rumpfes oder der Besatzung
- die Startlinie zur Bahnseite hin überquert
- und vor seinem Startsignal vollständig auf der Vorstartseite war
- nachdem es gegebenenfalls Regel 30.1 befolgt hat.

→ **Wenn diese Bedingungen nicht erfüllt sind, gilt das Boot als nicht gestartet, und kann ohne Verhandlung als OCS gewertet werden.**

### **Start und Rückruf:** Gemäss WR sind 6 Möglichkeiten vorgesehen:

- Ohne Strafe: - Einzelrückruf gemäss R 29.1  
- Allgemeiner Rückruf gemäss R 29.2
- Mit Startstrafe: - „I-Flaggen-Regel“ R 30.1  
- „Z-Flaggen-Regel“ R 30.2  
- „Z-Flaggen-“ und „I-Flaggen-Regel“  
- „Schwarze-Flaggen-Regel“ R 30.3

## Regel 29 - Rückrufe

R 29.1 - Ein Boot, das die Startlinie zu früh überquert, muss vollkommen auf die Vorstartseite zurück segeln, bevor es "richtig" starten kann.

### → **Definition "Starten":**

Anschneiden der Startlinie nach dem Startsignal und nachdem gegebenenfalls die Forderungen gemäss Regel 30.1 erfüllt worden sind.

R 29.1 - Einzelrückruf:

Die WFL muss Flagge "X" setzen, unterstützt mit einem deutlichen Schallsignal (= langer Hupton), wenn ein od. mehrere Boote:  
- R 29.1 verletzt haben (zu früh gestartet) und ev. auch  
- R 30.1 verletzt haben (I-Flaggen-Regel) oder  
- R 30.2 verletzt haben (Z-Flaggen-Regel).

R 29.2 - Allgemeiner Rückruf:

Die WFL kann Flagge "1.H'St" setzen, unterstützt mit einem Schallsignal ( ● ● ), wenn die Frühstarter nicht identifiziert werden können.

Der "Allgemeine Rückruf" eignet sich auch für den Fall, dass die Wettfahrt infolge eines "Fehlers" im Startverfahren abgebrochen und sofort neu gestartet werden soll.

## Rückruf-Verfahren und Startstrafen

- ◆ **Einzelrückruf** (ohne Startstrafe): - **R 29.1**
  - Signal: **Flagge „X“** mit einem deutlichen Schallsignal (Schallsignal zwingend notwendig)
- ◆ **Allgemeiner Rückruf - R 29.2:**
  - Signal: „**1. Hilfsstand**“ und 2 deutliche Schallsignale
  - Neuer Start: Entweder gemäss R 29.2 oder wie in den Segelanweisungen speziell festgehalten
- ◆ **I-Flaggen-Regel - R 30.1:**
  - Signal: Als Vorbereitungssignal mit **Flagge „I“**
  - Rückruf: **Flagge „X“** mit einem deutlichen Schallsignal
  - Strafe: Boote, die sich letzten Minute vor dem Startsignal auf der Bahnseite der Startlinie oder deren Verlängerungen befinden, müssen aussen herum über die Verlängerungen auf die Vorstartseite zurück segeln.

## Empfehlungen für die Wahl des Vorbereitungs-Signals:

### A. Bei Wettfahrten von Wettfahrt-Serien (Klassen-Regatten, Meisterschaften u.a.m.):

- Grundsätzlich sollte am ersten Start einer Wettfahrt, insbesondere an der ersten Wettfahrt der Serie das Vorbereitungs-Signal ohne Startstrafe gegeben werden, das heisst mit **Flagge „P“**.
- Wenn dabei Frühstarter festgestellt werden, ist folgendes zu beachten:
  - ➔ Allg. Rückruf signalisieren, wenn zu viele Boote über der Linie
  - ➔ Überprüfen ob der Massenfrühstart durch ungünstig ausgelegte Startlinie verursacht wurde.  
Wenn ja, verschieben und korrigieren.
  - ➔ Wenn möglich, soll Einzelrückruf signalisiert werden. Das zeigt den Teilnehmern, dass die WFL keinen Frühstart toleriert.
- Spätestens nach zwei Allg. Rückrufen ist ein Vorbereitungs-Signal mit Startstrafe angezeigt: **Flagge „I“** oder **Flagge „Z“**.
- Wenn sich die Teilnehmer offensichtlich nervös oder aggressiv zeigen, nicht zögern: Die „**Schwarze Flagge**“ verwenden.

### B. Bei Langstrecken-Wettfahrten mit einer grossen Zahl von Teilnehmern: Grundsätzlich Starten mit **Flagge „Z“**

## Rückruf - Verfahren und Startstrafen

### ◆ Z-Flaggen-Regel - R 30.2: Flagge „Z“

- Signal: Als Vorbereitungssignal (Flagge „Z“)
- Strafe: Boote, die sich 1 Minute vor dem Startsignal im Dreieck zwischen den Startbahnmarken und der ersten Kursbahnmarke befinden oder befunden haben, erhalten ohne Verhandlung eine 20%-Wertungsstrafe (R 44.3.c).
- Die Wertungsstrafe bleibt bestehen, wenn die Wettfahrt neu gestartet wird, jedoch nicht, wenn sie vor dem Startsignal abgebrochen oder verschoben wird.

### ◆ Schwarze-Flaggen-Regel - R 30.3:

- Signal: Als Vorbereitungssignal (Schwarze Flagge)
- Strafe: Boote, die sich 1 Minute vor dem Startsignal im Dreieck zwischen den Startbahnmarken und der ersten Kursbahnmarke befinden oder befunden haben, werden ohne Verhandlung als DNS disqualifiziert.
- Die Disqualifikation bleibt bestehen, wenn die betreffende Wettfahrt neu gestartet werden muss, jedoch nicht, wenn sie vor dem Startsignal abgebrochen oder verschoben wird.






### ➔ Z-Flaggen-Regel - R 30.2

- Vorbereitungs-Signal Flagge “Z”
- Wenn nicht gleichzeitig Flagge “I” signalisiert wird, darf ein Frühstarter gemäss R 29.1 direkt über die Startlinie zurück kehren, damit er “richtig” starten kann.
- Boote, die während der letzten Minute **im “Dreieck”**, gebildet aus den Startbahnmarken und der ersten Kurs-Bahnmarke befinden oder befunden haben, erhalten eine 20%-ige Wertungsstrafe gemäss Regel 44.3.c.: **ZFP**
- Die Wertungsstrafe erfolgt auch bei Abbruch nach dem Startsignal und Neustart.

### ➔ “Schwarze”-Flaggen-Regel - R 30.3:

- Vorbereitungs-Signal “**Schwarze Flagge**”
- Es erfolgt kein Rückrufsignal
- Disqualifiziert werden alle Boote, die sich während der letzten Minute vor dem Startsignal **im “Dreieck”** befinden oder befunden haben: **BFD**
- Ausserdem dürfen solche Boote nicht starten, wenn die betreffende Wettfahrt neu gestartet werden muss (infolge Allg. Rückruf oder Abbruch nach dem Startsignal).
- In diesem Fall müssen die Nummern der disqualifizieren Boote am Startschiff angegeben werden (auf Tafeln mit Kreide oder Filzstift und gut leserlich).




<b>Rekapitulation Startverfahren</b>		<b>SWISS SAILING</b>	
		Wenn ein Boot während der letzten Minute vor seinem Startsignal auf der Bahnseite der Startlinie ist oder war:	
	„P“ R 29.1	<b>muss es:</b> zurück (irgendwie)	<b>+ Startstrafe</b> -----
	„I“ R 30.1	zurück	um eine Startbahnmarke
	„Z“ R 30.2	zurück (irgendwie)	+ 20 % - Strafe ZFP
	„Z+I“ R 30.2 und 30.1	zurück	um eine Startbahnmarke + 20% - Strafe ZFP
	SCHWARZ R 30.3	-----	disqualifiziert BFD
		<b>wenn nicht zurück = nicht gestartet OCS</b>	

D. Durchführung einer Wettfahrt

25

### Grundsätzliches zu den Startstrafen

- Massgebend ist die Definition „**Starten**“ → siehe Definitionen
- Jeder „Frühstarter“ muss zurück, um gemäss Definition starten zu können
- Die Startstrafen sind zusätzliche Forderungen:
  - bei „I“ um eine der Bahnmarken zurück
  - bei „Z“ 20% Rangpunkte zusätzlich
- Bei Abbruch nach dem Startsignal:
  - bei „Z“ + 20% auch bei Wiederholungs-Wettfahrt
  - bei „Schwarz“ darf ein BFD angezeigtes Boot an der Wiederholungs-Wettfahrt nicht mehr starten.



Rückruf-Verfahren und Startstrafen

**Organisatorische Massnahmen der WFL:**

- Einzelrückruf erfolgt bei: - Einzelrückruf ohne Startstrafe, R 29.1  
- I-Flaggen-Regel R 30.1  
- Z-Flaggen-Regel 30.2
- Flagge „X“ und Schallsignal nicht später als 4 Sek. nach Startsignal
- Schallsignal bei Einzelrückruf: Ein Schallsignal ist zwingend vorgeschrieben (deutlicher Hupton).
- Frühstart-Erkennung: Frühstarter können nur zuverlässig ermittelt werden, wenn von beiden Seiten beobachtet und aufgezeichnet wird, vorzugsweise mit Diktaphon.
- Unterschiede bei Frühstart-Beobachtung berücksichtigen:
  - über Startlinie mit Verlängerungen bei „I“
  - im „Dreieck“ bei „Z“ und „Schwarze Flagge“
- Anzeigen der gemäss „Schwarze-Flaggen-Regel“ disqualifizierten Boote auf (grosser) Tafel am Startschiff (mit Kreide oder Filzstift).

D. Durchführung einer Wettfahrt 26

➔ **Die korrekte und “protestsichere” Handhabung der Rückruf-Verfahren stellt hohe Ansprüche an die WFL !**

- ◆ **Schnelles und richtiges Reagieren:**
  - Entscheiden, ob Einzelfrühstart, Allgemeiner Rückruf oder ev. Abbruch vor dem Start sinnvoll ist.
  - Bei Einzelrückruf ist das Schallsignal zwingend zu geben.
  - Einzelrückruf später als 5 Sekunden nach Startsignal gilt als Fehler der WFL.
  - Die Rückruf-Flaggen müssen bereit sein zum sofortigen Hissen.
- ◆ **Beobachten und Registrieren der Frühstarter:**
  - Beginn mind. 2 Minuten vor Startsignal (Beobachten, Protokollieren)
  - Unterschied “Linien” und “Dreieck” beachten
  - Nur beidseitiges Beobachten und eingespieltes Registrieren (zu zweit oder mit Diktaphon) ist ausreichend zuverlässig
  - Bei Abbruch nach dem Start müssen die mit BFD disqualifizierten Boote mit ihrer Segelnummer am Startschiff angezeigt werden.
  - Wenn die Wettfahrt vor dem Startsignal abgebrochen wird, gelten die Startstrafen nicht. Die WFL sollte von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, wenn die Startbedingungen schlecht waren und die Frühstarter sonst ungerecht hart bestraft würden.
- ◆ **Protokollieren von beiden Seiten:**
  - ➔ Diktaphon und “Protokoll Frühstart-Erkennung” verwenden  
➔ Anhang F 3
  - ➔ Im Falle von Wiedergutmachungs-Anträgen zu Frühstart sind einwandfreie Aufzeichnungen und Protokolle für die WFL sehr hilfreich !!

### Tips zur Frühstart-Verhinderung



- ◆ Startlinie richtig ausrichten:  
In der Regel Backbord-Seite 0° bis 10° bevorzugen
- ◆ Startlinie nicht zu kurz
- ◆ Nicht starten, wenn die Startlinie nicht korrekt ausgelegt ist:  
→ **Verschieben (mit AP) und korrigieren**
- ◆ Schnell reagieren; unentschlossenes Warten sind Zeichen einer unsicheren WFL
- ◆ Wenn am **1. Start** Frühstarter erkennbar sind:
  - Einzelrückruf geben, nicht laufen lassen
  - und wenn möglich nicht „Allgemeinen Rückruf“ veranlassen
- ◆ Wenn das Feld deutlich „nervös“ erscheint, nicht zögern und sofort die „Schwarze Flagge“ einsetzen
  - **Die Segler sollen erkennen:**
    - dass Frühstart nicht toleriert wird
    - dass die WFL hart aber korrekt entscheidet

### 3.3 Einsatz der „Schwarzen Flagge“

#### ◆ Anwendung:

Dann einsetzen:

- wenn das Feld offensichtlich zu Massen-Frühstart neigt (Feld nervös)
- wenn das Regatta-Programm in Zeitnot ist.

#### ◆ Nach Allg. Rückruf oder Abbruch („bei Schw. Flagge“):

Tafel mit BFD-Segelnnummern muss am Startschiff gezeigt werden.

Diese Boote dürfen an der Wiederholungs-Wettfahrt nicht mehr starten.

→ **Achtung: Wenn möglich soll ein Allg. Rückruf unter Schwarzer Flagge vermieden werden. Besser vor dem Startsignal verschieben (mit AP).**

#### ◆ BFD an der 1. Bahnmarke in Luv anzeigen:

- Nur empfohlen wenn die WFL über die notwendigen Mittel verfügt.
- Muss in den Segelanweisungen angekündigt werden.
- Jedenfalls muss auf der Tafel ausser den Segelnnummern **BFD** angeschrieben sein. Und mit Hupsignalen vom Hilfsboot.

### Einsatz der „Schwarzen Flagge“

- Die korrekte Handhabung der Schwarzen Flagge stellt hohe Ansprüche an die WFL und muss deshalb vorbereitet und eingeübt sein.
- Verschiedene Situationen können Anlass sein, die Schwarze Flagge einzusetzen:
  - Mehrere Allg. Frühstarts
  - Nervöses, aggressives Feld, Wahrscheinlichkeit von Frühstart gross
  - Zeitnot mit Bezug auf die Windverhältnisse
  - Zeitnot mit Bezug auf das Zustandekommen einer Meisterschaft.

#### **Achtung:**

Auf keinen Fall darf die Schwarze Flagge dazu missbraucht werden, um die Situation bei einer schlecht ausgelegte Startlinie zu retten.

→ In diesem Fall verschieben und die Linie korrigieren !!

- Bei Abbruch und Neustart muss die WFL die betroffenen Boote am Startschiff mit einer Tafel orientieren: BFD + die betr. Segelnnummern. Wenn die Folgewettfahrt erst am nächsten Tag gestartet wird, müssen die BFD-Nummern am Schwarzen Brett angeschlagen werden.

#### **Anzeigen BFD an der Luvbahnmarke:**

Dies ist in den WR nicht vorgeschrieben, jedoch aber eine gute Dienstleistung gegenüber den Regattateilnehmern:

→ Hilfsboot mit Tafel wie am Startschiff und wiederholten Hup-Signalen.

Wenn das Anzeigen vorgesehen ist, muss dies in den Segelanweisungen angezeigt werden.

## 4. Während der Wettfahrt



### 4.1 Abkürzung der Bahn – Regel 32 und Signale

- ◆ **bei einer Bahnmarke oder bei einem Tor oder an einer Linie, die die Boote am Ende jeder Runde überqueren müssen**
- ◆ mit **Flagge „S“** auf dem Start / Ziel-Schiff
- ◆ Schallsignal notwendig: ● ●
- ◆ Ziellinie: **a) zwischen Bahnmarke, Mast oder Stange mit Flagge „S“**  
**b) Linie am Ende jeder Runde**  
**c) zwischen den Bahnmarken eines Tores**
- ◆ Flagge „S“ und Schallsignale wenn möglich rechtzeitig bei Annäherung der ersten Boote, jedenfalls bevor das erste Boot im Ziel.
  - ➔ Abkürzung der Bahn zwischen Bahnmarken bedeutet zusätzlich: „**Änderung der Bahn**“ (R 33) und muss an der vorherigen Bahnmarke angezeigt oder in den Segelanweisungen definiert werden.

D. Durchführung einer Wettfahrt

29

### Regel 32 – Abkürzung der Bahn

- Gemäss Regel 32 kann eine Wettfahrt ohne spezielle Regelung in den Segelanweisungen abgekürzt werden, wenn die Ziellinie entsprechend angeordnet wird.
- Die Abkürzung einer Wettfahrt kann sinnvoll oder notwendig sein, wenn:
  - aufgrund der Windverhältnisse das Absegeln der vollen Bahn unter zumutbaren Verhältnissen oder aus zeitlichen Gründen unwahrscheinlich ist,
  - wenn Bahnmarken vertrieben sind, sodass der voll Kurs nicht beendet werden kann,
  - wenn es vorteilhafter erscheint, die Wettfahrt zu beenden, um am selben Tag eine weitere Wettfahrt segeln zu können.
- Regel 32 schreibt vor, dass die Abkürzung vor dem Zieldurchgang des ersten Bootes signalisiert werden muss.
  - ➔ Trotzdem ist zu empfehlen, die Abkürzung „rechtzeitig“ bei Annäherung der ersten Boote zu signalisieren. Dabei sind die zwei Schallsignale zwingend notwendig.

#### **Achtung:**

Wenn in den Segelanweisungen Vorschriften über Bahnen und Bahnlängen enthalten sind, kann nur abgekürzt werden, wenn diese Bedingungen trotzdem erfüllt sind.

## 4.2 Änderung der Bahn - Regel 33

- ◆ an jeder Bahnmarke möglich
- ◆ vor dem Runden des ersten Bootes
- ◆ mit **Flagge „C“** auf Bahnmarke oder Boot
- ◆ und wiederholten Schallsignalen: — — — —
- ◆ und mit Angabe: → Kompasskurs oder Flaggen
  - nach St'Bd. grün
  - nach B'Bd. rot

→ — oder +



→ Davon abweichende Signale müssen in den Segelanweisungen festgelegt sein

### Regel 33 – Änderung der Bahn

- Gemäss Regel 33 können Änderungen der Bahn an jeder Bahnmarke oder an einem Tor signalisiert werden: - entweder in der Richtung, oder  
- in der Länge.
- Die verlegte Bahnmarke muss noch nicht gesetzt sein, wenn das erste Boot den Bahnschenkel beginnt.
- Wenn die vorgesehene Form der Bahn erhalten bleibt, müssen die folgenden notwendigen Verschiebungen nicht angezeigt werden



## 4.3 Abbruch nach dem Start

### R 32

**Signale:** „N“ und ● ● ● → **Abbruch und Neustart**  
 „N“ über „H“ und ● ● ● → **Abbruch, Info an Land**  
 „N“ über „A“ und ● ● ● → **Abbruch, heute kein Start**

**Voraussetzungen gemäss Regel 32:**

- ◆ Eine Wettfahrt kann abgebrochen werden infolge:
  - schlechter Wetterbedingungen
  - ungenügendem Wind (ev. Zeitlimit)
  - vertriebene Bahnmarke nicht rechtzeitig ersetzt
  - mangelnde Sicherheit oder Fairness des Wettbewerbes
  - um weitere Wettfahrten segeln zu können.
- ◆ Bei der Entscheidung für den Abbruch einer Wettfahrt müssen die Konsequenzen für alle Teilnehmer berücksichtigt werden.
- ◆ Wenn ein Boot die Wettfahrt innerhalb des Zeitlimits beendet hat, darf die Wettfahrt nur abgebrochen werden, wenn absolut zwingende Gründe dafür sprechen. → Beispiel Sicherheit

D. Durchführung einer Wettfahrt 31

### Regel 32 – Abbruch nach dem Start

- Grundsätzlich kann die WFL eine Wettfahrt nach dem Startsignal abbrechen. Dabei ist allerdings von entscheidender Bedeutung, ob dies während der Wettfahrt geschieht, oder:

- nachdem mindesten ein Boot die Wettfahrt beendet hat, oder
- alle Boote die Wettfahrt beendet haben

Achtung: Der englische Begriff „**abandon**“ bedeutet auf deutsch **abbrechen** und **aufheben**.

- Regel 32 hält deutlich fest, dass ein Abbruch oder ein Aufheben - wenn mindestens ein Boot das Ziel erreicht hat - nur unter absolut zwingenden Gründen erfolgen darf.

Da die betroffene Segler bei der Aufhebung einer fertig gesegelten Wettfahrt, Wiedergutmachung beantragen können, wird dieser Entscheid in der Regel nicht von der WFL, sondern vom Schiedsgericht letztlich beurteilt.

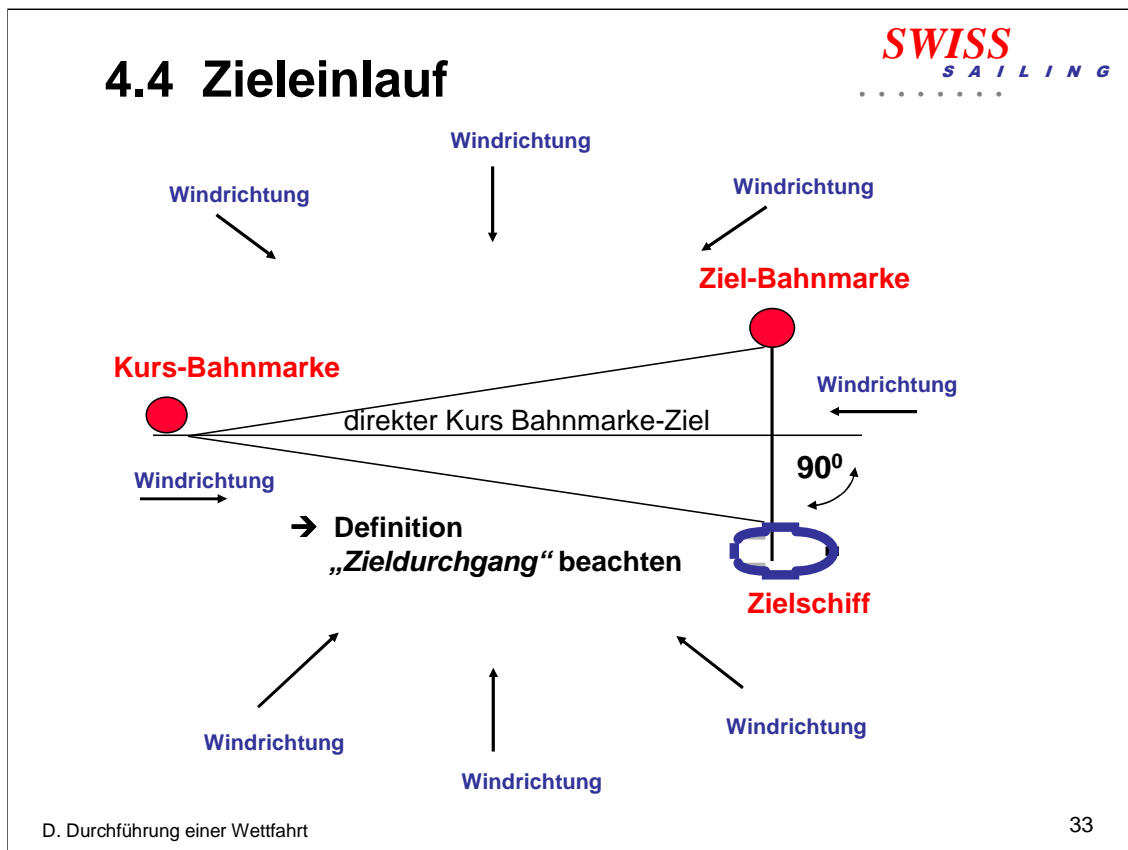
## Grundsätzliches zur Durchführung einer Wettfahrt

### ❁ Was muss erfüllt sein, damit die Teilnehmer eine Wettfahrt als gut und fair empfinden ?

- ◆ Gut ausgelegte Startlinie
- ◆ Gut ausgelegte erste Kreuzstrecke
- ◆ Fairer Wind während der ersten Kreuz

### ❁ Was soll die WFL deshalb tun ?

- Startlinie optimal auslegen
- Nicht starten, wenn Startlinie nicht (mehr) optimal ausgerichtet: → **Verschiebung vor dem Startsignal (AP)**
- Abbrechen, wenn der Wind schon während der ersten Kreuz unfair ändert
- Nicht abbrechen, nur weil der Wind während dem Raum- oder Vorwindkurs ändert



- Egal wie der Wind einfällt, die Ziellinie sollte immer in einem Winkel von 90° zum direkten Kurs von der letzten Bahnmarke kommend ausgelegt werden !

**Länge der Ziellinie:** ca. 5 Bootslängen, bzw. ca. 30 – 50 m

- Definition „Zieldurchgang“ beachten

## Definition Zieldurchgang

(Darf wie alle Definitionen nicht abgeändert werden !)

**Ein Boot geht durchs Ziel**, wenn:

- ein Teil des Rumpfes oder Besatzung/Ausrüstung in normaler Lage die Ziellinie überquert (oder anschneidet)
- in Richtung von der letzten Bahnmarke kommend
- nachdem es gegebenenfalls:
  - eine Strafe gemäss R 31.2 oder R 44.2 für einen Vorfall an der Ziellinie ausgeführt hat
  - oder einen Fehler gemäss R 28.1 korrigiert hat
  - und danach vollständig auf die Bahnseite der Ziellinie zurück gesegelt ist.

→ **Die Definition ist aus der Sicht der WFL entscheidend für:**

- das Auslegen der Ziellinie
- für die Registrierung des Zieleinlaufes

→ **Die WFL kann ohne Protest und Verhandlung auf der Einlaufliste für ein Boot DNF verfügen.**

Wichtige Definitionen zum Zieleinlauf:

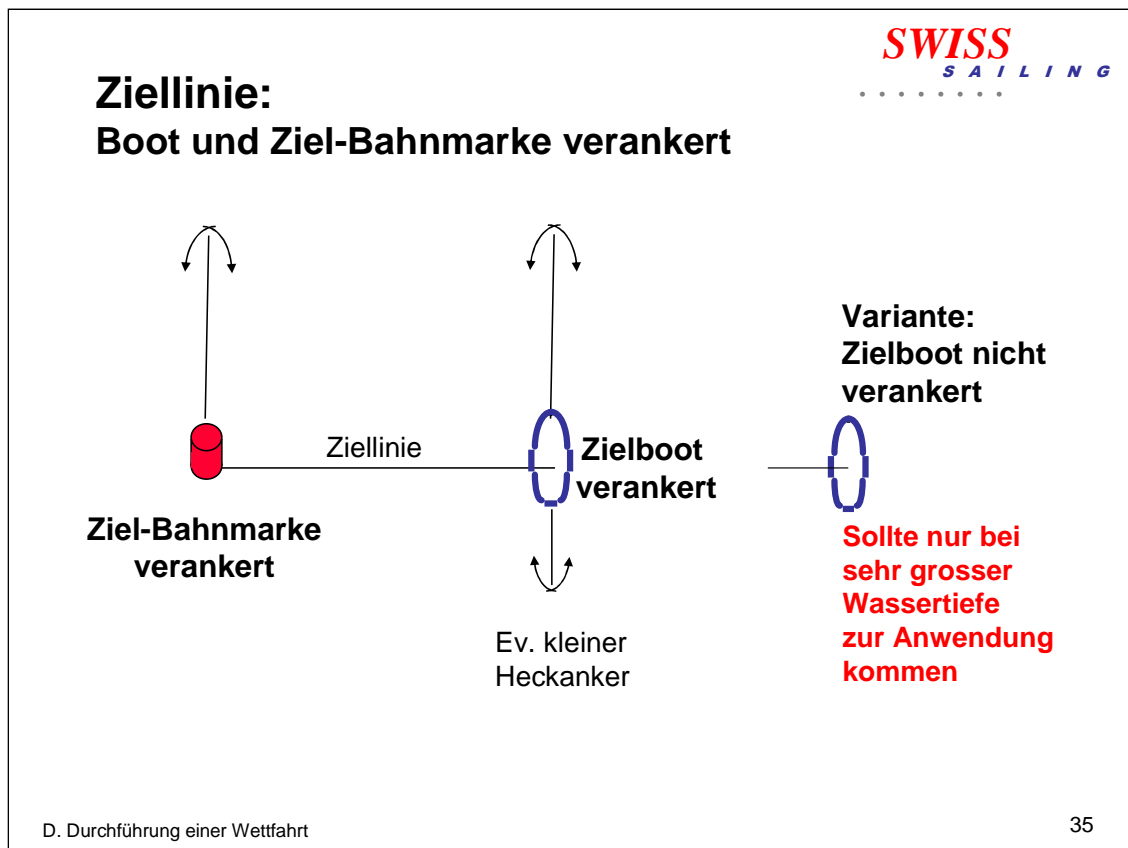
### Definition „Zieldurchgang“

Die Verantwortlichen auf dem Zielschiff müssen die Definition kennen, da ein Boot auf der Einlaufliste nur dann normal aufgeführt werden kann, wenn alle Bedingungen der Definition erfüllt sind.

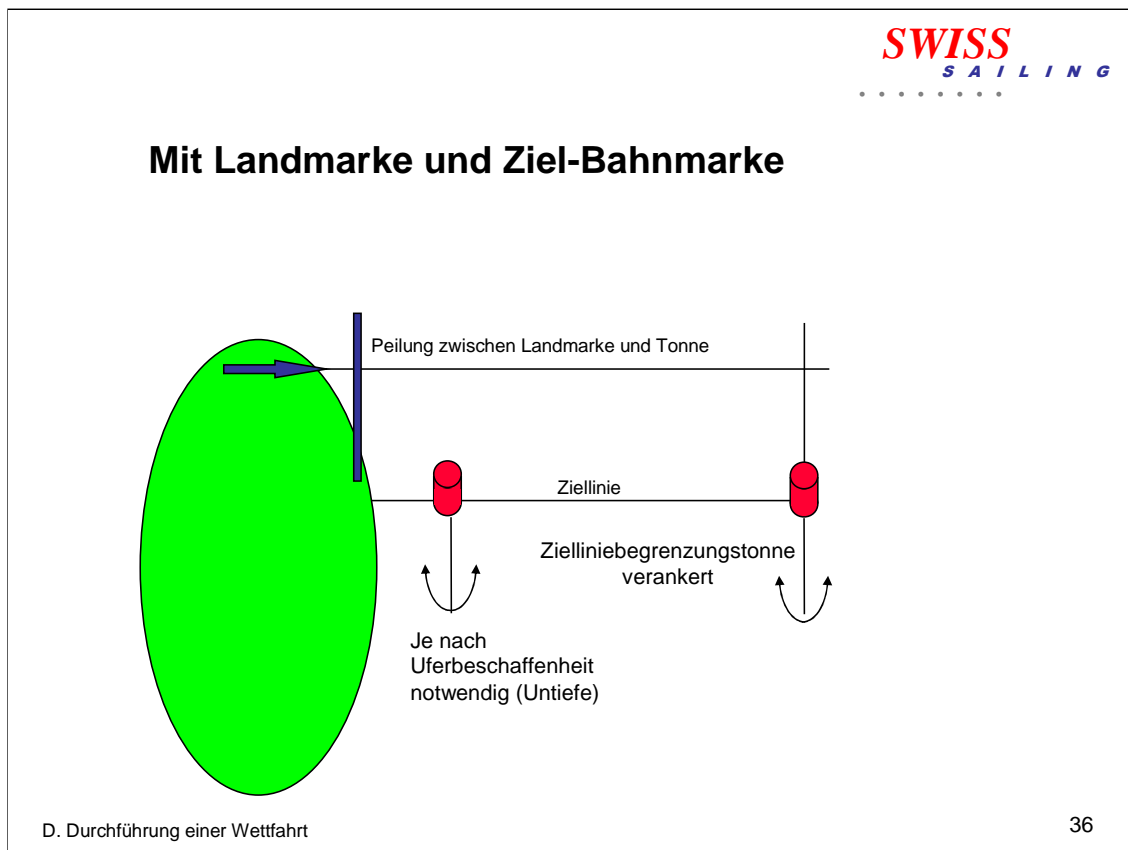
Andernfalls kann die WFL ein Boot gemäss Anhang A5 ohne Protest als DNF werten.

### Definition „In der Wettfahrt“

Ein Boot ist in der Wettfahrt von seinem Vorbereitungssignal an, bis es entweder durchs Ziel gegangen und klar von der Ziellinie und den Zielbahnmarken ist oder aufgegeben hat oder bis die WFL einen allg. Rückruf, eine Verschiebung oder einen Abbruch signalisiert hat.



- ➔ Der kleine Heckanker verhindert bei Winddrehungen dass das Zielschiff pendelt und dadurch die Ziellinie nicht mehr stimmt, im schlimmsten Fall die Linie sich sogar schliesst.
- ➔ Verankerung des Zielschiffes: Länge der Ankerleine mind. 4- bis 6-fache Wassertiefe.
- ➔ Länge der Ziellinie: Ca. 5 Bootslängen, bzw. ca. 30 bis 50 m



- ➔ Die Ziellinie kann auf kleinen Seen problemlos auch mit Landpeilung erstellt werden.
- ➔ Es ist je nach Tiefe der Uferzone ratsam, mit einer zweiten Tonne den Abstand zum Ufer zu begrenzen.

## Am Ende der Wettfahrt

**SWISS**  
SAILING  
.....

Bei Zieldurchgang des letzten Bootes signalisieren:

- Signale:** „L“ und ●
- ➔ In Rufweite bleiben oder dem Startschiff folgen
- „AP“ und ● ●
- ➔ Startverschiebung, **1 Minute** nach Streichen folgt Ankündigungssignal
- „AP“ über „H“ und ●
- ➔ Weitere Signale an Land
- „AP“ über „A“ und ● ●
- ➔ Heute keine Wettfahrt mehr
- „T“ auf separatem Zielschiff
- ➔ Zurück ins Startgebiet segeln, es folgt eine weitere Wettfahrt

➔ **Die Flaggen können schon während dem Zieleinlauf gesetzt sein**

### Empfehlungen:

- ◆ Die Teilnehmer erwarten nach dem Zieldurchgang eine Information über das weitere Geschehen. Eines dieser Signale sollte beim Zieldurchgang gegeben werden, spätestens beim letzten Boot.
- ◆ **Drei Schüsse sind gemäss WR für den Abbruch einer Wettfahrt vorgeschrieben und müssen dafür reserviert bleiben. Beim Zieldurchgang des letzten Bootes sind entsprechend dem Signal nur ein oder zwei Schallsignale zu geben.**

D. Durchführung einer Wettfahrt

37

➔ Die Orientierung über den vorgesehenen, weiteren Verlauf eines Regatta-Tages trägt entscheidend zur guten Stimmung im Regatta-Feld bei !

### ➔ Allgemeines Problem der “Kommunikation”:

Je besser die Teilnehmer orientiert sind, desto grösser ist die Bereitschaft, den Anordnungen der WFL ohne Zeitverlust zu folgen.

### ➔ Neues Flaggen-Signal:

Flagge “T” auf einem separaten Zielschiff bedeutet:

“Unverzüglich zurück zum Startschiff; es folgt ein weiterer Start”



## 4.5 Sicherheit und Überwachung der Bahn



### A. Sicherheit

#### Die Verantwortung des Veranstalters

Der Veranstalter – in der Regel der organisierende Club – muss alle vernünftigerweise möglichen organisatorischen und technischen Massnahmen treffen, die helfen, Schäden und Unfälle zu vermeiden und Risiken zu minimieren.

→ siehe auch Kapitel 1.2

#### Die wichtigsten Massnahmen dazu sind:

- Erstellen und Durchsetzen eines angemessenen Sicherheitskonzeptes
- Die notwendigen Unterlagen, Absprachen und Mittel dazu sicherstellen
- Bereithalten von angemessenen Rettungsmitteln mit geschultem Personal
- Überprüfen der vorgeschriebenen Sicherheits-Massnahmen der Teilnehmer
- Laufende Orientierung über die Wettersituation
- Laufende Beobachtung der Teilnehmer auf der Regattabahn

### Präventive Voraussetzungen und Massnahmen zur Sicherheit

#### Sicherheitskonzept:

- Das Sicherheitskonzept ist die wichtigste Grundlage für eine sichere Durchführung eines Regatta-Anlasses
- Der OK-Präsident und der Wettfahrtleiter werden bezüglich Sicherheit durch den Chef Sicherheit unterstützt. Er kontrolliert die Einhaltung des Konzeptes und leitet und koordiniert die Sofortmassnahmen bei einem Ereignis.

#### Infrastruktur, Material und Personal:

- Für die Rettungsboote und Einsatzkräfte muss die Zufahrt vom Wasser auf die Strasse gewährleistet sein.
- Die Funktionstüchtigkeit der Verbindungsmittel muss laufend kontrolliert werden.
- Mindestens ein Rettungsboot steht während den Wettfahrten nur für Rettung im Einsatz. Es muss mit fachkundigen Personen bemannt sein.
- Weitere Rettungsboote müssen kurzfristig abrufbar sein.

#### Information und Kommunikation zur Sicherheit:

- Alle Teilnehmer, Funktionäre und Helfer müssen orientiert sein:
  - mit einem Infoblatt über Notfallnummern und entspr. Anweisungen
  - über die Wettervorhersage
  - über das Sicherheitsdispositiv und die getroffenen Vorbereitungen
- Im Rahmen des täglichen Debriefings werden Lehren und Verbesserungen für die Folgetage besprochen und kommuniziert.

## Massnahmen des Wettfahrtleiters



### ◆ Durchsetzen des Sicherheits-Konzeptes

→ **Siehe Beispiel Sicherheitskonzept im Anhang F 1**

Der Wettfahrtleiter steht in engem Kontakt zum Chef Sicherheit:

- der Wettfahrtleiter hat den Überblick auf dem Wasser
- der Chef Sicherheit koordiniert an Land

### ◆ Massnahmen auf dem Wasser

- Verbindungs-Kontrollen vor jedem Auslaufen
- Wetter beobachten, Verbindung mit Wetterdienst
- Verbindung mit Seepolizei und Rettungsdiensten
- Schwimmwesten-Obligatorium anzeigen und durchsetzen und je nach Jahreszeit Wärmeanzug vorschreiben
- Teilnehmerkontrollen beim Aus- und Einlaufen
- Mindestens 1 Rettungsboot im Einsatz, vollständig ausgerüstet und kompetent bemannt
- Zusätzliche Rettungsmittel kurzfristig abrufbar

## Rettungs- und Bergungs-Regeln

- Achtung auf die Schraube bei Annäherung an Personen und Leinen.
- Erst Personen bergen, nach anderen Hilfsbedürftigen schauen und erst dann das Boot bergen.
- Bei möglicher Unterkühlung oder Erschöpfung sofort entsprechend reagieren.
- Das Aufrichten oder Bergen von Booten zuerst mit der Mannschaft besprechen.
- Beim Leerschleppen von gekenterten Booten stets langsam gegen den Wind ziehen.
- Mit dem Gashebel behutsam umgehen. Stets beachten, dass beim Bergen von Booten schnell sehr viel Schaden angerichtet werden kann.
- Wenn die Personen geborgen sind, Markierungen anbringen, damit andere Helfer informiert sind.
- Wenn Personen gerettet sind, sofort dem Wettfahrtleiter oder dem Chef Sicherheit melden.

## B. Einhalten der Wettfahrtregeln

### Wettfahrtleitung und Schiedsrichter überwachen den regelkonformen Ablauf der Wettfahrt:

- Absegeln der Bahn (Regel 28) durch Kontrollen an den Bahnmarken
  - ➔ Formular Bahnmarken-Kontroll-Liste im Anhang F3
- Regel-Verstösse und Ausführung von Strafdrehungen
- Einhaltung Regel 42: Vortrieb, verbotene Handlungen (ev. nach speziellem Verfahren gemäss Regel 67 oder Anhang P)
- Hilfe von aussen - Festmachen - Ausrüstung:
  - R 41 - Keine „Hilfe von aussen“
  - R 45 - Festmachen, Ankern, aus dem Wasser nehmen
  - R 47 - Ausrüstung und Mannschaft an Bord
- Registrieren von Protestflaggen und Protestmeldungen



➔ **Die Präsenz von Schiedsrichtern auf der Regattabahn kann viel zum fairen Segeln beitragen !**

➔ **Anwendung von Anhang P – Sofortstrafen bei Vergehen gegen Regel 42: P1:**

Ein Mitglied des Schiedsgerichtes, welches sieht, dass ein Boot gegen Regel 42 verstösst, kann:

- ein Schallsignal geben
- mit einer gelben Flagge auf das Boot zeigen und
- seine Segelnummer rufen.

**P2:**

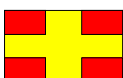
- Beim ersten Mal kann das Boot sich mit einer Zwei-Drehungen-Strafe entlasten.
- Beim zweiten Mal und den folgenden muss das Boot die betr. Wettfahrt aufgeben.

➔ **Mögliche Erleichterungen zu Regel 42 bei grösseren Windstärken:**

Wenn Klassenvorschriften dies festlegen, kann die WFL mit Setzen der **Flagge "O"** bei Überschreiten einer bestimmten Windstärke diese Erleichterungen erlauben.



Wenn die Windstärke unter die Limite sinkt, kann die Erleichterung durch Setzen der **Flagge "R"** an einer Bahnmarke mit wiederholten Schallsignalen aufgehoben werden.



## 5. Nach der Wettfahrt



### 5.1 Massnahmen nach der Wettfahrt

#### Mitteilungen am Schwarzen Brett

##### Mitteilungen der Wettfahrtleitung

- Durch die WFL oder das Schiedsgericht auf dem Wasser:
  - Disqualifizierte Boote müssen noch innerhalb der Protestfrist auf ihr Schicksal aufmerksam gemacht werden; (DNC, DNS, OCS, ZFP, BFD, DNF, DSQ, DNE).
- Sollte die **provisorische Einlaufliste** nicht innerhalb der Protestfrist ausgehängt werden, muss eine separate Liste mit den betroffenen Booten ausgehängt werden.  
z.B.: **SUI 235 / OCS in Regatta Nr. 3**  
**SUI 432 / BFD in Regatta Nr. 4**

#### Formulare für die Wettfahrtleitung

Die folgenden Formulare sind im Anhang **F 3** des Handbuches und in der **Regatta-CD** vorhanden, teilweise zweisprachig:

- Änderung der Segelanweisungen
- Mitteilung WFL oder Schiedsgericht
- Ende der Protestfrist
- Teilnehmer-Präsenzliste
- Bahnmarken-Kontrolle
- Protokoll Frühstart
- Zieleinlauf-Liste
- Antrag auf Überprüfung der Wertung
- Wettfahrt-Protokoll
- Regatta-Protokoll



## Mitteilungen am Schwarzen Brett

### Mitteilungen von WFL oder Schiedsgericht

#### Sofort nach einer Wettfahrt oder einem Regattatag:

- Beginn und Ende der Protestfrist

#### Innerhalb der Protestfrist:

- Boote, gegen die die WFL oder das Schiedsgericht einen Protest einleitet.

#### Nach Beendigung der Protestfrist:

- Zu behandelnde Proteste (beteiligte Boote und Zeugen) mit Ort, Uhrzeit und Reihenfolge der Protest-Verhandlungen
- Entscheidungen des Schiedsgerichtes

→ Nicht vergessen: Bei jedem Aushang am Schwarzen Brett Flagge „L“ setzen bzw. dippen mit Schallsignal

## Formulare für das Schiedsgericht

Die folgenden Formulare sind im Anhang **F 4** des Handbuches und in der **Regatta-CD** vorhanden, teilweise zweisprachig:

- Änderung der Segelanweisungen
- Mitteilungen von WFL oder Schiedsgericht
- Ende der Protestfrist
- Bestätigungsliste
- Aufgebot Protestverhandlungen
- Checkliste Protestverhandlung (A5)
- Verstoss gegen R 42 mit Anhang P
- Sofortstrafen auf dem Wasser, Anhang P
- Zeitplan Protest und Entscheidung
- Zusammenstellung Proteste

## Bestrafung durch WFL oder Schiedsgericht



### Bestrafung ohne Protestverhandlung

- nicht durchs Ziel gegangene Boote: **DNF**
- nicht gestartete Boote: **DNC**
- „I-Flaggen-Regel“: **OCS**
- 20 % Wertungsstrafe bei Verletzung der Z-Flaggen-Regel): **ZFP**
- Frühstarter werden **OCS** gewertet
- Schwarze-Flaggen-Regel: **BFD** oder ev. **DNE**



### Bestrafung ohne Protestverhandlung

- Jedes bestrafte Boot muss durch Bekanntgabe am „Schwarzen Brett“ nach Einlaufen der WFL orientiert werden:
  - auf Einlaufliste, oder
  - mit separater Liste, sowie auch über die Anzahl ausgesprochener Strafen gemäss Anhang P.
- Das Schiedsgericht kann, wenn die Segelanweisungen es vorsehen (**Regel 67**), eine Yacht wegen Verstoss gegen **Regel 42** (Pumpen/Rocken) ohne Verhandlung bestrafen:
  - Gemäss spezieller Regelung, oder
  - Mit **Anhang P**: Sofortstrafen auf dem Wasser

### Anhang P

Verfahren für Sofortstrafen auf dem Wasser für Verstoss gegen Regel 42:

- Muss in den Segelanweisungen angekündigt werden.
- Erfordert ein bewegliches Boot für mind. 2 Schiedsrichter und je nach Klasse ausreichend motorisiert.
  - Das SM-Reglement schreibt vor:
    - Boot für die Schiedsrichter geeignet für 3 Personen
    - Bei über 50 Teilnehmern 2 Boote.



### **Einleitung von Protestverhandlungen durch die WFL oder das Schiedsgericht**

- Die WFL (R 60.2.a) oder das Schiedsgericht (R 60.3.a) können einen Protest einleiten, falls ein Zeuge oder beauftragter Beobachter einen Regelverstoss selber beobachtet hat.
- Der Protest muss schriftlich eingereicht werden.
- Die Schiedsgericht muss ein Boot, gegen das sie einen Protest einleitet, innerhalb der Protestfrist am schwarzen Brett orientieren (R 61.1.b und c, R 61.3).
- Vermessungs-Protteste und Protteste betreffend Werbung.

### **Vermessungsproteste und Proteste betr. Werbung**

Dies gilt insbesondere auch, für Beanstandungen durch einen Vermesser vor einer Meisterschaft.

Der Vermesser erstellt einen Bericht an die WFL, die gemäss R 60.2.a einen Protest gegen das betr. Boot einreichen muss.

## 5.2 Wertung und Punktsysteme



### Anhang A der WR (gemäss Regel 90.3)

#### A 1 - Zahl der Wettfahrten

In den Segelanweisungen muss festgehalten sein:

- Anzahl der vorgesehenen Wettfahrten der Serie
- Anzahl der beendeten Wettfahrten, die für das Zustandekommen der Serie notwendig sind (90.3.a).

#### A 2 - Wertung einer Serie

- Die Wertung der Serie erfolgt durch Addieren der einzelnen Wertungen, mit Ausschluss des schlechtesten Resultates (ev. mehr als ein Streichresultat).
- Die Segelanweisungen müssen die Bedingungen für die Zahl der Streichresultate festlegen
- Streichresultate, die nicht gestrichen werden dürfen (**R 90.3.b**).

#### A 3 - Startzeiten und Zielplatzierungen

- Sein Startsignal gilt als Startzeit für ein Boot
- Bei Ausgleichs-Regatten bestimmen sich die Zielplätze aufgrund der berechneten Zeiten, auf 1 Sek. gerundet.

#### → Regel 90.3 - Wertung:

- Anhang A massgebend
- Das Wertungs-System muss in den Segelanweisungen nur dann festgelegt werden, wenn es vom „Low-Point-System“ abweicht.
- Streichresultat(e):
  - Nicht gestrichen werden dürfen (**R 90.3.b**):
  - Verstoss gegen Regel 2
  - Bei R 30.3 wenn trotzdem gestartet
  - R 42 mit R 67 oder Anhang P
  - Disqualifikation bei „Grobem Fehlverhalten“ (R 69)



#### A 4 - Wertung von Wettfahrten - Punktsysteme

- In den Segelanweisungen wird festgehalten, ob das „Low Point“ (oder ev. das „Bonus System“) gilt.
- Wenn nicht festgelegt, gilt das „Low Point“-System.
- Boote, die nicht starten, nicht durchs Ziel gehen, aufgeben oder disqualifiziert werden, erhalten einen Punkt mehr als die Zahl der gemeldeten Boote
- Für Boote die gemäss R 30.2 oder 44.3.a bestraft werden, gilt R 44.3.c.

#### A 5 - Wertungen durch die Wettfahrtleitung

Die WFL kann ohne Verhandlung werten:

- Boote, die nicht starten,
- die gegen R 30.2 oder R 30.3 verstossen
- oder nicht durchs Ziel gehen oder aufgeben
- oder eine Strafe gemäss R 44.3.a annehmen.

### Ausgleichs – Systeme

Bei Regatten unter Booten, die nicht zu einer Klasse oder Einheits-Klasse gehören erfolgt die Wertung unter Berücksichtigung der gesegelten Zeit aufgrund bestimmter Ausgleichs-Systeme:

- **ABC** (Ass. des Propriétaires de Bateaux de Croisière)

Die Schweiz. Kreuzer Regatta Vereinigung (ABC) hat 1967 eine eigene Vermessungsformel entwickelt.

- **IMS** (International Measuring System)

Das IMS entstand in den 70er Jahren in den USA. Es handelt sich um ein wissenschaftlich aufgebautes Ausgleichs-System auf der Basis von Geschwindigkeits-Vorhersagen aufgrund von Rumpf, Rigg und Wind.

- **ORC Club**

Das ORC-Club-System ist ähnlich aufgebaut wie IMS, jedoch aber einfacher mit Bezug auf die Vermessung und die Auswertung an Regatten.

- **Yardstick**

Yardstick ist ein rein empirisches Vergütungs-System, das die Leistungen der einzelnen Boote durch Vergleich beurteilt. Die Yardstickzahlen werden jedes Jahr aktualisiert und neu herausgegeben. Die aktuelle Yardstick-Tabelle kann jeweils im Internet abgerufen werden ([www.swiss-sailing.ch](http://www.swiss-sailing.ch)).

**A 6 - Anpassung von Platzierungen und Punkten**

- Wenn ein Boot disqualifiziert wird oder nachträglich aufgibt, rücken die nachfolgenden Boote auf
- Bei Wiedergutmachung soll die Wertung der übrigen Boote nicht verändert werden, es sei denn, das Schiedsgericht entscheide anders.

**A 7 - Gleichheit in der Wettfahrt - Totes Rennen**

- Bei gleichzeitigem Zieldurchgang oder bei exakt gleichen Zeiten wird die Punktzahl mit der unmittelbar folgenden geteilt.

**A 8 - Punktgleichheit in einer Serie**

Die Auflösung der Punktgleichheit erfolgt in zwei Stufen:

- a) Nebeneinander auflisten und feststellen, wo zuerst ein besserer Rang auftritt (ohne Streichresultate)
- b) Resultat der zuletzt gesegelten Wettfahrt mit unterschiedlicher Wertung (mit Streichresultaten)

**➔ Anpassung der Rangliste bei Wiedergutmachung**

Gemäss A6 soll die Wertung der übrigen Boote grundsätzlich nicht verändert werden. Dies bedeutet, dass nach einer Wiedergutmachung zwei oder mehrere Boote in einer Wettfahrt die gleiche Punktzahl erhalten können.

**A 9 - Wertung für eine Serie aus mehreren Regatten**

Bei Serien, die aus mehreren einzelnen Regatta-Serien bestehen, wird wie folgt gewertet:

- Boote, die im Regattagebiet anwesend waren, aber nicht durchs Ziel gegangen sind u.s.w. erhalten einen Punkt mehr, als im Startgebiet anwesend waren.
- Boote, die nicht anwesend waren, erhalten einen Punkt mehr, als die Gesamtzahl der an der Serie teilnehmenden Boote.

**A 10 - Anleitung bei Wiedergutmachung**

Wenn das Schiedsgericht entscheidet, Wiedergutmachung zu gewähren, soll sie folgendes in Betracht ziehen:

- Mittelwert der übrigen Wertungen des Bootes (0,1 Rg. genau)
- Mittelwert der vorher gesegelten Wettfahrten (0,1 Rg. genau)
- Wertung entsprechend der Position vor dem Vorfall.

**Abkürzungen für Wertungen - A 11**

Die folgenden Bezeichnungen müssen verwendet werden:

- DNC** Nicht gestartet, nicht ins Startgebiet gekommen  
**DNS** Nicht gestartet (aber nicht DNC oder OCS)  
**OCS** Auf der Bahnseite der Startlinie bei Startsignal oder 30.1 verletzt  
**ZFP** 20%-Strafe gemäss R 30.2 (Z-Flaggen-Regel)  
**bfd** Disqualifikation gemäss R 30.3 (Schwarze-Flaggen-Regel)  
**SCP** Wertungs-Strafe gemäss R 44.3.a  
**DNF** Nicht durchs Ziel gegangen  
**RAF** Aufgegeben nach Zieldurchgang  
**DSQ** Disqualifikation  
**DNE** Disqualifikation, kann nicht gestrichen werden gemäss R 90.3.b  
**DGM** Disqualifikation wegen grobem Fehlverh., kann nicht gestrichen werden  
**RDG** Wiedergutmachung gewährt



### **Programm VELUM**

- für die Auswertung der Wettfahrt-Resultate
- und das Erstellen von Ranglisten

- Empfohlenes Programm von *Swiss Sailing*
- Kostenlos für jeden Club
- Verwendbar für:
  - Regatten mit mehreren Läufen
  - Regatten mit spezieller Bewertung
  - Für Langstrecken-Cup ZSV ab 2007
  - Automatische Berücksichtigung DSQ und RDG
  - u.a.m.
- Für Komitee-Mitglieder werden spezielle Kurse für die Anwendung des Programms angeboten.

## 5.3 Wettfahrtbüro nach Regattaschluss



### **Aufgaben nach Beendigung eines Regattatages:**

- Aushängen der Tages-Rangliste (Einlaufliste) am schwarzen Brett, mit Angabe der Boote, die durch die Wettfahrtleitung gewertet wurden (OCS, u.s.w.)
- Ausgabe der Protestformulare
- Innerhalb der Protestfrist Annahme der Protestformulare und Proteste an Schiedsgericht weiterleiten, kopieren
- Kopien der Proteste bereit halten für Protestgegner (Eingereichte Proteste dürfen nur mit Genehmigung des Schiedsgerichtes zurückgenommen werden (WR 63.1))
- Mitteilungen des Schiedsgerichtes zu Protestverhandlung aushängen
- Mitteilungen der WFL für den nächsten Tag rechtzeitig aushängen
- Ranglisten nach Protestverhandlungen bereinigen
- Ranglisten an Presse weiterleiten



### Zusätzliche Aufgaben am letzten Regatta-Tag:

- Preisverteilung vorbereiten
- Ranglisten bereinigen zur Abgabe an die Teilnehmer
- Endgültige Ranglisten an die Presse.

### Aufgaben nach Regatta-Abschluss

In der Woche nach Abschluss der Regatta zu erledigen:

- Bei Meisterschaften Rangliste an *Swiss Sailing*
- Regatta-Berichte an lokale Zeitungen und Segelzeitungen
- Dankschreiben an Mitglieder des Schiedsgerichtes, Vermesser, u.s.w.
- Dankschreiben an Behörden und Sponsoren
- Protestunterlagen zusammenstellen und archivieren.

**→ Falls Berufungen angemeldet oder erfolgt sind, zusammen mit dem Vorsitzenden des Schiedsgerichtes entsprechend reagieren.**

### Protestunterlagen

- Protestformulare, Verhandlungsprotokolle, Notizen, sowie die ausgehängten Formulare müssen im Hinblick auf mögliche Berufungen aufbewahrt werden. Verantwortlich ist die WFL, bzw. der Veranstalter (Club).
- Wenn innerhalb von 7 Tagen nach Bekanntgabe einer Protest-Entscheidung diese schriftlich verlangt wird, müssen Kopien an die Protestparteien gesandt werden. Der Berufungsausschuss kann jederzeit weitere oder fehlende Unterlagen anfordern (Regel 65.2).

### Berufungsverfahren

Massgebend sind:

- Regel 65 mit den Zusätzen von DSV/ÖSV/Swiss Sailing
- Regeln 70 und 71
- Anhang F
- Berufungsreglement von Swiss Sailing.

### Archivierung

Das Berufungsverfahren sieht vor, dass der Protestentscheid 7 Tage nach Bekanntgabe der Entscheidung schriftlich verlangt werden kann. Die WFL hat dann 15 Tage Zeit, den Entscheid der Partei zuzusenden. Die Berufungsfrist beträgt 15 Tage, sodass eine Berufung etwa 37 Tage nach einer Regatta beim Sekretariat Swiss Sailing eintreffen kann. Da die Berufungskommission weitere Unterlagen von der WFL verlangen kann, empfiehlt es sich, die Akten mindestens 2 Monate aufzubewahren.