



DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

Handlungsempfehlungen für das Wettfahrtkomitee von Flottenregatten

Lehrmeinung zur Ausbildung von Wettfahrtoffiziellen,
Wettfahrtleiterinnen und Wettfahrtleitern

Herausgegeben vom
Ausschuss für Ausbildung
des Deutschen Segler-Verbandes

März 2021

Gegenüber der Ausgabe von Januar 2021 sind in den folgenden Punkten Änderungen erfolgt:

Anpassung der Begriffe und Formulierungen an die deutsche Übersetzung der WR 2021-2024

Gegenüber der Ausgabe von November 2019 sind in den folgenden Punkten Änderungen erfolgt:

- 17.3 Definition der Ziellinie
- 17.4 Zeigen der blauen Flaggen der Ziellinienbegrenzung
- 17.5 Zeigen der blauen Flaggen der Ziellinienbegrenzung bei später
Bahnänderung
- 17.7 Wiederholen der blauen Flaggen der Ziellinienbegrenzung
- 20.2 Löschung 20.2 (d), Protest bei nicht korrektem Absegnen der Bahn (alte WR 28)
- Anlage 2 Bahndiagramme

*Bitte beachten Sie, dass diese Grundsätze Handlungsempfehlungen für das Wettfahrtkomitee sind.
Das Nichtbeachten dieser Grundsätze ist kein Grund für eine Wiedergutmachung.*

Einleitende Bemerkungen

Bei den Handlungsempfehlungen handelt es sich weitgehend um die deutsche Übersetzung der World Sailing Race Management Policies. Diese vorliegende Ausgabe ist an einigen Stellen an die Anforderungen an Regatten in Deutschland angepasst.

Das vorliegende Dokument hat zum Ziel, den in Deutschland tätigen Wettfahrtleitern und Wettfahrtleiterinnen eine Entscheidungshilfe an die Hand zu geben, welche die Qualität und den Standard bei der Durchführung von Flottenregatten in Deutschland erhöhen wird.

Konkret sollen damit folgende Punkte erreicht werden:

- (a) Gleicher Standard in der Ausbildung von Wettfahrtoffiziellen in Deutschland
- (b) Erhöhung der Qualität der Regatten in Deutschland
- (c) Erreichen eines durchgängigen Standards, unabhängig von Regattarevier und durchführendem Verein
- (d) Maximale Fairness der Wettfahrten für alle Teilnehmenden

Diese Handlungsempfehlungen sollen den Wettfahrtleitern und Wettfahrtleiterinnen über die Regeln hinaus eine Entscheidungshilfe bieten. Für die Ausbildung von Wettfahrtoffiziellen sind diese Handlungsempfehlungen verbindlich.

Diese Handlungsempfehlungen werden fortlaufend angepasst und aktualisiert.

1. Definitionen

- 1.1 **Delegierter / Delegierte für das Wettfahrtkomitee** – Ein(e) vom Deutschen Segler-Verband benannter Wettfahrtleiter / benannte Wettfahrtleiterin. Der Delegierte / die Delegierte unterstützt das örtliche Wettfahrtkomitee in der Organisation und Durchführung der Wettfahrten und allen damit zusammenhängenden Angelegenheiten. Darüber hinaus ist er/sie für die Einhaltung der Standards und Handlungsempfehlungen des Deutschen Segler-Verbandes zuständig. Er/Sie ist primär beratend tätig, im Zweifel obliegt ihm/ihr jedoch die abschließende Entscheidung über alle mit der Organisation und Durchführung der Wettfahrten zusammenhängenden Angelegenheiten.
- 1.2 **Wettfahrtleiter / Wettfahrtleiterin** - Ein(e) vom Veranstalter benannter Wettfahrtleiter / benannte Wettfahrtleiterin. Der Wettfahrtleiter / Die Wettfahrtleiterin ist verantwortlich für den Einsatz des Wettfahrtkomitees.
- 1.3 **Wettfahrtkomitee** - Der Wettfahrtleiter / Die Wettfahrtleiterin und alle auf dem Wasser tätigen und für die Durchführung von Wettfahrten verantwortlichen Helfer.

2. Allgemeine Handlungsempfehlungen

- 2.1 Es ist die Aufgabe des Wettfahrtkomitees, die Wettfahrten zu leiten und so durchzuführen, wie es durch den Veranstalter gefordert und von den Regeln erfordert wird.
- 2.2 Diese Handlungsempfehlungen sind für jedes Bahnschema und jede Sollzeit anzuwenden.
- 2.3 Ein Mangel an Zeit oder an beendeten Wettfahrten ist kein Grund von diesen Handlungsempfehlungen abzuweichen.

- 2.4 Der Fahrer eines offiziellen Bootes wird dem Wettfahrtleiter / der Wettfahrtleiterin sofort melden, wenn er meint, dass seine Handlung ein oder mehrere segelnde Boote beeinflusst hat.
- 2.5 Wettfahrtsregeln werden nicht geändert, sofern diese Änderungen nicht den WR Anhängen KG oder LG bzw. der Musterausschreibung oder den Mustersegelanweisungen vorgesehen sind.
- 2.6 Es werden keine Protokolle über das Annehmen von Strafen geführt („Kringelprotokoll“).
- 2.7 Es müssen, wie in WR 61.1 (2) beschrieben, keine Protestflaggen von Booten unter 6 Meter Rumpflänge gezeigt werden.

3. Zeiten/Zeitnahme/Änderungen im Zeitplan

- 3.1 Sämtliche Zeitangaben basieren auf GPS-Zeit. Das Startverfahren beginnt zu einer vollständigen Minute – hh:mm:00. Das erste geplante Ankündigungssignal eines Wettfahrttages erfolgt zu einer vollen oder halben Stunde (hh:00:00 oder hh:30:00).
- 3.2 Startzeiten werden nicht verschoben, um Teilnehmern das Erreichen des Startgebietes zu ermöglichen, sofern sie dazu bei vernünftiger Sorgfalt die Möglichkeit gehabt hätten.
- 3.3 Um Boote zu informieren, dass eine Wettfahrt oder eine Folge von Wettfahrten in Kürze gestartet wird, wird die orangene Flagge auf dem Stab (Peilmast), der die Startlinienbegrenzung bestimmt, mindestens fünf Minuten vor dem Ankündigungssignal mit einem langen Schallsignal gezeigt. Ist auch am Pin-End der Startlinie ein Boot mit Stab, so wird die orangene Flagge dort zeitgleich gezeigt.
- 3.4 Die orangene(n) Flagge(n) auf dem Stab / den Stäben der Startlinienbegrenzung(en) wird/werden vier Minuten nach dem Startsignal (ohne Schallsignal) niedergeholt, es sei denn, das Wettfahrtkomitee beabsichtigt, das Ankündigungssignal für die nächste Startgruppe innerhalb von zehn Minuten nach dem Start der vorhergehenden Startgruppe zu geben.
- 3.5 Das Wettfahrtkomitee wird, wenn es notwendig ist, den gesamten Tag nutzen, um die für den Tag geplante Anzahl von Wettfahrten durchzuführen.
- 3.6 Wenn die Wettervorhersage darauf hinweist, dass an einem folgenden Tag keine Wettfahrten durchgeführt werden können (zu viel oder zu wenig Wind), kann der Zeitplan geändert werden, um mehr Wettfahrten an einem Tag segeln zu können. Die Anzahl der Wettfahrten wird um nicht mehr als eine Wettfahrt dem ursprünglichen Zeitplan voraus erhöht. Jede Änderung wird am Tag, bevor diese gilt, veröffentlicht.

4. Starten der Wettfahrten

- 4.1 Die Wettfahrten werden zur vorgesehenen Zeit gestartet, sofern sich die Windbedingungen innerhalb der in diesen Handlungsempfehlungen vorgegebenen Grenzen befinden. Das Warten auf "bessere" Bedingungen ist unfair und zu vermeiden.
- 4.2 Das Wettfahrtkomitee wartet nicht, bis sich der Wind „stabilisiert“. Segler können auch bei diesen Bedingungen segeln.
- 4.3 Der Start kann bei einem starken Winddreher verschoben werden, wenn mit diesem auf Grund von Revierkenntnis oder entsprechenden Information zu rechnen ist. Andernfalls wird das Wettfahrtkomitee die Wettfahrt starten, denn der Winddreher trifft vielleicht nicht ein, die Bahn kann geändert werden oder der Winddreher kommt möglicherweise erst nach dem Ende der Wettfahrt.
- 4.4 Windrichtung- und geschwindigkeit werden auf treibenden Booten gemessen.
- 4.5 Die durchschnittliche Windgeschwindigkeit wird über einen Zeitraum von fünf Minuten gemessen und bestimmt.

- 4.6 Es werden keine Wettfahrten gestartet, sofern die durchschnittliche Windgeschwindigkeit im gesamten Wettfahrtgebiet bei weniger als 4kn liegt. Diese untere Grenze kann bei starker Strömung im Wettfahrtgebiet höher sein.
- 4.7 Es werden keine Wettfahrten gestartet, sofern die durchschnittliche Windgeschwindigkeit bei mehr als 25kn liegt. Diese Grenzen können klassenspezifisch, abhängig von den Seebedingungen, der Strömung und starken Windgeschwindigkeitsschwankungen, variieren.
- 4.8 Wettfahrten werden nicht gestartet, wenn eingeschränkte Sicht das Wettfahrtkomitee daran hindert, die Startlinie zu beobachten und Frühstarter zu identifizieren. Die Tatsache, dass die erste Bahnmarke vom Startgebiet aus nicht zu sehen ist, stellt keinen Grund für eine Startverschiebung dar.
- 4.9 Bei mehreren Startgruppen beträgt der zeitliche Abstand zwischen dem Startsignal einer vorhergehenden Startgruppe und dem Ankündigungssignal einer folgenden Startgruppe mindestens eine Minute.

5. Bahnen

- 5.1 Grundsätzlich werden die Bahnschemata und deren Bezeichnungen gemäß Anlage 2 oder WR Anhang S genutzt. Revierbedingt können andere Bahnschemata sinnvoll sein.
- 5.2 Das Wettfahrtkomitee wird den für das Revier und die Sollzeit längst möglichen ersten Schenkel auslegen.
- 5.3 Die Bahnlänge wird so gewählt, dass das erste Boot jeder Startgruppe die Sollzeit erreicht.
- 5.4 Die Länge des Raumschenkels bei einem Trapezschemata zwischen Bahnmarke 1 und 2 beträgt in etwa 2/3 der Länge von Schenkel 1.
- 5.5 Der Winkel zum Wind des Raumschenkels bei einem Trapezschemata beträgt 110° für Boote ohne Spinnaker oder 120° für Boote mit Spinnaker.
- 5.6 Der Winkel zum Wind von Bahnmarke 1 zu einer Ablaufbahnmarke (Bahnmarke 1a) in Luv beträgt 90°, der Abstand beträgt in etwa zehn Bootslängen.
- 5.7 Tor-Bahnmarken sind in etwa zehn Bootslängen breit und werden rechtwinklig zum Segelwind gelegt. Änderungen in Breite und Winkel können angebracht sein, um Anpassungen an Strömung und andere vorherrschende Bedingungen vorzunehmen. Um die Breite der Tor-Bahnmarken zu bestimmen werden Laser-Entfernungsmesser benutzt.
- 5.8 Wenn nur eine einzelne Bahnmarke einer Tor-Bahnmarke gelegt wird, ist diese Backbord zu lassen. Die Segelanweisungen müssen dann den folgenden Absatz enthalten: „Wenn eine Lee-Bahnmarke als Tor ausgewiesen ist, kann das Tor durch eine einzelne Bahnmarke ersetzt werden. Diese ist dann an Backbord zu lassen.“

6. Startlinie

- 6.1 Die Startlinie befindet sich zwischen Stäben, an denen orangene Flaggen gezeigt werden, auf den Start-Bahnmarken.
- 6.2 Startlinien werden grundsätzlich rechtwinklig zum mittleren Segelwind gelegt. Strömung, bevorzugte Seite der Bahn, erwartete Winddreher und andere Größen können ein Abweichen von dieser Richtlinie erlauben.

- 6.3 Das Wettfahrtkomitee wird die folgenden Richtwerte nutzen, um die Länge der Startlinie festzulegen. Bei starkem Wind oder starker See kann ein größerer Multiplikator sinnvoll sein.

Klasse	Multiplikator
Jollen	1,5
Skiffs / Katamarane	2
Kielboote	1,5

Starlinienlänge = Anzahl der Boote x Länge der Boote x Multiplikator

- 6.4 Um die Länge zu bestimmen werden Laser-Entfernungsmesser und/oder GPS-Geräte benutzt.

7. Startverfahren

Es wird das Startverfahren gemäß WR 26 verwendet.

8. Beobachten der Startlinie/Zeitnahme/Signale/Dokumentation

- 8.1 Das Wettfahrtkomitee beobachtet die Startlinie von beiden Enden.
- 8.2 Jeder Beobachter der Startlinie benutzt ein Diktiergerät und nimmt von ca. 90 Sekunden vor dem Startsignal bis einschließlich aller Vorfälle von Bedeutung nach dem Startsignal ohne Unterbrechung auf. Aufgenommen werden Kommentare zu allen bedeutenden Vorfällen (wie Boote dicht an der Startlinie, Pulkbildung von Booten, etc.).
- 8.3 Wenn Kassetten benutzt werden, werden diese beschriftet und bis zum Abschluss der Veranstaltung aufbewahrt. Wenn digitale Aufzeichnungen benutzt werden, werden die Aufnahmen jedes Tages gespeichert und indiziert, damit sie leicht aufgefunden werden können.
- 8.4 Unter keinen Umständen wird ein Einzelrückruf später als fünf Sekunden nach dem Startsignal signalisiert.
- 8.5 Das Wettfahrtkomitee wird keinen Einzelrückruf und danach einen allgemeinen Rückruf anzeigen.
- 8.6 Teilnehmer, die OCS, UFD oder BFD gewertet wurden, und ihre unterstützenden Personen können die Audioaufzeichnung(en) der entsprechenden Starts anhören.

9. Signalisierung von OCS

- 9.1 Das Wettfahrtkomitee wird alles unternehmen, um alle Frühstarter zu identifizieren. Das Wettfahrtkomitee wird keine Wettfahrt fortsetzen, wenn es sicher ist, dass nicht identifizierte Boote zu früh über der Startlinie waren.
- 9.2 Wenn das Wettfahrtkomitee sicher ist, alle Frühstarter identifiziert zu haben, wird es einen Einzelrückruf anzeigen.
- 9.3 Außer bei einem allgemeinen Rückruf unter Schwarzer Flagge (wenn die Anforderungen nach WR 30.4 erfüllt sind) werden die Segelnummern der Boote, die als OCS, UFD oder BFD erkannt worden sind, vor dem Zieldurchgang der jeweiligen Startgruppe am Start- oder Zielschiff ausgehängt.

10. Verschiebung während des Startverfahrens

- 10.1 Das Wettfahrtkomitee wird den Start einer Wettfahrt während des Startverfahrens verschieben, wenn die Windrichtung um 10 oder mehr Grad gedreht hat oder wenn alle Boote auf

Grund anderer Einflüsse ein Ende der Startlinie bevorzugen. Bei schnell drehenden Winden wird das Wettfahrtkomitee die Startlinie auf der Basis der mittleren Windrichtung ausrichten.

- 10.2 Das Wettfahrtkomitee wird den Start einer Wettfahrt während des Startverfahrens aus den folgenden Gründen verschieben:
- a) eine treibende Bahnmarke,
 - b) ein Fehler in der Zeitnahme für die Signale,
 - c) andere Boote, welche die Teilnehmer beeinflussen,
 - d) nicht korrekte Startlinie in Bezug auf Länge und Lage,
 - e) die Position, welche die Boote auf der Startlinie einnehmen, zeigt, dass die Teilnehmenden der Meinung sind, dass eine Seite stark bevorzugt ist,
 - f) reduzierte Sicht, welche das Wettfahrtkomitee daran hindert, die Startlinie zu beobachten oder Frühstarter zu identifizieren,
 - g) eine Änderung der Bedingungen unter Flagge O, und
 - h) andere Faktoren, welche die Fairness der Wettfahrt beeinflussen.
- 10.3 Das Wettfahrtkomitee wird den Start einer Wettfahrt fortsetzen, wenn es der Meinung ist, dass aus dem Anpassen der Startlinie keine Verbesserung für die Möglichkeit auf einen fairen Start erfolgt.
- 10.4 Bei Startverschiebung von mehr als zehn Minuten Dauer werden die orangenen Startlinienflaggen niedergeholt (ohne Schallsignal) und danach mindestens fünf Minuten vor dem Ankündigungssignal erneut gezeigt (mit einem langen Schallsignal).

11. Allgemeiner Rückruf

- 11.1 Wenn das Wettfahrtkomitee nicht sicher ist, alle Boote, die zu früh über der Linie waren (oder die gegen WR 30.3 oder WR 30.4 verstoßen haben), identifiziert zu haben, wird es einen allgemeinen Rückruf anzeigen.
- 11.2 Wenn das Wettfahrtkomitee einen Fehler nach dem Startsignal feststellt (z.B. ein Fehler in der Zeitnahme), wird das Wettfahrtkomitee die Wettfahrt abbrechen (mit Flagge N). Unter solchen Umständen wird das Wettfahrtkomitee keinen allgemeinen Rückruf anzeigen.

12. Startstrafen (Flaggen I, Z, U und Schwarze Flagge)

- 12.1 Flagge I (WR 30.1) und Flagge Z (WR 30.2) werden nicht verwendet.
- 12.2 Für den ersten Startversuch einer Wettfahrt wird Flagge P verwendet. Bei großen Flotten kann die Verwendung von Flagge U für den ersten Startversuch einer Wettfahrt sinnvoll sein.
- 12.3 Wenn der Start aufgrund der Lage oder Länge der Linie verschoben wurde, wird das Wettfahrtkomitee die Linie korrigieren und einen weiteren Startversuch mit demselben Vorbereitungssignal durchführen.
- 12.4 Wenn das Wettfahrtkomitee sicher ist, dass ein allgemeiner Rückruf nicht das Ergebnis einer schlechten Startlinie ist, wird es Flagge U oder die Schwarze Flagge für jeden folgenden Startversuch nutzen (einschließlich eines Neustartes, wenn die Wettfahrt abgebrochen wurde).
- 12.5 Ein wichtiger Grundsatz des Wettfahrtkomitees ist es, dass die Flagge U oder die Schwarze Flagge nur benutzt werden, wenn allgemeine Rückrufe durch die Boote selbst oder durch schnell drehende Winde hervorgerufen wurden und nicht durch Handlungen des Wettfahrtkomitees.

- 12.6 Das Wettfahrtkomitee wird im Falle irgendwelcher Probleme mit der Startlinie eine Startverschiebung an Stelle eines allgemeinen Rückrufes anzeigen.

13. Bahnabkürzung

- 13.1 Bahnabkürzung erfolgt gemäß WR 32.
- 13.2 Bei einer Bahnabkürzung an einer Bahnmarke nach WR 32 wird das Boot des Wettfahrtkomitees so positioniert, dass Boote, die die Ziellinie von der Bahnseite kommend durchfahren, die Bahnmarke auf der ursprünglich vorgeschriebenen Seite lassen.
- 13.3 Zu Flagge „S“ wird nicht zusätzlich eine blaue Flagge gezeigt.

14. Abbruch

- 14.1. Während der ersten Hälfte des ersten Bahnschenkels, wird das Wettfahrtkomitee im Falle eines wesentlichen, anhaltenden Winddrehers (mehr als 25 Grad) die Wettfahrt abbrechen. Danach wird es die Wettfahrt nicht mehr abbrechen, falls es in der Lage ist die Bahn den geänderten Bedingungen anzupassen.
- 14.2. Verminderte Sicht: Das Wettfahrtkomitee wird die Wettfahrt abbrechen, wenn es der Meinung ist, dass die Verringerung der Sicht die sichere Durchführung der Wettfahrt einschränkt. Die Tatsache, dass die nächste Bahnmarke von der vorherigen Bahnmarke nicht zu sehen ist, stellt keinen Grund für den Abbruch der Wettfahrt dar.
- 14.3. Abnahme des Windes: Das Wettfahrtkomitee wird die Wettfahrt abbrechen, wenn es unwahrscheinlich ist, dass das führende Boot die Bahn innerhalb des Zeitlimits absegeln kann, auch wenn neu aufkommender Wind einsetzen wird. Je weiter die Wettfahrt fortgeschritten ist, desto unwahrscheinlicher wird es, dass das Wettfahrtkomitee die Wettfahrt abbrechen wird.
- 14.4. Das Wettfahrtkomitee wird die Wettfahrt abbrechen, wenn der neu aufkommende Wind größere Verschiebungen im Feld bewirkt.
- 14.5. Wenn die Wettfahrt gestartet ist, wird das Wettfahrtkomitee die Wettfahrt nicht abbrechen, nur weil sich der durchschnittliche Wind über die festgelegten Limits erhöht. Das Wettfahrtkomitee wird die Wettfahrt abbrechen, wenn es nicht möglich ist die Sicherheit in der Wettfahrt zu gewährleisten.
- 14.6. Das Wettfahrtkomitee wird jeden Versuch unternehmen, dass andere Boote oder Schiffe die Wettfahrt nicht behindern. Das Wettfahrtkomitee wird die Wettfahrt abbrechen, wenn sie zum Schluss kommt, dass die Wettfahrt durch Einflüsse von außen unfair wird.

15. Anpassen der Bahn an eine neue Windgeschwindigkeit oder -richtung

- 15.1. Bahnänderung erfolgt gemäß WR 33.
- 15.2. Änderung der Ausrichtung von Bahnschenkeln
- (a) Bei einem anhaltenden Winddreher von 10° oder weniger wird die Bahn nicht geändert, es sei denn es ist wegen der Strömung notwendig oder um einen direkten Vorwindkurs zu erreichen.
 - (b) Zwischen 10° und 15° wird eine Bahnänderung vorgenommen, um die Bahn auf den neuen Wind auszurichten, sofern das Wettfahrtkomitee davon ausgeht, dass der Winddreher stabil ist.
 - (c) Bei einem Winddreher von mehr als 15° wird das Wettfahrtkomitee die Bahn dem neuen Wind anpassen.

- (d) Bei einem Winddreher von mehr als 45° wird das Wettfahrtkomitee den Einfluss des Winddrehers auf die Wettfahrt beurteilen. Unter diesen Umständen wird das Wettfahrtkomitee entweder die Bahn ändern oder die Wettfahrt abbrechen.
- (e) Andauernde und erhebliche Winddreher: Unter diesen Umständen kann es sein, dass es dem Wettfahrtkomitee nicht möglich ist, die Bahn ausreichend und schnell genug zu ändern, um die Wettfahrt im notwendigen Standard weiter durchzuführen. In diesem Fall wird die Wettfahrt abgebrochen.
- (f) Veränderungen in der Stärke der Strömung oder der Stromrichtung zum Wind kann Abweichungen von diesen Handlungsempfehlungen erlauben.

15.3. Änderungen in der Länge von Bahnschenkeln

- (a) Veränderungen der Schenkellänge zur Verkürzung auf weniger als 50% oder zur Verlängerung auf mehr als 150% in Bezug auf die ursprüngliche Länge werden nicht vorgenommen.
- (b) Das Wettfahrtkomitee wird so wenig wie möglich Bahnlängenveränderungen vornehmen, um die Sollzeiten einzuhalten.
- (c) Änderungen der Strömung können Abweichungen von diesen Handlungsempfehlungen erlauben.

16. Regel 42 - "Aus-" und "Einschalten"

- 16.1. Die Grenzen der Windgeschwindigkeiten sind die der jeweiligen Klassenregeln.
- 16.2. Um ständiges ein- und ausschalten der Regel 42 zu vermeiden, wird das Wettfahrtkomitee das Zeigen von Flagge O mit dem Ankündigungssignal nur dann vornehmen, wenn es der Meinung ist, dass die entsprechende Windgeschwindigkeit dauerhaft über der gesamten Bahn vorhanden ist. Wenn Flagge O mit dem Ankündigungssignal erstmal gezeigt wurde, wird das Wettfahrtkomitee eine Startverschiebung anzeigen, wenn vor dem Start der Wind unter die festgelegte Grenze der Windgeschwindigkeit abnimmt. WR P5.2(b).
- 16.3. Das Wettfahrtkomitee wird die Schiedsrichter auf dem Wasser rechtzeitig vor dem Zeigen eines Signales informieren. Wenn dem Wettfahrtkomitee das Informieren der Schiedsrichter nicht möglich ist, wird es keine Änderung der Signale vornehmen.

17. Ziellinie/Zieldurchgang

- 17.1. Bei einem Trapezschemata befindet sich die Ziellinie 0,15 m von Bahnmarke 3 entfernt.
- 17.2. Die Ziellinie wird gelegt, bevor das erste Boot den letzten Schenkel beginnt.
- 17.3. Die Ziellinie befindet sich zwischen Stäben, an denen blaue Flaggen gezeigt werden, auf den Ziel-Bahnmarken.
- 17.4. Die blauen Flaggen auf den Stäben (Peilmasten) der Ziellinienbegrenzungen werden (ohne Schallsignal) gezeigt, wenn das erste Boot die Bahnmarke vor dem letzten Bahnschenkel rundet. Bei einem Trapezbahnschemata, wenn das erste Boot die Bahnmarke 2 vor dem letzten Bahnschenkel rundet.
- 17.5. Im Falle einer späten Bahnänderung für den letzten Vorwindgang, werden die blauen Flaggen der Ziellinienbegrenzung so schnell als möglich nach dem Legen der Ziellinie gezeigt.
- 17.6. Die Ziellinie ist in etwa 50 Meter (75 Meter für Skiffklassen und Katamarane) lang und wird für Raumschotsziele rechtwinklig zur Richtung zur letzten Bahnmarke gelegt (rechtwinklig zum Segelwind für Amwind- oder Vorwindziele). Um die Länge zu bestimmen werden Laser-Entfernungsmesser benutzt.

- 17.7. Die blauen Flaggen werden (ohne Schallsignal) niedergeholt, sobald eine der beiden Bedingungen zutrifft: (1) Ablauf des Zeitlimits, oder (2) sofort nach Zieldurchgang des letzten Bootes.
- 17.8. Die Ziellinie wird von mindestens zwei Personen in der Zielpeilung, wovon eine Person als Linienbeobachter und eine als schreibende Person tätig ist, sowie einer weiteren Person außerhalb der Zielpeilung oder auf der anderen Seite der Ziellinienbegrenzung aufgezeichnet.
- 17.9. Jeder Linienbeobachter benutzt ein Diktiergerät, um die Zielreihenfolge aufzuzeichnen.
- 17.10. Wenn Kassetten benutzt werden, werden sie beschriftet und bis zum Abschluss der Veranstaltung aufbewahrt. Wenn digitale Aufzeichnungen benutzt werden, so werden die Aufnahmen jedes Tages gespeichert und indiziert, damit sie leicht aufgefunden werden können.
- 17.11. Auf jedem Zielschiff werden geschriebene Listen der Zielreihenfolge geführt, unabhängig von Bootsklassen, falls mehrere zur gleichen Zeit durch das Ziel gehen.
- 17.12. Teilnehmer und unterstützende Personen können die Audioaufzeichnung(en) anhören und die geschriebenen Listen ihres Zieldurchganges einsehen.
- 17.13. Boote müssen Proteste nicht am Zielschiff anmelden.

18. Ergebnisse

- 18.1. Ergebnislisten werden sofort mit Datum und Uhrzeit veröffentlicht. Dies beinhaltet Ergebnislisten von etwaigen Unterwertungen (z.B. U- oder Ü-Wertungen).
- 18.2. Bei Jugend- und Jüngstenregatten wird der Jahrgang aller Teilnehmenden auf den Ergebnislisten veröffentlicht.

19. Korrektur von Wertungsfehlern / Anträge auf Wiedergutmachung

- 19.1. Das Wettfahrtkomitee wird veröffentlichte Ergebnislisten korrigieren, wenn es anhand seiner Aufzeichnungen oder Beobachtungen sicher ist, einen Wertungsfehler gemacht zu haben.
- 19.2. Wenn das Wettfahrtkomitee glaubt, dass es vielleicht irgendeinen anderen Fehler begangen hat, der das Ergebnis der Wettfahrt beeinflusst und für den vielleicht Wiedergutmachung gegeben werden kann, wird es für die möglicherweise betroffenen Teilnehmer einen Antrag auf Wiedergutmachung einreichen.
- 19.3. Das Wettfahrtkomitee wird Wiedergutmachung für ein Boot beantragen, wenn es sicher ist, dass die Wertung des Bootes durch die Handlung eines offiziellen Bootes deutlich verschlechtert wurde.

20. Proteste durch das Wettfahrtkomitee

- 20.1. Da die primäre Verantwortung bei Regelverstößen zu protestieren bei den Teilnehmern liegt, wird das Wettfahrtkomitee normalerweise nicht gegen ein Boot protestieren.
- 20.2. Das Wettfahrtkomitee wird unter den folgenden Umständen gegen ein Boot protestieren:
 - (a) Verstoß gegen eine Segelanweisung, gegen die kein anderes Boot protestieren kann;¹
 - (b) Ein offensichtlicher Verstoß gegen faires Segeln (WR 2);

¹ Die Segelanweisungen erlauben dem Wettfahrtkomitee unter Umständen die Verhängung von Strafen. Die Liste von Verstößen, Standardstrafen und die Kriterien des Wettfahrtkomitees für das Treffen dieser Entscheidungen werden an der Tafel für Bekanntmachungen oder in den Segelanweisungen veröffentlicht.

- (c) Wenn nach dem wissentlichen Berühren einer Bahnmarke keine Strafe angenommen wird und kein anderes Boot protestiert.

21. GPS

- 21.1. Alle Boote des Wettfahrtkomitees (Start-, Pin, Ziel- und Bahnmarkenboote) sind mit GPS-Geräten ausgerüstet.
- 21.2. Alle GPS-Geräte werden wie folgt eingestellt:
 - (a) Entfernungen in Seemeilen (sm)
 - (b) Zeit in der lokalen Zeitzone im 24-Stunden Format
 - (c) Kompassrichtung magnetisch
 - (d) Länge und Breite in Dezimalminuten (z.B, 54° 30,928' Nord 10° 16,564' Ost)
 - (e) Kartendatum WGS 84

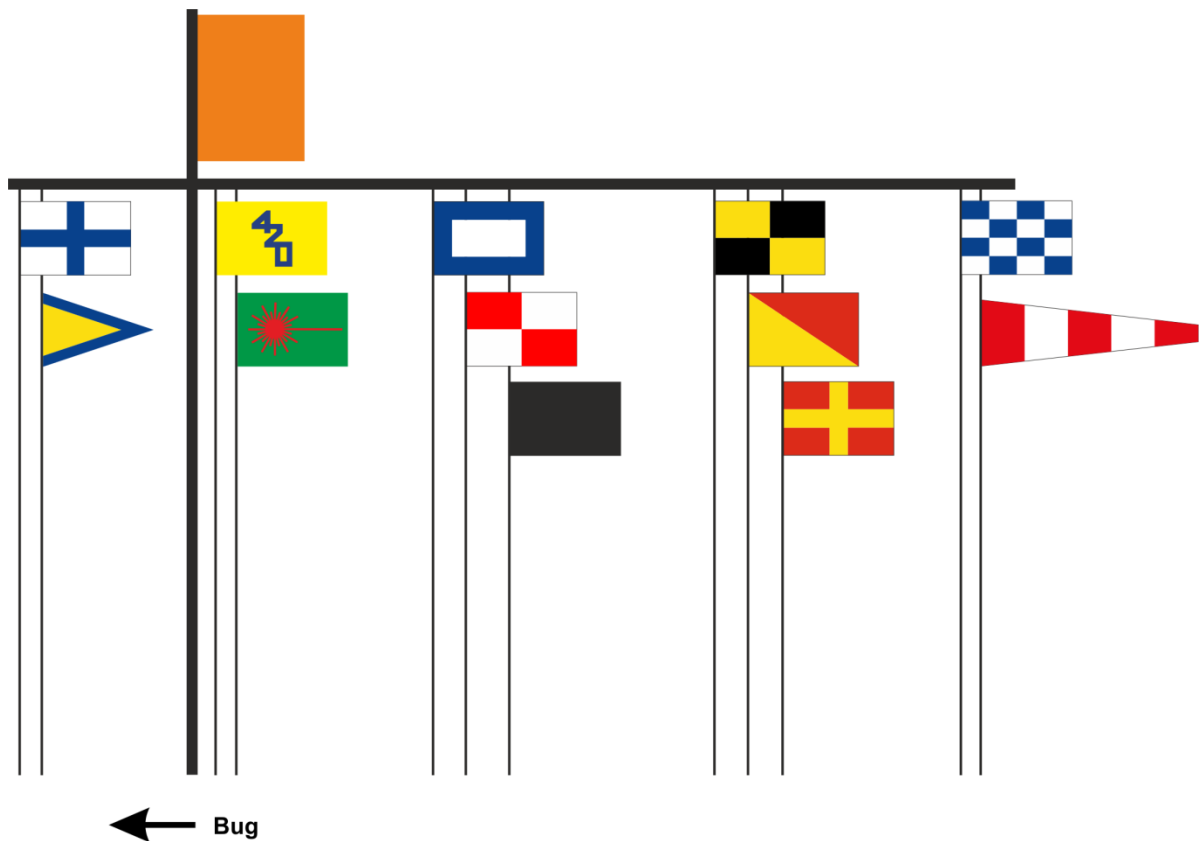
22. Sicherheit

Die Mitglieder des Wettfahrtkomitees werden auf dem Wasser persönliche Auftriebsmittel (Schwimmwesten) tragen, insbesondere dann, wenn dies von Teilnehmenden gefordert wird. Besatzungen von Schlauchbooten bzw. von Booten mit Abschaltvorrichtung für den Motor („Kill-Cord“) werden diese benutzen.

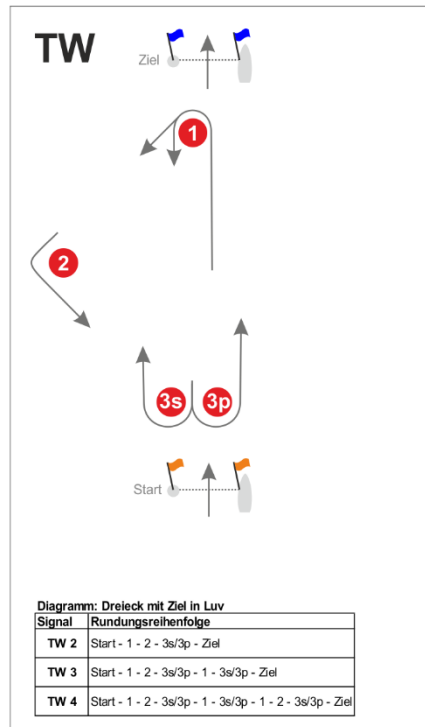
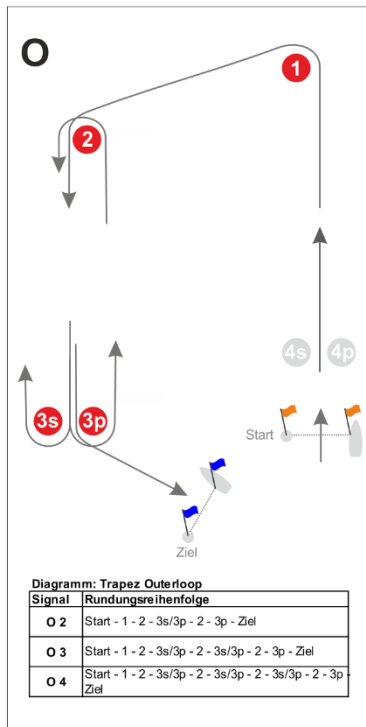
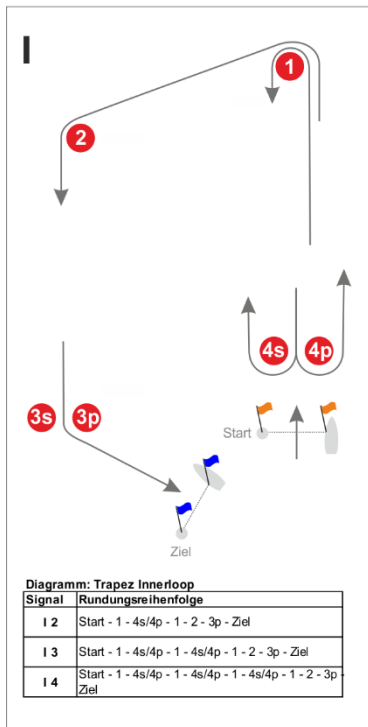
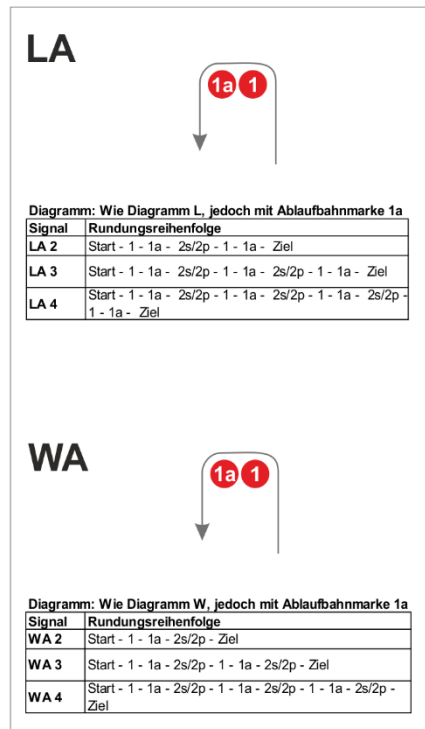
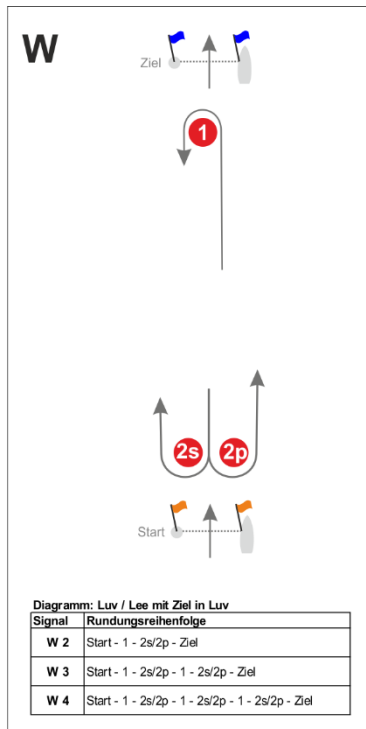
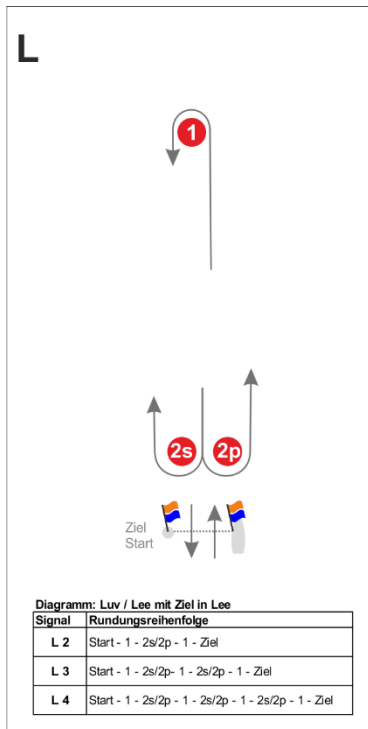
ANLAGE 1 – ANORDNUNG DER FLAGGEN

Die Flaggen auf dem Startschiff werden wie in der folgenden Abbildung gezeigt angeordnet.
Der Abstand zwischen den Flaggen wird so gewählt, dass sich gleichzeitig gezeigte Flaggen nicht gegenseitig überdecken.

Die Mindestgröße der Flaggen beträgt 84x70 cm.



ANLAGE 2 – BAHNDIAGRAMME



Tor-Bahnmarken können in allen Diagrammen auch durch eine einzelne Bahnmarke ersetzt werden, sofern dies sinnvoll ist. Siehe Punkt 5.8.