

Wettfahrtleiterunterlagen Bayerischer Seglerverband Stand 01.2021



Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Quellenverzeichnis weiterer Unterlagen	Seite 2
Planung einer Veranstaltung – Grundsätzliche Überlegungen	Seite 3
Zeitliche Planung von Regattaveranstaltungen	Seite 4
Organisationsteam Aufgabenzuordnung	Seite 5
Personalerfordernisse (eine Checkliste)	Seite 6
Aufgabenverteilung im Wettfahrtkomitee (eine Übersicht)	Seite 7
Tafel für Bekanntmachungen, Signalmast an Land	Seite 8
Bahnlegung	Seite 9
Startlinie und Signale	Seite 10
Startdurchführung	Seite 11
Startstrafen	Seite 12
Bahnänderung Bahnabkürzung	Seite 13
Abbruch	Seite 14
Zieleinlauf und Wertung	Seite 15
Wettfahrtbüro – Ausrüstung (eine Checkliste)	Seite 16
Sicherung auf dem Wasser – Merkblatt	Seite 17
Verhaltensregeln für Sicherungs- und Begleitboote (Foliervorlage)	Seite 18
Ausrüstung Sicherungsboot (eine Checkliste)	Seite 19
Signalliste farbig – eine Lerntafel	Seite 20
Signale am Startschiff bis zum erfolgten Start (Foliervorlage)	Seite 21
Signale am Wettfahrtleiterschiff nach erfolgtem Start (Foliervorlage)	Seite 22
Signale an der Luvbahnmarke (Foliervorlage)	Seite 23
Signale am Leetor und am Pinend (Foliervorlage)	Seite 24
Signale an Land (Foliervorlage)	Seite 25
Liste der Mitteilungen	Seite 26
Clearingantrag	Seite 27
Vordruck für Bekanntmachungen	Seite 28
Bahnmarkenkontrolle	Seite 29
Zieleinlauflisten	Seite 30

Vorwort und Quellen



Vorwort

In diesem Dokument befinden Hilfen für die Durchführung von Wettfahrten und Vorlagen zum Ausdruck.

World Sailing

Alle Regatten folgen dem Regelwerk von World Sailing.

World Sailing bietet auf ihrer Seite auch viele sinnvolle Unterlagen für Wettfahrtkomitees und Veranstalter von Wettfahrten an, die man allerdings finden muss.

- Die **Wettfahrtregeln Segeln** (in Englisch) findet man als download auf: <https://sailing.org/rrs>
- Die **Equipment Rules** findet man als download auf: <https://sailing.org/ers>
- Das **Case-Book** findet man als download auf <https://www.sailing.org/documents/caseandcall/index.php>
- Die **World Sailing Regulations** findet man als download auf <https://www.sailing.org/documents/regulations/regulations.php>
 - Reg. 19 – Eligibility Code
 - Reg. 20 – Advertising Code
 - Reg. 21 – Anti Doping Code
 - Reg. 22 – Sailor Classification Code
 - Reg. 35 – Disciplinary, Appeals and Review Code
 - Reg. 38 – Betting and Anti-Corruption Code
- Weitere Dokumente für Internationale Wettfahrtleiter erhält man unter https://www.sailing.org/raceofficials/internationalraceofficer/document_library.php
Dort findet man unter anderem:
 - World Sailing Race Management Manual
 - Leitlinien für Ausschreibungen
 - Race Management Policies
 - Formblätter für
Zieleinlauf,
GPS-Position,
Startdokumentation,
WINDdokumentation
 - Addendum Q

Deutscher Segler Verband

Beim Deutschen Segler Verbandes findet man unter Services/download (<https://www.dsv.org/dsv/mitgliederservice/downloads/>)

- Ordnungsvorschriften Regattasegeln
 - Anhang K und L der Wettfahrtregeln in Deutsch
 - Musterausschreibung und Mustersegelanweisung
 - Richtlinien für das Wettfahrtkomitee (sehr versteckte PDF-Datei)
 - Ausbildungs- Lizenz- und Prüfungsordnung für Wettfahrtleiter und Schiedsrichter
 - Protestformular
 - Yardstickzahlen
 - Weitere Dokumente
- und unter <https://www.dsv.org/segeln/wettsegeln/wettfahrtoffizielle> eine Liste der
- lizenzierten Wettfahrtleiter
 - lizenzierten Schiedsrichter

und unter <https://www.dsv.org/dsv/termine/#regatta> eine Liste aller

- Schulungstermine

Bayerischer Seglerverband

Beim Bayerischen Seglerverband findet man unter

<https://www.bayernsail.de/index.php/bsv-lehrgaenge> alle Informationen zu Lehrgängen im Bereich des Bayerischen Seglerverbandes

Planung einer Regattaveranstaltung

Grundsätzliche Überlegungen



Das Organisationskomitee sollte vor Annahme einer größeren Regattaveranstaltung die folgenden zum Teil komplexen Punkte abwägen:

Zeitaufwand:

- Ranglistenregatten mindestens 2 Tage (RO 5.1.1)
- Deutsche Meisterschaften mindestens 3 aufeinanderfolgende Tage (MO 10.1)
- WM und EM mindestens 6 Tage

Zeitpunkt:

- Kann in der Zeit der Regatten statistisch mit akzeptablen Windverhältnissen gerechnet werden?
- Steht zum geplanten Zeitpunkt die Infrastruktur zur Verfügung?
- Ist der Termin ins Clubleben integrierbar?

Personalaufwand:

- Steht ausreichend ehrenamtliches Personal (Clubmitglieder) bereit um vor, während und nach der Regatta die Aufgaben zu meistern?
- Stehen ein geeigneter Wettfahrtleiter mit Lizenz sowie geeignete Mannschaften für die Funktionsboote zur Verfügung?
- Gibt es genügend Personal für eine korrekte Organisation an Land?
- Welches Personal (Schiedsrichter, Vermesser, Sicherung, etc.) muss extern angeworben werden und welche Kosten fallen dadurch an?

Versicherung:

- Decken die Versicherungen des Klubs alle Haftungsansprüche gegen an der Organisation beteiligte Personen und Fahrzeuge ab?

Materialaufwand:

- Stehen genügend Motorboote zur Wettfahrtorganisation, Schiedsrichter und zur Sicherung der Regattateilnehmer zur Verfügung und sind diese auch für diesen Einsatz geeignet?
- Besteht die Möglichkeit, geeignete Motorboote mit oder ohne Personal extern zu bekommen und welche Kosten sind dadurch zu erwarten?
- Ist das notwendige Regattamaterial (Bojen, Grundgeschirr, Signalvorrichtungen, etc.) vorhanden, oder muss dazugekauft oder ausgeliehen werden?

Infrastruktur an Land und im Hafen:

- Gibt es Räumlichkeiten für Wettfahrtkomitee, Protestkomitee, Presse, Vermessung, etc.?
- Gibt es Umkleieräume und Duschen für die Teilnehmer getrennt nach Damen und Herren?
- Kann für Verpflegung ausreichend gesorgt werden?
- Sind die Veranstaltungsräume groß genug oder muss ein Zelt aufgeschlagen werden?
- Stehen Parkplätze und Abstellmöglichkeiten für Trailer zur Verfügung
- Stehen Standplätze für Jollen an Land und Wasserliegeplätze für Yachten zur Verfügung und können diese für die Veranstaltung frei gemacht werden?
- Reichen die vorhandenen Slip- und Krananlagen aus?
- Kann für ausreichende Sicherheit an Land und auf dem Wasser gesorgt werden?
- Gibt es ein Sicherheitskonzept (Rettungswege, Notfallplan, etc.)?

Unterbringung der Gäste:

- Stehen genügend Hotelzimmer zur Verfügung?
- Gibt es preiswerte Unterkünfte (Camping, Jugendherberge, Privat)?
- Werden Stellplätze für Wohnmobile, Zelte etc. von Seiten der Klasse erwartet? Bestehen dazu die Möglichkeiten (Stromversorgung, Sanitärversorgung, Rettungswege)?

Budget:

- Können die zu erwartenden Ausgaben durch das Startgeld und diverse Sponsorbeiträge gedeckt werden?

Zeitliche Planung von Regattaveranstaltungen



Im Herbst des Vorjahres (bis November)

- Erstellen des vorläufigen Terminplans (Klassen, Termine)
- Absprache mit Vereinen am Revier, Klassenvereinigung
- Genehmigung von Behörden einholen

Bis Februar

- Bestimmung des Organisationsteams für jede Regatta
- Dieses legt in gemeinsamer Sitzung fest:
 - Kompetenz und Arbeitsaufteilung
 - Finanzplan
 - Zeitplan (Rahmenplan)
 - Personalplan
 - Materialplan (Boote, Räume etc.)
 - Ausschreibung, Programm, Segelanweisungen

Anschließend

- Online stellen und evtl. Druck der Ausschreibung sowie versenden (email) an
 - Klassenvereinigung
 - Als Teilnehmer in Frage kommende Segler (Teilnehmer des Vorjahres)
 - Nachbarvereine

Bis zum Meldeschluss

- Einkauf und Vorbestellung von Preisen
- Prüfen des Regattageräts
- Vororganisation der Veranstaltungen
- Fertigstellen (evtl. Druck) von Programm u. Segelanweisungen

Direkt nach Meldeschluss

- Prüfen der Meldungen
- Kontrolle der Preise und eventuell gravieren lassen
- Wanderpreise anmahnen
- Pressebulletin entwerfen, online stellen und versenden
- Sämtliche Helfer nochmals erinnern
- Küche über Personenzahl etc. informieren
- Information an Behörden z.B. Landratsamt, Schifffahrt, Polizei, Wasserwacht/DLRG etc
-

Am Vortag der Regatta

- Einrichtung des Regattabüros, Bereitstellen Unterlagen und Preise
- Instruktion sämtlicher Helfer, insbesondere Sicherheitsbootfahrer
- Letzte Kontrolle des Geräts
- Letzte Vorbereitung der Veranstaltungen
- Bereitstellung von Liege- und Parkplätzen

Während der Wettfahrttage

- Einweisung der Gäste
- Check In mit Ausgabe Segelanweisung und Kontrollen
- Durchführung der Wettfahrten und Veranstaltungen
- Erstellen der Endergebnisse, Abschlussveranstaltung
- Informieren der Presse
- Aufräumen und Ordnen des Geräts
- Sofortige Behebung von Defekten

Nach der Regatta

- Ergebnisse und Kurzbericht online stellen und an KV und Medien senden
- evtl. Nachsenden von Preisen und vergessenen Dingen
- aufgetretene Fehler dauerhaft abstellen
- Verbesserungsvorschläge niederschreiben und entsprechend verteilen/abheften

Organisationsteam Aufgabenzuordnung



Der Veranstalter überlässt die Aufgaben einem **Organisationsteam**, z.B. bestehend aus:
Sportwart (Für den Sportbetrieb im Verein zuständiges Vorstandsmitglied)
Wettfahrtleiter (Für die Durchführung der Wettfahrten am Wasser zuständig)
Landorganisationsleiter (Für Landorganisation, Verpflegung, Veranstaltungen zuständig)
Juryobmann (Für Regelauslegungen und Schiedsgericht zuständig)

Die Aufgaben im Einzelnen:

Sportwart

Der Sportwart ist für folgende Aufgaben zuständig, die er je nach Möglichkeiten delegieren kann, die er aber überwachen muss:

- Sämtliche Büroarbeiten, die im Rahmen aller Regatten des Vereins anfallen.
- Besorgen der Preise etc.
- Erstellung und Verwaltung des Regattabudgets
- Kontakt mit Behörden, Verbänden und Klassenvereinigungen
- Kontakt zur Presse
- Vertretung im Vereinsvorstand

Wettfahrtleiter

Der Wettfahrtleiter muss bei Regatten die Entscheidungen treffen.

Seiner Leitung unterstehen:

- Die Startschiffmannschaft
- Die Funktionsboote und deren Mannschaft
- Die Sicherheitsboote

Er ist für den gesamten technischen Ablauf während der Regatta zuständig. Er kann bestimmte Aufgaben und Verantwortlichkeiten delegieren, z.B. Sicherheitsboote

Leiter Landorganisation

Er ist für alles zuständig, was mit der Veranstaltung zu tun hat, aber nicht mit dem direkten Wettfahrtablauf. Das sind insbesondere:

- Platzorganisation
- Festveranstaltungen
- Verpflegung

Juryobmann

Er ist für alle schiedsrichterlichen Fragen zuständig und organisiert das Schiedsgericht und dessen Zusammenarbeit mit dem Wettfahrtbüro

Personalerfordernisse Checkliste



Für jede Regatta sollte eine Checkliste mit Namen und Kontaktdaten aller Beteiligten geführt werden. Die hier gezeigte Liste kann dazu als Hilfestellung dienen und entspricht dem Personalbedarf einer größeren Ranglistenregatta.

Regatta:	Datum:	
Funktion	Name(n)	Benachrichtigt am
Sportwart (Vorstandsverantwortlicher)		
Regattabüro		
Check-In		
Ergebnisdienst		
Pressedienst		
Begrüßung, Siegerehrung		
Wettfahrtleiter (Startschiff)		
Stellvertr. Wettfahrtleiter (Startschiff)		
Protokollführer (Startschiff)		
Zeitgeber (Startschiff)		
Tonnenleger Fahrer (Boot 2)		
Tonnenleger Helfer (Boot 2)		
Pin-End-Boot Fahrer (Boot 3)		
Pin-End-Boot Helfer (Boot 3)		
Sicherungsboot Fahrer (Boot 4)		
Sicherungsboot Helfer (Boot 4)		
Sicherungsbootfahrer (Boot 5)		
Sicherungsbootbesatzung (Boot 5)		
Juryobmann (Boot 6)		
Schiedsrichter (Boot 6)		
Schiedsrichter		
Landorganisationsleiter		
Einweiser Parkplätze/Trailer		
Organisation Veranstaltung		
Festorganisation		
Küchendienst		
Obmann Technisches Komitee		
Helfer Technisches Komitee		
Ausrüstungskontrolleur		

Anmerkung: Diese Liste muss natürlich auf die Verhältnisse vor Ort ergänzt werden

Aufgabenverteilung im Wettfahrtkomitee



Tonnenleger

- Legt alle Bahnmarken mit Ausnahme Startbahnmarke (und Lee-Tor)
- Bleibt in Luv
- Misst und beobachtet Wind
- Ist bereit zum Verlegen in Luv.

Fahrer

- Ausrüstung auf Vollständigkeit und Funktion kontrollieren

Helfer

- Tanken
- Verpflegung

Pinendboot

- Legt Startbahnmarke und kontrolliert (oder legt) Lee-Tor
- Hilft bei Frühstarterkennung
- Bleibt in Lee
- Ist bereit Bahnänderungen anzuzeigen
- Ist bereit zum Verlegen in Lee.
- Schreibt Zieleinlauf von Gegenseite mit

Fahrer

- Ausrüstung auf Vollständigkeit und Funktion kontrollieren

Helfer

- Tanken
- Verpflegung

Startschiff - Wettfahrtleiter

- Regattaausrüstung auf Vollständigkeit und Funktion kontrollieren.
- Entscheidet Zeitablauf
- Legt Bahn, Bahnlänge, Startverschärfung fest

- Ist Funkzentralstation.

- Entscheidet Frühstarts

- Entscheidet Änderungen beim Wettfahrtablauf.

Startschiff – stellvertr. Wettfahrtleiter

- Motorbootfunktion und Tankfüllung kontrollieren.
- Fährt Startschiff

- Zuständig für Ankern

- Setzt die Signale

- Hilft bei Frühstarterkennung

Startschiff – Zeitgeber

- Sorgt für Verpflegung.
- Hilft beim Anwesenheits-Check
- Macht am Start die Uhr

- Gibt akustische Signale

- Führt zweite Zielliste und gleicht diese ab.

Startschiff – Protokoll

- Sorgt für alle Papiere und Schreibutensilien an Bord
- Führt Anwesenheit – Checkliste
- Führt Wettfahrtprotokoll

- Führt Zielliste und gleicht diese ab.

- Übermittelt die Ergebnisse ins Büro

Büro-/Landdienst

- Ausgabe der Segelanweisungen
- Zahlungseingang
- Haftpflichtversicherung, etc.
- Haftungsausschluss-Unterschrift
- Aktualisieren Meldeliste
- Zusammenstellen der Papiere für WL
- Telefondienst, Funkdienst
- Flaggen, Durchsagen an Land
- Aushänge über Termine,

- Ergebnisse veröffentlichen

- Proteste annehmen,

- Protestfristen aushängen

- Informiert Jury, Küche, etc.

- Preisverteilung vorbereiten

- Presse versorgen

- Mädchen für alles

Tafel für Bekanntmachungen Signalmast an Land



Wichtigstes Kommunikationsmittel

- Die Tafel für Bekanntmachungen und der Signalmast an Land sind die wichtigsten, offiziellen Kommunikationsmittel zwischen den Komitees und den Teilnehmern.
- Die Segelanweisungen müssen ihre Standorte beschreiben (WR J2.1(7), J2.2(6)).

Online Board

- Man sollte ein Online Board benutzen. Das Regattaprogramm Manage2Sail, das der DSV seinen Vereinen kostenfrei zur Verfügung stellt, bietet ein solches Online-Board. Alle Bekanntmachungen kann man zusätzlich ausdrucken und aushängen.

Was muss der Veranstalter aushängen bzw. im Online Board veröffentlichen

- Erlaubnisse für Änderungen der Klassenbestimmungen (WR 87)
- Mitglieder des Schiedsgerichts (WO 9.2)
- Änderungen im Programm

Was muss das Wettfahrtkomitee aushängen bzw. im Online Board veröffentlichen

- Änderungen oder Zusätze zu den Segelanweisungen
- Ergebnisse von Clearing-Anträgen (Mannschaftswechsel, Materialersatz, Änderung der Segelnummer, Erlaubnisse des Auskranens, etc.)
- Black-Flag Disqualifikationen (BFD) für ausstehende Wiederholungswettfahrt
- Ergebnislisten, aktueller Stand
- Informationen über Proteste durch das Wettfahrtkomitee (Frist beachten, WR 61.1(b))
- Protestfristen
- Änderungen im Zeitplan (Frist der Segelanweisung beachten)

Was muss das Protestkomitee aushängen bzw. im Online Board veröffentlichen

- Informationen über Proteste durch das Protestkomitee (Frist beachten, WR 61.1(b))
- Bestrafungen nach Anhang P (Normalerweise innerhalb der Protestfrist)
- Zeitplan für Anhörungen (Normalerweise 30 min nach Ende Protestfrist)
- Ergebnisse von Anhörungen

Fristen und Archivierung

- Alle Aushänge und online-Bekanntmachungen müssen innerhalb bestimmter Fristen, die in den Segelanweisungen festgelegt sein müssen, ausgehängt werden.
- Alle offiziellen Aushänge sollten Datum und Uhrzeit des Aushangs (von ... bis ...) enthalten, laufend durchnummeriert sein und als Zweitschrift abgeheftet werden.

Aufmerksam machen

- Bei allen wichtigen Mitteilungen (z.B. bzgl. Segelanweisungen, Zeitplan, Treffen, etc.) müssen die Teilnehmer durch Zeigen der Flagge L und ein akustisches Signal auf diese Mitteilung aufmerksam gemacht werden.
- Flagge L sollte nach angemessener Zeit wieder entfernt werden und nicht während der ganzen Regatta am Flaggenmast hängen.

Zweite Tafel für Aushänge

- Für Aushänge wie Einladungen zu Abendveranstaltungen, Verkaufsanzeigen, Mitteilungen der Klassenvereinigung sollte eine andere Tafel zur Verfügung stehen.

Mündliche Mitteilungen

- Nur mündliche Mitteilungen, z.B. beim Skippersmeeting, können nicht als offizielle Mitteilungen angesehen werden. (WR 90.2(c) und dazu WS Case 32)
- Sollten in dringenden Fällen Änderungen der Segelanweisungen auf dem Wasser erfolgen, so müssen diese in schriftlicher Form jedem Boot vor dem Ankündigungssignal ausgehängt werden.
- Eine mündliche Anweisung auf dem Wasser ist nur nach einem in den Segelanweisungen beschriebenen Verfahren zulässig (WR 90.2 (c)).

Bahnlegung



Bahnen um feste Bojen

Dabei liegen Bojen an festgelegten Orten und eine oder mehrere Bahnen um diese Bojen sind in den Segelanweisungen beschrieben. Das Wettfahrtkomitee entscheidet vor dem Start welcher dieser Bahnen verwendet wird und signalisiert dies durch Flaggen oder Tafeln. Solche Bahnen um feste Bojen sind bei Langstreckenwettfahrten und bei Wettfahrten auf kleinen Seen sinnvoll.

Bahnen, die nach dem Wind ausgerichtet werden

Bei allen wichtigen Klassen-Regatten werden die Bahnen an Windrichtung und Windstärke orientiert, damit alle taktisch und technisch wichtigen Kurse in einer Regatta auch vorkommen. Die wichtigsten sind Up and Down – Kurse, Dreieckskurse, deren Beschreibungen in den Wettfahrtregeln im Anhangs S – Standardsegelanweisungen zu finden sind. Daneben verwenden viele Klassen Trapezkurse mit Inner- und Outerloop, wodurch sich mehrere Gruppen bei gleicher Startlinie und gleicher Ziellinie schön trennen lassen. Diese findet man in den Race-Management Manual von World Sailing

https://www.sailing.org/raceofficials/internationalraceofficer/document_library.php

Bahnanzeige und Bahnskizze

Das Wettfahrtkomitee muss die Bahn anzeigen (WR 27.1). Dies geschieht im Regelfall durch eine Flagge oder Tafel. Man kann auf diese Anzeige verzichten, wenn nur eine einzige Bahn vorgesehen und durch die Segelanweisungen festgelegt ist. Bei jeder Bahnbeschreibung oder Bahnskizze müssen die Reihenfolge der Bahnmarken und die Bootsseite, an der sie zu passieren oder zu runden sind, angegeben werden. Die Unterscheidung zwischen Passieren und Runden steht in WR Definition „Absegeln der Bahn“.

Vermeidung kritischer Wegerechtssituationen

Um kritische Wegerechtssituationen mit vielen gleichzeitig ankommenden Booten zu vermeiden ist folgendes bewährter Standard

- **Ausreichend lange Startkreuzstrecke**
Damit sich das Feld bis zum ersten Verdichten an der Luvbahnmarke etwas aufgeteilt hat, sollte bei Booten gleicher Geschwindigkeit der erste Schenkel mindestens die Länge „Anzahl der Boote x Bootslänge x 5“ haben.
- **Luvbahnmarke an Backbord zu Passieren**
Beim Passieren an Steuerbord ändert sich das Wegerecht zwischen Booten auf unterschiedlichem Schlag von denen eines Wenden muss 3 mal kurz hintereinander
- **Ablaufbahnmarke bei Up and Down Kursen**
Die Ablaufbahnmarke sollte Halbwind etwa 50 m von der Luvbahnmarke sein, damit die direkt nach der Bahnmarke Vorwind fahrenden Boote nicht in die ankommenden Kreuzenden Boote fahren
- **Tor in Lee, statt einzelner zu rundender Bahnmarke**
Bei einem Tor teilen sich größere Pulks in zwei kleinere Pulks
- **Ziel außerhalb des letzten Schenkels**
Dadurch werden Konflikte zwischen Booten die noch auf dem vorletzten Schenkel sind, und Booten, die durchs Ziel fahren oder nach Zieldurchgang herumsegeln, vermieden.

Länge der Bahnschenkel

- Die Länge der Bahn und deren einzelner Schenkel ist entsprechend der Windstärke an die geplante Wettfahrtdauer (Sollzeit) anzupassen.
- Die Längen der Bahnschenkel werden im Regelfall mit GPS bestimmt

Startlinie und Signale



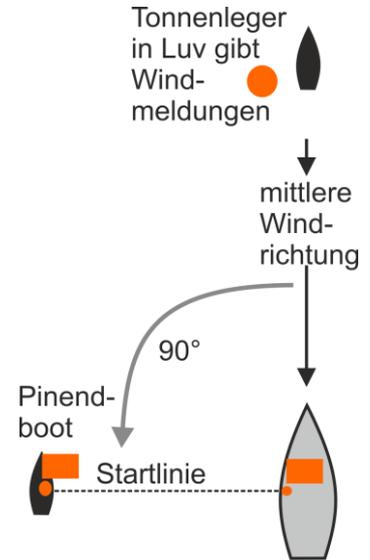
Länge der Linie

Die Länge der Linie sollte etwa Zahl der Boote mal Bootslänge + 40% sein (GPS)

- Bei sehr starkem richtungskonstantem Wind eher länger
- Bei leichtem stark oszillierendem Wind eher kürzer

Richtung der Linie:

- Die Linie sollte möglichst exakt senkrecht zur mittleren Windrichtung ausgerichtet sein, Startboot links, Pinend rechts.
- Die mittlere Windrichtung erhält man aus Daten des Tonnenlegers in Luv und Messungen am Startschiff.
- Die Richtung der Linie muss an das Verhalten der Segler angepasst werden. Sie stimmt, wenn beide Seiten der Linie etwa gleich stark angenommen werden. Sie muss korrigiert werden, wenn eine Linienseite wesentlich stärker als die andere angenommen wird.



Pinend

- Das Pinend sollte ein Schlauchboot mit oranger Flagge sein, das sich an der Ankerleine vor und zurück lassen kann.
- Ist das Pinend eine Spierentonne mit oranger Flagge sollte das Pinendboot in den letzten Sekunden genau in der Peilung liegen.

Üblicher Beginn des Startvorgangs

Zeit	Peilflagge	Startflaggen	Ton	andere Flaggen	Bedeutung Alternativen
davor					Startschiff folgen oder AP bzw. 1.HS
10 min	↑		●		Es geht los
6 min				↓	Wenn AP oder 1.HS war, dann 1 Ton
5 min		Klasse ↑	●		Ankündigung
4 min		Klasse ↑	●		Vorbereitung oder U, Black (I, Z)
1 min		Klasse ↓	●		1 Minute
0 min		Klasse ↓	●		Start
kurz danach					Gültig, kein OCS
			●	↑	Gültig, Einzelrückruf nicht bei U, Black
			●●	↑	Ungültig Gesamtückruf

Startdurchführung



Vorbereitung

- Alle benötigten Flaggen sind angeschlagen (bei Leinensystem) bzw. griffbereit (bei Stangensystem).
- Die Bahnanzeige ist bereit.
- Eine Tafel und Stifte stehen bereit, falls bei Black Flag Allgemeiner Rückruf.
- Das Signalhorn ist getestet und der Bedienknopf beim Zeitgeber.
- Die zentrale Uhr ist für alle, insbesondere den Zeitgeber, gut sichtbar.
- Wettfahrtleiter hat Diktiergerät (Kopfmikro) und Fernglas bereit.
- Protokollführer hat Startprotokoll bereit.

Durchführung

Zeitgeber

- Spricht laut und deutlich alle vollen und halben Minuten sowie die letzten Sekunden.
Beispiel: „1 Minute bis Klassenflagge ...30s ...10s bis Klasse ...5 ...4 ...3 ...2 ...1 ...Klasseflagge, 1 Minute bis „Papa“ “
- Die letzten Sekunden drückt er/sie beim Handfunkgerät die Sprechtaaste, damit das Pinend genaue Zeit hat und alle anderen informiert sind.
- Wenn die Boote über Funkgeräte verfügen und es einen offiziellen für alle bekannten Kanal gibt, verwendet der Zeitgeber beim Durchgeben der Zeiten diesen Kanal.
- Der Zeitgeber kann bei geeigneter Anordnung auch das Signalhorn auslösen.

Flaggengast (meist stellvertretender Wettfahrtleiter)

- Gibt zeitgenau die richtigen Flaggensignale. Bahnanzeige nicht vergessen!
- Achtet auf eventuelle Zahlendreher beim Diktat.
- „AP“ bis wenige Sekunden vor dem Start,
„X-Ray“ und „1. Hilfsstander“ beim Start parat haben.

Wettfahrterleiter (kann Teile auch an einen Startrichter delegieren)

- Gibt vor, welche Startstrafen (Flaggen als Vorbereitungssignal) verwendet werden.
- Lässt bis spätestens zum Vorbereitungssignal die Linie korrigieren.
- Beobachtet das Verhalten des Starterfeldes und spricht wie in einem Film-Drehbuch in den letzten 2 Minuten das Geschehen auf der Startlinie laut und deutlich auf ein Tonaufzeichnungsgerät (Kopfmikrofon).

Beispiel: „Noch zwei Minuten bis zum Start der dritten Wettfahrt der H-Boot-Klasse, Feld nähert sich langsam der Startlinie, etwa 10 Boote sind hinter dem Startschiff, etwa 30 segeln in 25m Abstand zur Linie parallel zu ihr.
(Letzte Minute) Etwa 10 Boote nähern sich dem Pinend, in der Mitte sind noch 20 m bis zur Linie, (20s) 40m vom Startschiff nähern sich 1288, 1357, 1244, 1134 auf 15m, (10s) 1357 und 1244 sind schon 10 m an der Linie, am Pinend ist noch Luft, (5s) 1134 zieht an (noch 5m), (4s) 1357 geht mit, (3s) 1244 auch, (2s) 1134 drüber, (1s) 1357 drüber, (0) Einzelrückruf! “

- Legt die Entscheidungen fest, die sein können:
 - Startverschiebung (bis wenige Sekunden vor dem Start)
 - Start klar
 - Einzelrückruf
 - Gesamtrückruf

Protokollführer

- Schreibt alle genannten Nummern auf, kreist ein, wenn über der Startlinie, streicht durch, wenn korrigiert.
- Überträgt alles ins Wettfahrtprotokoll.

Pinend

- korrigiert auf Anweisung spätestens bis zum Vorbereitungssignal die Linie.
- Beobachtet wie der Wettfahrtleiter in den letzten Minuten das Feld und protokolliert Frühstarter analog zum Wettfahrtleiter.
- Gibt dem Wettfahrtleiter über Telefon seine Erkenntnisse direkt nach dem Start durch.
Dupliziert, wenn gewünscht, die Flaggensignale „AP“, „X-Ray“, „1. Hilfsstander“

Startstrafen



Frühstarts psychologisch reduzieren?

- Die Linie muss gerecht erscheinen (gleichmäßige Verteilung auf die ganze Linie!)
- Die Segler müssen sich beobachtet fühlen! Kontrollboot - Fernglas - Tonband - Video
- Die Segler müssen wissen, dass kein Frühstart durchgeht.
- Das Wettfahrtkomitee sollte schnell und zügig die Linie auslegen und den Startvorgang zeitgerecht beginnen. Unentschlossenes Warten fördert die Nervosität der Teilnehmer.



Normaler Start mit Papa (empfohlen für den ersten Start bei kleinen Feldern)

Der Start mit Papa ermöglicht es den Teilnehmer, wenn sie vor oder nach dem Startsignal auf der Bahnseite der Startlinie sind, an beliebiger Stelle zur Vorstartseite der Linie zurückzukehren und zu starten. (Siehe WR 28.1 und Definition „Starten“)

Vorteil: Wenn in der letzten Minute ein Boot zu früh an die Linie kommt, kann es einfach wieder eintauchen, ohne dass es bestraft wird.

Nachteil: Verleitet, besonders bei Jollenklassen, Boote dazu, sich lange auf der Bahnseite der Linie aufzuhalten und kurz vor dem Start einzutauchen, was dem Wettfahrtleiter die freie Sicht auf die Linie erschwert.



Start mit India (wird nicht empfohlen)

Beim Start mit India müssen Teilnehmer, wenn sie in der letzten Minute auf der Bahnseite oder ihrer Verlängerung sind über eine der Verlängerungen auf die Vorstartseite zurückkehren bevor sie starten. (WR 30.1)

Vorteil: Der Startrichter hat in der letzten Minute freie Sicht auf die Linie.

Nachteil: Es gibt mehr Pulkbildungen an den Enden und zu früh Startende ziehen den Rest des Feldes mit über die Linie, wenn sie zum Pinend fahren um sich zu bereinigen. Es gibt deshalb im Regelfall mehr ungültige Starts als bei Papa.



Start mit Zulu (wird nicht empfohlen)

Beim Start mit Zulu können Teilnehmer, die in der letzten Minute im Dreieck aus Startlinie und erster Bahnmarke sind, wie bei Papa auf die Vorstartseite eintauchen, werden aber mit Zusatzpunkten bestraft, die auch nach einem Wiederholungsstart zählen. (WR 30.2)

Vorteil: Der Startrichter hat in der letzten Minute freie Sicht auf die Linie.

Nachteil: Zurücktauchen oft schwer erkennbar. Die Regel wird von vielen nicht vollständig verstanden und ist für den Auswerter kompliziert.



Start mit Uniform (bei großen Feldern empfohlen)

Beim Start mit Uniform werden Teilnehmer, die in der letzten Minute im Dreieck aus Startlinie und erster Bahnmarke sind, disqualifiziert. Bei einem Wiederholungsstart dürfen sie mitstarten. (WR 30.3)

Vorteil: Der Startrichter hat in der letzten Minute freie Sicht auf die Linie. Das Wettfahrtkomitee muss bei einzelnen Frühstartern kein Rückrufsignal geben.

Nachteil: Keine Entlastung möglich.



Start mit Schwarz (manchmal geht es nicht anders)

Beim Start mit Schwarz werden Teilnehmer, die in der letzten Minute im Dreieck aus Startlinie und erster Bahnmarke sind, disqualifiziert. Bei einem Wiederholungsstart dürfen erkannte und angezeigte Frühstartern nicht mitstarten. (WR 30.4)

Nach einem allgemeinen Rückruf unter Schwarz muss die Wettfahrtleitung die Nummern aller erkannten Verletzer aufschreiben und aushängen (Lima setzen!) so dass alle dies lesen können. Erst dann darf das Wettfahrtkomitee die Wettfahrt neu starten.

Vorteil: Der Startrichter hat in der letzten Minute freie Sicht auf die Linie. Das Wettfahrtkomitee muss bei einzelnen Frühstartern kein Rückrufsignal geben.

Nachteil: Keine Entlastung möglich, großer Zeitverlust und auch Ungerechtigkeitsempfinden bei allgemeinem Rückruf.

Beachte: Bevor man zur Schwarzen Flagge und bevor man zum Allgemeinen Rückruf unter Schwarz greift, sollte man genau überlegen, ob die Linie auch wirklich gleichmäßig angenommen wird und von der Länge richtig ist. (Im Zweifel hat man AP)

Bahnänderung Bahnabkürzung

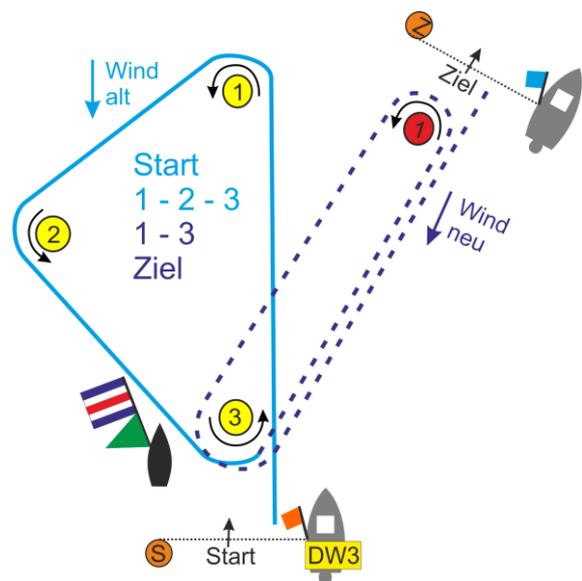


Grundprinzipien einer guten Wettfahrt

- Die Wettfahrtslänge und das Verhältnis verschiedener Kurse (Kreuz, Vorwind, Raum) sollten sich an den Wünschen der Klasse ausrichten. Außerdem sollten große Pulks an Bahnmarken weitgehend vermieden werden. In den Segelanweisungen wird dies durch die Sollzeit und geeignete Bahnen festgelegt.
- Die geplante Wettfahrtdauer (Sollzeit) sagt dem Segler, wie lange er sich konzentrieren muss.
- Das Bahnschema sagt dem Segler, in welchem Verhältnis seine Fähigkeiten auf den einzelnen Kursen für den Erfolg in der Regatta von Bedeutung sind.
- Diese beiden Spielregeln für den Segler sollte das Wettfahrtkomitee bei seinen Entscheidungen zu Bahnlegung und Anpassung der Bahn stets berücksichtigen.

Bahnänderung

- Das Wettfahrtkomitee sollte auf Windänderungen reagieren, damit der Grundgedanke der Bahn erhalten bleibt.
- Sie sollte insbesondere eine Anpassung der Kreuzstrecke und des Vorwindganges an eine neue Windrichtung vornehmen.
- Die Änderung eines Schenkels muss angezeigt werden, bevor das erste Boot ihn beginnt.
- Die neue Bahnmarke muss zu dem Zeitpunkt noch nicht liegen. (WR 33)
- Neue Bahnmarken sollten sich farblich von den alten unterscheiden, damit man sie legen kann, wenn die alte noch gebraucht wird.
- Auch eine Verkürzung oder Verlängerung der Schenkel, um sich der Sollzeit anzunähern, ist eine sinnvolle Bahnänderung.
- Das Team muss eingespielt sein.

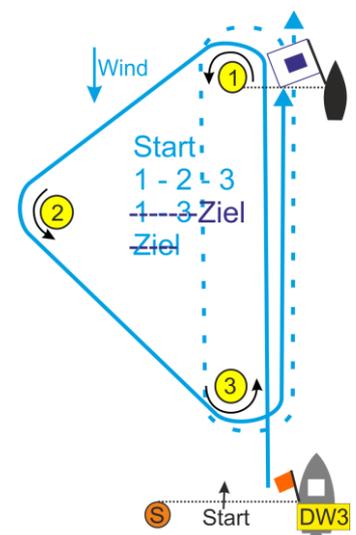


Empfehlungen

- Keine Bahnänderung bei Änderung der Windrichtung von 10° und weniger.
- Bahnanpassung bei Änderung der mittleren Windrichtung um 15° und mehr.
- Bei konstanter Windrichtungsänderung oberhalb 45° evtl. an Abbruch denken.
- Änderungen der Schenkellänge sollten unterhalb 50% der Ursprungslänge bleiben.

Bahnabkürzung

- Es ist besser die Schenkellängen gemäß WR 33(b) zu verkleinern als die Anzahl der Schenkel gemäß WR 32 zu verringern.
- Bei Bahnabkürzung gemäß WR 32.2 ist das Ziel immer dort, wo die Abkürzung mit Flagge S und zwei Schallsignalen gezeigt wird und nicht anschließend. Es gibt keine Flagge Blau.
- An einer einzelnen Bahnmarke legt sich das Boot mit Flagge S senkrecht zum letzten Bahnschenkel auf die Seite der Bahnmarke an der die Boote diese normal passieren würden.
- An einem Tor legt sich das Boot mit Flagge S direkt an eine Torbahnmarke, da die Ziellinie zwischen den Torbahnmarken ist.



Abbruch



Voraussetzungen für einen Wettfahrtabbruch (Siehe WR 32.1)

- Schlechte Wetterbedingungen
- Mangelnder Wind, so dass das Zeitlimit nicht erreicht werden kann
- Fehlende oder vertriebene Bahnmarke
- Andere Gründe, die Fairness oder Sicherheit des Wettbewerbs unmittelbar beeinflussen

Folgen eines Abbruchs:

- Gemäß der Definition Abbruch der WR ist eine abgebrochene Wettfahrt ungültig, kann aber wiederholt werden.
- Bricht das Wettfahrtkomitee die Wettfahrt vor Zieldurchgang des ersten Bootes ab, ist diese Entscheidung endgültig, auch wenn die Voraussetzungen von WR 32.1 nicht erfüllt waren.
- Bricht das Wettfahrtkomitee die Wettfahrt ab, wenn bereits einige oder alle im Ziel sind, können Teilnehmer, die dadurch benachteiligt wurden Wiedergutmachung beantragen, wenn der Abbruch nicht die Bedingungen von WR 32.1 erfüllt.

Abbruch oder Beendigung aus Sicherheitsgründen

- Erhält das Wettfahrtkomitee Informationen, die die Sicherheit des Wettbewerbs gefährden, wie nahendes Gewitter, so sollte es die Wettfahrt möglichst rechtzeitig beenden. Dazu kann es die Wettfahrt an jeder Bahnmarke abkürzen oder die Wettfahrt abbrechen. In jedem Fall sollte beides so geschehen, dass die Boote vor Eintritt des Ereignisses in Sicherheit sind.
- Bricht es die Wettfahrt ab, so ist diese auch für bereits durchs Ziel gegangene ungültig.
- Damit die Boote bei nahendem Unwetter auch zielgerichtet in den Hafen fahren, hilft folgende Segelanweisung: „Wenn auf einem Boot der Wettfahrtleitung das Signal N über H gezeigt wird, müssen alle Boote unverzüglich zum Hafen zurückkehren.“
- Fordert der Veranstalter oder die Genehmigungsbehörde, dass bei amtlicher Sturmwarnung abbrechen ist, kann man durch eine Segelanweisung der folgenden Form einen bereits laufenden Zieleinlauf noch sichern: „Bei Einsetzen der amtlichen Sturmwarnung ist die Wettfahrt abgebrochen oder wird, wenn bereits Boote durchs Ziel gegangen sind, durch die Wettfahrtleitung beendet. In diesem Fall, werden alle durchs Ziel gegangenen Boote entsprechend ihres Zielplatz gewertet und alle anderen noch auf der Bahn befindlichen Boote erhalten 2 Punkte mehr als das letzte durchs Ziel gegangene Boot.“

Abbruch bei schlechten Windbedingungen

- Segeln bei schlechten Windbedingungen fördert Unfairness, ist aber nicht unfair!
- Die Frage, ob der Wind für eine Wettfahrt noch ausreichend oder zu viel ist, hängt sehr stark vom Anspruch der Klasse an die Regatta ab. Meisterschaftsregeln von Klassen geben für hochrangige Regatten die Zielrichtung vor. Hierzu zwei Beispiele:
 A-Cat: Eine Wettfahrt darf nicht gestartet oder fortgesetzt werden, wenn die durchschnittliche Windgeschwindigkeit in den letzten 15 Minuten weniger als 5 Knoten oder mehr als 22 Knoten betrug.
 Finn: Eine Wettfahrt darf unterhalb einer Windgeschwindigkeit von 5 Knoten, gemessen in Deckshöhe am Startschiff nicht gestartet werden und muss abgebrochen werden, wenn die Windgeschwindigkeit 5 Minuten lang weniger als 5 Knoten betrug.
 Bei weniger bedeutenden Regatten in windschwachen Binnenrevieren liegt das Limit am Start eher bei 4 Knoten (siehe RO 5.3.1) und während der Wettfahrt sollte der Wind zum Füllen der Spinnaker ausreichen.
- Wenn der Wind einschläft und die Segel herunterhängen wird abbrechen ohne langes Zögern meist von den Seglern gewünscht.

Abbruch bei Winddrehungen

- Ändert sich die mittlere Windrichtung kurz nach dem Start um mehr als 30°, so ist kurz entschlossenes abbrechen und anschließendes neu starten eine gute Wahl.
- Bei Winddrehungen um 45° oder mehr, die das weit verteilte Feld auf einer Kreuz- oder Vorwindstrecke völlig durcheinander würfeln, ist der Wettfahrtabbruch eine gute Option, nicht aber, wenn die Verschiebungen im Feld sich nur im kleinen Rahmen abspielen.

Zieleinlauf und Wertung



Zielorganisation:

- Benötigt wird mindestens ein Zielrichter und 2 Schreiber
- Diktiergerät und 1. Schreiber synchron. Nicht diktieren, wenn gehupt wird.
- Das Hupen beim Zieleinlauf ist nicht notwendig und stört die korrekte Registrierung
- 2. Schreiber schreibt unabhängig auf, indem er die Nummern selbst liest. Die Gefahr, einen vergessen zu haben, sinkt dadurch. Bei Zweifel in der Reihenfolge gilt das Diktiergerät bzw. der 1. Schreiber.
- Auf anderer Linienseite durch Pinend unabhängig mitschreiben lassen.
- Bei engen Zieleinläufen (besonders bei Vorwind-Ziel) Video mitlaufen lassen.

Kontrolle

- Nach dem Zieldurchgang werden die Listen gegeneinander abgeglichen.
- Außerdem werden sie mit der Starterliste abgeglichen und Frühstarter etc. vermerkt.
- Die Masterliste bleibt an Bord und wird mit dem Handy abfotografiert.
- Das Foto kann an den Auswerter zur Eingabe ins Regattaprogramm und anschließende Veröffentlichung versandt werden, sofern dies nicht Online vom Wettfahrtleitungsschiff aus erfolgt.

Auswertung:

- Im Regelfall verwendet man das vom DSV gestellte Computerprogramm Manage2sail
- Zur Not geht bei kleinen Feldern auch Excel
- Bei Durchgabe mit Funk (besser mit Handy!) den langen Segelnummern (zweiziffrige) Kennziffern zuordnen
- Vor Durchgabe mit Funk Listenabgleich
- Bei Durchsage mit Funk immer Gruppen a 5 Boote durchgeben und wiederholen lassen
- Überprüfung der Punkte bei allen Wertungen, die mit Buchstaben abgekürzt sind. (WR A10)
- Überprüfung der Punkte bei totem Rennen (gleichzeitiger Zieleinlauf)
- Überprüfen der Reihenfolge bei Punktgleichheit (WR A 8 und evtl Segelanw.)

Ergebnisbekanntgabe sobald als möglich:

- Die Ergebnisse sollten immer möglichst bald veröffentlicht werden. Auf diese Weise fallen Fehler rechtzeitig auf und können korrigiert werden. Wartet man bis zur Preisverteilung, dann führt ein möglicher Fehler zum Disaster.

Mindestanforderungen an eine Ergebnisliste (siehe auch Anlage 2 zur RO)

- Für die Regatta
 - Name der Regatta
 - Datum der Wettfahrttage
 - Veranstalter Verein (mit DSV-Nr)
 - Wettfahrtleiter und Stellvertreter
 - Obmann Protestkomitee und Mitglieder
 - Ranglistenfaktor
- Für jeder Einzelwettfahrt: Bahnlänge, Wettfahrtdauer, Windstärke
- Für jedes teilnehmende Boot:
 - Segelnummer,
 - Steuermann (Schiffsführer) und Crew jeweils mit Name, Vorname, Verein
 - Bei Jugendlichen für jeden Teilnehmer: Geburtsjahr
 - Wertung in den einzelnen Wettfahrten
 - Gesamtwertung (Punkte und Platz)

Ergebnisversendung:

Eine komplette Ergebnisliste ist direkt im Anschluss an jede Ranglistenregatta an die Klassenvereinigung (Zentrale) und den Regionalobmann der Klasse zu versenden und auf der Homepage des Clubs zu platzieren. (E-Mail-Liste!)

Wettfahrtbüro Ausrüstung



Besetzung

Das Wettfahrtbüro muss mindestens eine Stunde vor dem Auslaufen der Boote und bis die Proteste abgewickelt sind, von mindestens einer sachkundigen Person besetzt sein und erreichbar sein.

Es sollte mit folgender Mindestausrüstung ausgestattet sein:

Ausrüstung Büro	Veranstaltung		persönlicher Vermerk		
	Groß	Klein			
Internetanschluss	•	•			
Telefon	•	•			
Funkgerät als Verbindung zum WK	•	•			
Fax	•				
Lautsprecheranlage	•				
Megaphon für Durchsagen		•			
Nummern von Notdiensten	•	•			
Fax/Tel-Nummern von Presse	•	•			
Adressen/Tel-Num. Schiedsrichter	•	•			
Adressen/Tel-Num. techn. Komitee	•	•			
Adressen/Tel-Nummern Helfer	•	•			
Verzeichnis Hotels, Pensionen etc.	•	•			
Verzeichnis Werkstätten etc.	•	•			
Allgemeines Telefon-/Adressbuch	•	•			
Protestformulare	•	•			
Antrags/Clearings Formulare	•	•			
Satz Modellboote	•	•			
Wettfahrtprotokolle, Ziellisten etc.	•	•			
Ordnungsvorschriften Regattasegeln	•	•			
Wettfahrtregeln	•	•			
PC zur Regattaauswertung	•	•			
PC-Schreib Programm	•	•			
Kopiergerät + Papier und Toner	•	•			
Büromaterial, Kuverts, Briefmarken	•	•			
Vereinsstempel mit Stempelkissen	•	•			
Ladegerät für Funk-Akkus	•	•			
Kasse/Tresor	•	•			
Aktuell für die spezielle Regatta					
Ausschreibung	•	•			
Programm	•	•			
Segelanweisungen	•	•			
Regattaunterlagen der Teilnehmer	•	•			
Teilnehmerliste	•	•			
Meldegeldliste	•	•			
Regatta- und Meldeakten	•	•			
Klassenvorschriften	•				
Protestakten	•	•			
Fertig gravierte Preise, Urkunden etc.	•	•			

Sicherung auf dem Wasser

Merkblatt



Zweck von Sicherungsbooten:

Sicherungsboote haben den alleinigen Zweck im Falle von Unfällen deren Folgen für Leib und Leben so gering wie möglich zu halten.

Rettungsfähigkeit:

Die Sicherungsboote müssen die Rettungsfähigkeit gewährleisten. Sie besteht aus:

- **Zur Stelle sein**
Ein Helfer muss schnell erkennen, sowie eine Person in Gefahr geraten ist und muss sie schnell und sicher erreichen können.
- **Aufnehmen**
Der Helfer muss die in Gefahr geratene Person an Bord nehmen können.
- **Erste Hilfe**
Der Helfer muss die nötige Erstversorgung an Bord vornehmen können. ()
- **Rettungskette einleiten**
Der Helfer muss die Rettungskette in Gang setzen können

Einsatz der Sicherungsboote

- Der Einsatz (wo und wann) muss durch den Wettfahrtsleiter oder einen von ihm mit dieser Aufgabe betrauten Sicherheitskoordinator vorher abgesprochen werden.
- Jegliche von diesen Absprachen abweichenden Handlungen bedürfen der vorherigen Genehmigung durch den Sicherheitskoordinator.

Melden

- Sämtliche Hilfs- und Rettungsmaßnahmen müssen dem Sicherheitskoordinator gemeldet werden, der diese protokolliert.

Wichtigsten Bergungsgrundsätze

- Nähern Sie sich Personen nicht mit der Schraubenseite - Gang raus! – Motor aus!
Verletzungsgefahr durch Schraube ausschließen!
- Beim Nähern an gekenterte Boote auf Leinen im Schraubenbereich achten.
- Erst Personen bergen - nach anderen Hilfsbedürftigen schauen, zuletzt Boot bergen.
- Abgeborgene Boote als solche kennzeichnen z.B. durch Anbringen eines Schwimmkörpers mit Aufschrift oder ein langes Stück Absperband am Bug.

Hauptrisiken für Personen bei der Durchführung von Wettfahrten in Bayern

- Zusammenstoß zwischen Booten;
- Verletzungen durch Materialschäden oder falsche Manöver;
- Person über Bord.
- Kenterung mit Person unter dem Boot
- Überraschend auftretende Gewitter mit Blitzschlag und böigem Sturmwind;
- Überraschend auftretende Unsichtigkeit (Nebel, starker Regen, Schnee)
- Akute Krankheit eines Teilnehmers

Ausrüstung

- Mindestens 2 aber nicht mehr als 3 Besatzungsmitglieder
- Erste Hilfe Kasten (incl. Rettungsfolie und Tape)
- Schwimmkörper, Rettungsleine
- Kappmesser, Drahtschneider
- Funkgerät, Handy und Notfalllisten (Im Zweifelsfall: 112)

Boote bergen, Schleppen

- Das Aufrichten, Bergen und Schleppen von Booten ist nicht primäre Aufgabe von Sicherungsbooten. Es sollte nur auf Anweisung bzw. mit ausdrücklicher Zustimmung durch den Sicherheitskoordinator erfolgen.

Verhaltensregeln für Sicherungs- und Begleitboote



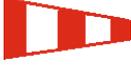
Ereignis	1. Schritt	2. Schritt
Boot kentert	Köpfe zählen	siehe unten
Boot gekentert – Alle am Boot	Standby - Beobachten	Teilnehmer, die Hilfe brauchen, sollen mit offener Handfläche winken, Teilnehmer die Hilfe ablehnen sollen mit einer Hand und geschlossener Faust winken
Einhandjolle gekentert – Person fehlt	Sofort hinfahren	Boot abgeborgen? Falls nein, Person suchen (meist in Luv), aufnehmen, beruhigen und zum Boot bringen. evtl Hilfe beim Suchen anfordern
Zweihandjolle durchgekentert – Person fehlt	Sofort hinfahren	Beim Aufrichten in die Seitenlage helfen, eventuell ist der Person unterm Boot verhängen. Im Zweifelsfall Hilfe anfordern
Kat/Skiff durchgekentert – Person fehlt	Sofort hinfahren	Wenn Person unterm Boot verhängen, eventuell Wanten kappen oder Trampolin aufschlitzen.
Boot fährt unkontrolliert oder Person winkt	Hinfahren, Kontakt aufnehmen	siehe unten
Teilnehmer verletzt	Abbergen – 1.Hilfe – Rettungskette in Gang setzen	Teilnehmer an Land (bringen oder bringen lassen), Aufsicht über Boot möglichst an Trainer übergeben
Boot segelbar, aber Mannschaft überfordert	Mit Mannschaft reden, Situation besprechen	Aufsicht möglichst an Trainer übergeben, Mannschaft aufnehmen, Boot kennzeichnen (z.B. 3m Absperrband am Bug festmachen) Sicherheitskoordinator informieren
Boot defekt, Mannschaft o.k.	Mit Mannschaft reden, Situation besprechen	Mit Sicherheitskoordinator besprechen. Bei Schlepp möglichst keine Sicherheitsreserven abziehen, sondern Trainer beauftragen oder bis Ende Wettfahrt warten.
Mann über Bord	zum Mann fahren, aufnehmen	Warten ob das Boot kommt und ihn übernimmt (Das Boot darf dann Regatta fortsetzen). Sonst zum Boot hinfahren und Situation klären, Sicherheitskoordinator informieren.
Kielboot kentert oder droht zu sinken	Personen aufnehmen oder mit Schwimmwesten versorgen	Sicherheitskoordinator informieren, Hilfe anfordern. Durch ausreichend Leine mit Schwimmkörper Ort kennzeichnen. GPS Koordinaten aufschreiben.

Ausrüstung Sicherungsboot Checkliste

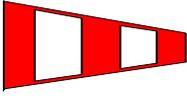
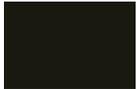
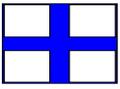
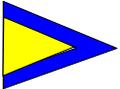


	Datum	Datum	Datum	Datum	Datum
Fahrer					
Beifahrer					
5 Schwimmwesten					
Rettungsring mit Wurfleine					
Badeleiter					
Bootshaken mit stumpfer Nase					
Verbandskasten					
Rettungsfolie					
Funk					
Mobiltelefon (Nummern eingegeben)					
Signalmittel (Trillerpfeife)					
Schwimmkörper mit Aufschrift					
Wasserfestes Papier					
Bleistift, Wasserfester Filzstift					
Absperrband					
Telefonliste (Wasserfest)					
Verhaltensregeln (Wasserfest)					
Reservekanister und Trichter					
Schlepplleine					
Hahnepot zum Schleppen					
Werkzeug					
Klebeband					
Kabelbinder					
Paddel					
Fender					
Notflagge					
Notlicht					
Feuerlöscher					
Schöpfgerät					
Anker					
Fernglas					
GPS					

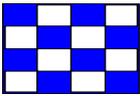
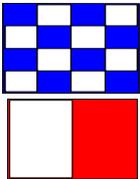
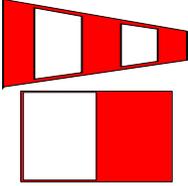
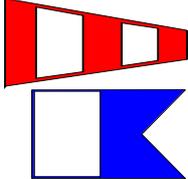
Signalliste farbig (Keine Segelanweisung)

Optisch	Akustisch	Bedeutung
Y 	↑ •	Persönliche Auftriebsmittel sind zu tragen WR 40
Warnleuchten am Ufer		
L 	↑ •	An Land: Bekanntmachung beachten Am Schiff: In Rufweite kommen.
AP 	↑ •• ↓ •	Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben. WR 27.3 Mit Zahlenwimpel - um Zahl der Stunden verschoben 1 Minute nach Entfernen erfolgt Ankündigung an Land Entfernen: Auslaufen, Start in ca.Minuten
N 	↑ ••• ↓ •	WR 32.1 Abbruch Wettfahrt, Rückkehr zum Startgebiet. 1 Minute nach Streichen erfolgt Ankündigung
H 	mit N oder AP	Fahren Sie in den Hafen, weitere Signale an Land an Land mit AP: Nicht auslaufen
A 	mit N oder AP	Heute keine Wettfahrt mehr
Bahn 	Vor oder mit Klasse	Die zugehörige Bahn (siehe SA) ist zu segeln
Orange 	↑ •	Flagge ist gleichzeitig Startlinienmarkierung Es wird bald gestartet
Klassenflagge 	↑ • ↓ • mit and Flag	WR 26 Ankündigungssignal (- 5 min) Startsignal (0 min) Flaggen-Signal gilt nur für die angezeigte Klasse
P 	↑ • ↓ -	WR 26 Vorbereitungssignal (- 4 min) Entfernen ist 1-Minutensignal (-1 min)
I 	↑ • ↓ -	WR 26 Vorbereitungssignal (-4min), WR 30.1 gilt Entfernen ist 1-Minutensignal - Verbotszeit (-1 min)
Z 	↑ • ↓ -	WR 26 Vorbereitungssignal (-4min), WR 30.2 gilt Entfernen ist 1-Minutensignal - Verbotszeit (-1 min)
U 	↑ • ↓ -	WR 26 Vorbereitungssignal (-4min), WR 30.3 gilt Entfernen ist 1-Minutensignal - Verbotszeit (-1 min)
Schwarz 	↑ • ↓ -	WR 26 Vorbereitungssignal (-4min), WR 30.4 gilt Entfernen ist 1-Minutensignal - Verbotszeit (-1 min)
X 	↑ •	WR 29.1 Einzelrückruf bzw. Verletzung von Regel 30.1
1.Hilfs- stander 	↑ •• ↓ •	WR 29.2 Allgemeiner Rückruf 1 Minute nach Entfernen erfolgt Ankündigung
S 	↑ ••	WR 32.2 Bahnabkürzung: Ziel an dieser Bahnmarke Bei einem Tor: Ziel zwischen Torbahnmarken
C 	• - - - •	WR 33 Änderung der Richtung oder Länge des nächsten Schenkels
+ bzw. - 	mit Flagge C	Nächster Schenkel ist verlängert(+) bzw. verkürzt (-)
Rot Grün 	mit Flagge C	Nächster Schenkel nach links (rot) bzw recht (grün) verändert
O 	• - - - •	Regel 42 entsprechend Klassenregel eingeschränkt (Siehe WR P5)
R 	• - - - •	Regel 42 gilt voll (siehe Klassenvorschriften) (Siehe WR P5)
M 	• - - - •	WR 34 Bahnmarkenersatz
Blau 		Flagge ist Ziellienmarkierung
V 	↑ -	Gefahrensituation, alle Fahrzeuge mit Wettfahrtkomitee Kontakt suchen um Hilfen zu koordinieren

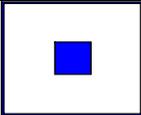
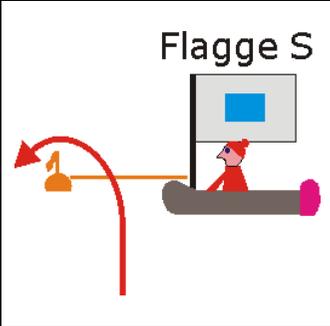
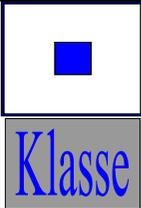
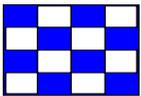
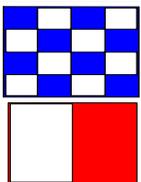
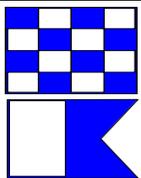
Signale am Startschiff bis zum erfolgten Start

Flagge			Schallsignal	Bedeutung
Lima		↑	• ein Ton	Folgen Sie dem Startschiff. Kommen Sie in Rufweite
		↓		meist 1 Minute vor Ankündig.
Orange		↑	— ein Ton	Es erfolgt in ca. 10 Minuten der nächste Start
Bahn				Angegebene Bahn ist zu se- geln
AP		↑	• • zwei Töne	Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben
		↓	• ein Ton	In einer Minute erfolgt das Ankündigungssignal.
Klassen- flagge, Gruppe		↑	• ein Ton	Ankündigungssignal noch 5 Minuten
		↓	• ein Ton	Startsignal.
Papa		↑	• ein Ton	Vorbereitungssignal noch 4 Minuten
		↓	— ein langer Ton	1-Minutensignal
Uniform		↑	• ein Ton	Vorbereitungssignal noch 4 Minuten - WR 30.3
		↓	— ein langer Ton	1-Minutensignal
Schwarz		↑	• ein Ton	Vorbereitungssignal noch 4 Minuten - WR 30.4
		↓	— ein langer Ton	1-Minutensignal
India		↑	• ein Ton	Vorbereitungssignal noch 4 Minuten - WR 30.1
		↓	— ein langer Ton	1-Minutensignal
Zulu		↑	• ein Ton	Vorbereitungssignal noch 4 Minuten - WR 30.2
		↓	— ein langer Ton	1-Minutensignal
X-Ray		↑	— ein zus. Ton	Einzelrückruf
		↓	kein Ton	Alle zurück oder nach 4 Min.
1. Hilfs- stander		↑	• • zwei zus. Töne	Allgemeiner Rückruf - Zu- rück zum Neustart
		↓	• ein Ton	In einer Minute erfolgt das Ankündigungssignal.

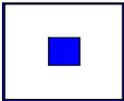
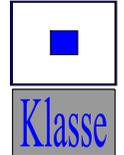
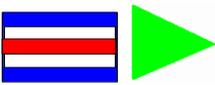
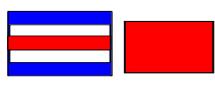
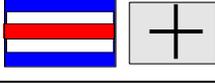
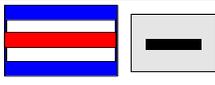
Signale am Wettfahrtsleiterschiff nach erfolgtem Start

Flagge			Schallsignal	Bedeutung
November		↑	• • • drei Töne	Abbruch aller Wettfahrten Rückkehr zum Startgebiet
		↓	• ein Ton	In einer Minute erfolgt das Ankündigungssignal.
November über Hotel		↑	• • • drei Töne	Alle Wettfahrten sind abgebrochen, fahren Sie in den Hafen. Weitere Signale an Land.
November über Alpha		↑	• • • drei Töne	Alle Wettfahrten sind abgebrochen. Heute keine Wettfahrt mehr.
AP über Hotel		↑	• • zwei Töne	Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben. Weitere Signale an Land.
AP über Alpha		↑	• • zwei Töne	Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben. Heute keine Wettfahrt mehr.
Blau		↑	Kein Ton	Ziellinienmarkierung
		↓	Kein Ton	Ende der Wettfahrt

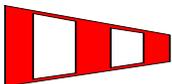
Signale an der Luvbahnmarke

Flagge			Schallsig- nal	Bedeutung	Lage
Sierra		↑	• • zwei Töne	Bahnabkürzung. Die Ziellinie ist zwischen Bahnmarke und dem Boot mit der Flagge S. (WR32.2)	 <p>Flagge S</p>
Sierra über Klassen- flagge		↑	• • zwei Töne	Bahnabkürzung nur für diese Klasse. Die Ziellinie ist zwischen Bahnmarke und dem Boot mit der Flagge S. (WR32.2)	
Mike		↑	- - - - - wiederholte Töne	Der Gegenstand (das Boot), der dieses Signal zeigt, ersetzt eine fehlende Bahnmarke.	
November		↑	Signal am Startschiff	Alle gestarteten Wettfahrten sind abgebrochen. Rückkehr zum Startgebiet.	
November über Hotel		↑	Signal am Startschiff	Alle Wettfahrten sind abgebrochen. Fahren Sie in den Hafen. Weitere Signale an Land.	
November über Alpha		↑	Signal am Startschiff	Alle Wettfahrten sind abgebrochen. Heute keine Wettfahrt mehr.	

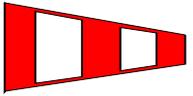
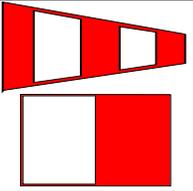
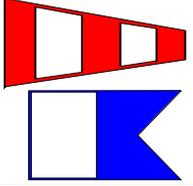
Signale am Leetor

Flagge			Schallsignal	Bedeutung
Sierra		↑	• • zwei Töne	Bahnabkürzung. Die Ziellinie ist zwischen den beiden Gate-Bahnmarken. Boot an eine Bahnmarke binden. (WR32.2)
Sierra über Klassenflagge		↑	• • zwei Töne	Bahnabkürzung nur für diese Klasse. Die Ziellinie ist zwischen den beiden Tor-Bahnmarken. Boot an eine Bahnmarke binden. (WR32.2)
Mike		↑	- - - - - wiederholte Töne	Der Gegenstand (das Boot), der dieses Signal zeigt, ersetzt eine fehlende Bahnmarke.
Charly und Grün		↑	- - - - - wiederholte Töne	Die Position der Luv-Bahnmarke hat sich geändert. Verlegung der Bahnmarke nach Steuerbord.
Charly und Rot		↑	- - - - - wiederholte Töne	Die Position der Luv-Bahnmarke hat sich geändert. Verlegung der Bahnmarke nach Backbord.
Charly und Plus		↑	- - - - - wiederholte Töne	Die Position der Luv-Bahnmarke hat sich geändert. Bahnschenkel verlängert.
Charly und Minus		↑	- - - - - wiederholte Töne	Die Position der Luv-Bahnmarke hat sich geändert. Bahnschenkel verkürzt.

Signale am Pinend

1. Hilfsstander		↑	Signal am Startschiff	Allgemeiner Rückruf – Zurück zum Wiederholungsstart
AP		↑	Signal am Startschiff	Startverschiebung.
X-Ray		↑	Signal am Startschiff	Einzelrückruf

Signale an Land

Flagge			Schallsignal	Bedeutung
Yankee		↑	• ein Ton	Persönliche Auftriebsmittel sind zu tragen.
Lima		↑	• ein Ton	Eine Bekanntmachung für die Teilnehmer wurde ausgehängt.
AP		↑	• • zwei Töne	Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben
		↓	• ein Ton	Frühestens (Siehe SA) Minuten nach Niederholen erfolgt das Ankündigungssignal.
AP über H		↑	• • zwei Töne	Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben. Boote dürfen nicht den Hafen verlassen, Warten Sie auf weitere Instruktionen
AP über A		↑	• • zwei Töne	Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben. Heute keine Wettfahrt mehr.

Request to race/protest committee: Nr: _____ Date: _____ Time: _____
 Antrag an Wettfahrt-/Protestkomitee Nr: Datum Zeit



<input type="checkbox"/> Change of Sail Number Wechsel der Segelnummer	Class (Klasse) : _____
<input type="checkbox"/> Scoring Inquiry Unklarheit bei Wertung	Sail Number (Segelnr.) _____
<input type="checkbox"/> Change of Crew/equipment Wechsel Mannschaft/Ausrüstung	Name: _____
<input type="checkbox"/> Other Request Anderer Antrag	

scoring only (Nur bei Wertung)	
Race Number (Wettfahrt Nummer): _____	
Recorded Finishing Position (Angegebene Zielwertung): _____	
Actual Finishing Position (Wirklicher Zielplatz): _____	
Request (Antrag):	
Date: _____	Signature Skipper: _____
Datum	Unterschrift Schiffsführer
Decision Race committee /Jury Entscheidung Wettfahrtkomitee / Protestkomitee	
Date (Datum): _____	Signature (Unterschrift): _____

Mitteilung
Notice

Mitteilung von - Notice from		Nr:
<input type="checkbox"/>	Wettfahrtkomitee - Race Committee	
<input type="checkbox"/>	Protestkomitee - Jury - Protest Committee	
<input type="checkbox"/>	Organisation - Organiser	
Aushang von Posted from		bis to
Unterschrift		

Bahnmarkenkontrolle



Regatta:	Wettfahrt-Nr:
Bahnmarke Nr:	Datum:
GPS N:	GPS O:
Windrichtung:	Windstärke:
Zeit 1. Boot	Zeit letztes Boot

	Segelnummer		Segelnummer		Segelnummer
1		21		41	
2		22		42	
3		23		43	
4		24		44	
5		25		45	
6		26		46	
7		27		47	
8		28		48	
9		29		49	
10		30		50	
11		31		51	
12		32		52	
13		33		53	
14		34		54	
15		35		55	
16		36		56	
17		37		57	
18		38		58	
19		39		59	
20		40		60	

Zielliste



Regatta:	Wettfahrt-Nr:
Datum:	Zeit Start:
Zeit 1. Boot:	Zeit letztes Boot:
Windrichtung:	Windstärke:
Bahnschema:	

Nicht gestartet (DNC; DNS), Startstrafen (OCS; UFD; BFD; ZFP), Bahnmarkenfehler(NSC), aufgegeben (DNF; RET)

Zieleinlauf

	Segelnummer		Segelnummer		Segelnummer
1		21		41	
2		22		42	
3		23		43	
4		24		44	
5		25		45	
6		26		46	
7		27		47	
8		28		48	
9		29		49	
10		30		50	
11		31		51	
12		32		52	
13		33		53	
14		34		54	
15		35		55	
16		36		56	
17		37		57	
18		38		58	
19		39		59	
20		40		60	