

# Richtlinien für Wettfahrter



Herausgeber:

**Swiss Sailing**  
Haus des Sports  
Postfach 606  
3000 Bern 22

Version: 1.5 / 2013 / d  
Datum: 31. Jan. 2013  
Autor: Kommission Offizielle, Ivo Gonz  
Status: Genehmigt

## Einleitende Bemerkungen

---

Die Einhaltung dieser Richtlinien wird für alle Klassenregatten in der Schweiz dringend empfohlen. Beim vorliegenden Dokument handelt es sich um Richtlinien und keine Regeln. Folge dessen lässt sich bei Nichteinhaltung auch keine Wiedergutmachung für die Teilnehmenden ableiten bzw. begründen.

Bei den Richtlinien handelt es sich weitgehend um die deutsche/französische Übersetzung der ISAF Race Management Policies (November 2011). Der englische Originaltext ist auf der ISAF-Webseite in voller Länge nachzulesen. Diese vorliegende Ausgabe ist an einzelnen Stellen an die Anforderungen auf Binnenseen angepasst.

## Ziel des Dokuments

---

Das vorliegende Dokument hat zum Ziel, dass den in der Schweiz tätigen Wettfahrtleitern eine Entscheidungshilfe an die Hand gegeben wird, welche die Qualität und Konsistenz der Durchführung von Fleet Race Regatten in der Schweiz erhöhen wird.

Konkret sollen damit folgende drei Punkte erreicht werden:

- Erhöhung der **Qualität** der Regatten in der Schweiz
- Erreichung einer durchgängigen **Konsistenz**, unabhängig von Regattarevier und austragendem Verein
- **Maximale Fairness** der Wettfahrten für alle Teilnehmenden

Diese Richtlinien sollen den Wettfahrtleitern über die Regeln hinaus eine Entscheidungshilfe bieten.

## Inhaltsverzeichnis

---

1	DEFINITIONEN UND ABKÜRZUNGEN .....	3
2	ZEITEN/ZEITNAHMEN/ÄNDERUNGEN IM ZEITPLAN .....	3
3	ENTSCHEIDUNG ZUM START .....	3
4	BEOBACHTUNG DER STARTLINIE, SIGNALISIERUNG UND AUFZEICHNUNG .....	4
5	OCS RÜCKRUF .....	4
6	VERSCHIEBUNG EINER WETTFAHRT WÄHREND DES STARTVERFAHRENS .....	5
7	ALLGEMEINER RÜCKRUF .....	5
8	STARTSTRAFEN (FLAGGE I UND Z, SCHWARZE FLAGGE) .....	5
9	BAHNABKÜRZUNG .....	6
10	ABBRUCH .....	6
11	ANPASSUNG DER BAHN AN DIE WINDGESCHWINDIGKEIT ODER WINDRICHTUNG .....	7
12	REGEL 42 „AUS- UND EINSCHALTEN“ .....	7
13	REGATTABAHN .....	8
14	STARTLINIE .....	8
15	ZIELLINIE / ZIELERFORDERNISSE .....	8
16	KORREKTUR VON ZIELPLATZIERUNGEN / ANTRAG AUF WIEDERGUTMACHUNG .....	9
17	PROTESTE DER WFL .....	9
18	GPS .....	9
	ANHANG A – ANORDNUNG DER FLAGGEN .....	10

## **1 DEFINITIONEN UND ABKÜRZUNGEN**

---

- 1.1 NRO: National Race Officer – ein von Swiss Sailing lizenziertes Wettfahrtleiter. Er ist bestimmt vom Veranstalter.  
Der Wettfahrtleiter ist verantwortlich für den Einsatz des Wettfahrtleistungs-Teams und für die Durchführung der Wettfahrten.
- 1.2 WFL Wettfahrtleistungs-Team – der Wettfahrtleiter und alle Freiwilligen auf dem Wasser, die für die Durchführung der Wettfahrten Verantwortung tragen. Dies schliesst auch die Helfer im Büro der Wettfahrtleitung ein. Die Wettfahrtleitung schliesst jede Person oder jeden Ausschuss ein, der eine Funktion der Wettfahrtleitung wahrnimmt. Somit gehören der vom veranstaltenden Verein eingesetzte Wettfahrtleiter sowie die freiwilligen Helfenden auf dem Wasser zur Wettfahrtleitung.
- 1.3 WR: Die gültigen Wettfahrtsregeln Segeln der ISAF
- 1.4 WF: Wettfahrt
- 1.5 „wird“ oder „werden“ meint, dass die WFL die Absicht hat, dies so zu tun.

## **2 ZEITEN/ZEITNAHMEN/ÄNDERUNGEN IM ZEITPLAN**

---

- 2.1 Sämtliche Zeitangaben werden auf GPS = Funk-Zeit basieren.
- 2.2 Startzeiten werden nicht verschoben, um Teilnehmenden das Erreichen des Startgebietes zu ermöglichen, sofern sie das Regattagebiet mit angemessener Sorgfalt hätten erreichen können.
- 2.3 Flagge "Orange": Um Boote zu informieren, dass eine Wettfahrt oder eine Folge von Wettfahrten in Kürze gestartet wird, wird die Flagge „Orange“ mit einem langen akustischen Signal mindestens 5 Minuten vor dem Ankündigungssignal am Peilstab der Startlinienbegrenzung, gesetzt. Ist auch am Pin End ein Boot mit einem Peilstab, so wird die Flagge „Orange“ dort gleichzeitig gesetzt.
- 2.4 Die Flaggen „Orange“, die auch die Startlinienbegrenzung anzeigen, werden ohne Schallsignal 4 Min nach dem Startsignal geborgen, ausser die WFL setzt das Ankündigungssignal für einen nächsten Start (nach Allgemeinem Rückruf oder für eine nachfolgende Gruppe) innerhalb der nächsten 9 Minuten an.
- 2.5 Die WFL wird, wenn notwendig, den ganzen Tag verwenden, um die geplante Anzahl Läufe einzuhalten.
- 2.6 Keine Wettfahrten werden vor dem angesetzten Zeitpunkt gesegelt.

## **3 ENTSCHEIDUNG ZUM START**

---

- 3.1 Die WF wird zum angegebenen Zeitpunkt gestartet, wenn die Windbedingungen innerhalb der in diesen Richtlinien angeführten Grenzen liegen. Das Warten auf „bessere“ Bedingungen ist unfair, und soll vermieden werden.
- 3.2 Die WFL wird bei drehenden Windbedingungen nicht auf eine „Stabilisierung“ des Windes warten. Segler können auch unter diesen Bedingungen segeln.

- 3.3 Der Start kann verschoben werden, wenn eine generelle Winddrehung erwartet wird, basierend auf Revierkenntnissen oder entsprechenden Informationen. Ansonsten wird die WFL eine WF starten, denn die Winddrehung kann auch nicht eintreffen, oder die Bahn kann korrigiert werden, oder die Winddrehung kann erst nach dem Zieldurchgang eintreffen.
- 3.4 Der Wind wird auf treibenden Booten gemessen.
- 3.5 Die durchschnittlichen Windgeschwindigkeiten werden über einen Zeitraum von 5 min gemessen und bestimmt.
- 3.6 Es werden keine WF gestartet, wenn die durchschnittliche Windgeschwindigkeit im gesamten Wettfahrtgebiet weniger als 4 kn ist.
- 3.7 Es werden keine WF gestartet, wenn die durchschnittliche Windgeschwindigkeit 25 kn überschreiten. Sollte die durchschnittliche Windgeschwindigkeit nach einem Start über 25 kn steigen, wird die Wettfahrt fortgesetzt ausser es besteht ein massives Sicherheitsrisiko. Für die 49er und das Starboot ist dieses obere Limit bei böigen Winden um ca. 2 – 5 kn geringer. Diese Limits können je nach Klasse variieren.

#### **4 BEOBACHTUNG DER STARTLINIE, SIGNALISIERUNG UND AUFZEICHNUNG**

---

- 4.1 Die WFL wird die Startlinie von beiden Seiten beobachten, falls dies sinnvoll und möglich ist.
- 4.2 Jeder Beobachter der Startlinie soll ein Diktiergerät verwenden, um alle Vorkommnisse innerhalb der letzten 90 Sekunden vor dem Startsignal bis nach dem Start aufzunehmen, ohne das Diktiergerät zu stoppen. Eine Beschreibung aller wichtigen Vorkommnisse von Interesse (z.B. Boote nahe an der Linie, Distanz zur Linie, viele Boote auf einer Stelle, etc.)
- 4.3 Wenn Diktiergeräte mit Tonbändern verwendet werden, sollen die Bänder bis zum Ende der Veranstaltung nummeriert und nicht gelöscht werden. Bei Verwendung von digitalen Rekordern soll jeden Tag eine Sicherung mit entsprechendem Index erstellt werden.
- 4.4 Ein Einzelrückruf beinhaltet zwingend sowohl Flagge X als auch ein Schallsignal. Beide Signale werden so rasch wie möglich nach dem Startsignal gegeben. Unter keinen Umständen darf ein Einzelrückruf jedoch später als 5 Sekunden nach dem Startsignal signalisiert werden.
- 4.5 Wenn ein Einzelrückruf signalisiert wurde, wird sich die WFL nicht auf einen Allgemeinen Rückruf umentscheiden.

#### **5 OCS RÜCKRUF**

---

- 5.1 Die WFL wird alles unternehmen, um Boote die OCS sind, zu identifizieren. Eine WF wird nicht fortgesetzt, wenn sich die WFL sicher ist, dass nicht identifizierte Boote zu früh über der Linie waren (oder WR 30.1 verletzt haben).
- 5.2 Wenn die WFL sicher ist, dass alle Boote über der Linie (oder alle Boote, die WR 30.1 verletzt haben) identifiziert sind, dann wird ein Einzelrückruf signalisiert.

## **6 VERSCHIEBUNG EINER WETTFAHRT WÄHREND DES STARTVERFAHRENS**

---

- 6.1 Die WFL wird eine WF während des Startvorganges verschieben (durch Setzen der Flagge AP und zwei Schallsignalen), sofern ein korrekter Start mit Chancengleichheit für alle Boote durch äussere Umstände verunmöglicht wird.
- 6.2 Die WFL wird eine WF während des Startvorganges 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 rasch drehenden Winden ist der WFL bemüht, die Startlinie auf der Basis der mittleren Windrichtung auszurichten.
- 6.3 Wenn eine Winddrehung vor dem Startsignal erfolgt – sogar in der letzten Minute vor dem Start – und das Risiko eines Allgemeinen Rückrufs entsteht – wird eine Startverschiebung in Betracht gezogen.
- 6.4 Wenn die Positionen der Boote auf der Startlinie darauf hinweisen, dass die Teilnehmenden der Meinung sind, dass trotz korrekter Startlinie eine Seite stark bevorzugt ist, dann wird eine Startverschiebung in Betracht gezogen.
- 6.5 Für die in den Pt. 6.1 - 6.4 beschriebenen Situationen gilt, dass die WFL ein sehr spätes Startverschiebungssignal an Stelle eines Allgemeinen Rückrufs oder anschliessenden Abbruchs der WF bevorzugen wird.
- 6.6 Die WFL wird auch für einen der folgenden Gründe eine Startverschiebung in Betracht ziehen: Treibende Boje, signifikanter Zeitfehler, Zusammentreffen mit anderen Booten die nicht zur Wettfahrt gehören, falsche Länge oder falscher Winkel der Startlinie, etc.
- 6.7 Sollte die Startverschiebung länger als 10 Minuten dauern, soll die Flagge Orange ohne Schallsignal gestrichen werden, und dann wieder mit einem Schallsignal mindestens 5 Minuten vor dem Ankündigungssignal gesetzt werden.

## **7 ALLGEMEINER RÜCKRUF**

---

- 7.1 Im Falle irgendeines Problems mit der Startlinie (Länge, Winkel zum Wind, etc.) wird bis zur letzten Sekunde vor dem Start eine Startverschiebung anstelle eines Allgemeinen Rückrufes signalisiert.
- 7.2 Wenn die WFL nach dem Startsignal einen Fehler feststellt (z.B. Zeitfehler), dann kann die WFL die Wettfahrt abbrechen (verwende Flagge N). Unter diesen Umständen wird kein Allgemeiner Rückruf signalisiert.
- 7.3 Wenn die WFL feststellt, dass nicht alle Boote, die zu früh über der Linie waren (oder die WR 30.1 oder 30.3 verletztten), identifiziert wurden, dann wird ein Allgemeiner Rückruf signalisiert.

## **8 STARTSTRAFEN (FLAGGE I UND Z, SCHWARZE FLAGGE)**

---

- 8.1 Die Flagge Z (WR 30.2) wird für Klassenregatten nicht verwendet.
- 8.2 Der erste Startversuch wird immer mit Flagge P erfolgen.
- 8.3 Nach dem ersten Startversuch wird die WFL nach einer Korrektur der Startlinie (falls notwendig) den nächsten Start wieder mit Flagge P signalisieren.

- 8.4 Im Falle, dass der Start verschoben werden musste oder ein Allgemeiner Rückruf auf die inkorrekte Länge oder Winkel der Startlinie zurückzuführen ist, wird die WFL die entsprechend Startlinie anpassen und der folgende Startversuch erneut unter Flagge P starten.
- 8.5 Wenn die WFL sicher ist, dass der Allgemeine Rückruf nicht das Resultat einer inkorrekten Startlinie ist, wird sie jeden weiteren Startversuch mit der Schwarzen Flagge signalisieren (Inkl. der Folgestarts nach einem Abbruch dieser Wettfahrt).
- 8.6 Ein wesentliches Prinzip für die WFL zur Verwendung der Schwarzen Flagge ist, dass der Allgemeine Rückruf durch die Teilnehmenden direkt verursacht wurde und nicht durch eine Handlung der Wettfahrtleitung.
- 8.7 Speziell wenn die Schwarze Flagge gesetzt ist, wird die WFL bei Problemen mit der Startlinie unbedingt eine Startverschiebung signalisieren.

## **9 BAHNABKÜRZUNG**

---

- 9.1 Eine Bahnabkürzung wird gem. WR 32.2 unter Verwendung der Flagge S durchgeführt. Achtung: einzelne Klassenbestimmungen erlauben dies nicht.
- 9.2 Die Verkürzung eines Bahnschenkels, auch des Zielschenkels, wird entsprechend WR 33 mit dem „Minus“ signalisiert.

## **10 ABBRUCH**

---

- 10.1 In der ersten Hälfte des ersten Bahnschenkels wird die WFL bei einer wesentlichen Winddrehung (mehr als 25 Grad) die WF abbrechen. Danach sollte die WFL, falls sie in der Lage ist, die Bahn anzupassen, die WF nicht mehr abbrechen.
- 10.2 Wenn der Wind einschläft: Die WFL wird eine WF abbrechen, wenn es nicht wahrscheinlich ist, dass das führende Boot die 1. Bahnmarke innerhalb des Zeitlimits für die 1. Bahnmarke oder innerhalb des Zeitlimits für die ganze WF das Ziel erreicht, auch wenn ein neuer Wind sich ankündigt. Je weiter die WF fortgeschritten ist, umso unwahrscheinlicher sollte es sein, dass die WFL die WF abbricht.
- 10.3 Die WFL wird die WF abbrechen, wenn ein neu aufkommender Wind grössere Verschiebungen im Feld bewirkt.
- 10.4 Windzunahme; Lebensgefahr – Wenn Lebensgefahr besteht, wird die WFL die WF abbrechen. Dabei ist die Anzahl der Rettungsboote zu beachten. Die WFL soll sich zusätzlich an der Windobergrenze orientieren.
- 10.5 Unübliche Einflüsse machen die WF unfair: Das kann passieren, wenn Einflüsse von aussen eine erhebliche Wirkung auf die Fairness einer WF erhalten. Die WFL wird jeden Versuch machen, dass andere Boote oder Schiffe die WF nicht behindern. Die WFL kann die WF abbrechen, wenn sie zum Schluss kommt, dass die WF durch Einflüsse von aussen unfair wird.
- 10.6 Wiederholte und wesentliche Winddreher: Unter diesen Umständen wird es der WFL nicht möglich sein, den Kurs zeitgerecht und richtig anzupassen. In diesem Fall wird die WF abgebrochen.

## **11 ANPASSUNG DER BAHN AN DIE WINDGESCHWINDIGKEIT ODER WINDRICHTUNG**

---

### 11.1 Änderung der Windrichtung

- (a) Bei einer Winddrehung von 10 Grad oder weniger wird die Bahn nicht geändert, ausser einer Anpassung an den Kursplan, um Anliegerkurse zu vermeiden.
- (b) Bei einer Winddrehung von 10 bis 15 Grad wird die WFL eine Bahnanpassung in Betracht ziehen, wenn sie der Meinung ist, die Winddrehung sei konstant.
- (c) Bei einer Winddrehung von über 15 Grad wird die WFL die Bahn der neuen Windrichtung anpassen.
- (d) Bei Winddrehungen von über 45 Grad wird die WFL die Stabilität der Winddrehung und den Einfluss auf die WF prüfen. Unter diesen Umständen wird die WFL entweder die Bahn anpassen oder die WF abbrechen.
- (e) Wiederholte und wesentliche Winddreher – unter diesen Umständen wird es der WFL nicht möglich sein, die Bahn zeitgerecht und richtig anzupassen. In diesem Fall wird die WF abgebrochen werden.

### 11.2 Änderungen der Windstärke

- (a) Eine Verkürzung eines Bahnschenkels kann signalisiert werden, um sicherzustellen, dass das erste Boot innerhalb des Zeitlimits ins Ziel kommt.
- (b) Eine Verlängerung eines Bahnschenkels zur Anpassung an eine höhere Windstärke kann signalisiert werden, wenn die ursprüngliche Bahn entsprechend der niedrigeren Windstärke beim Start ausgelegt wurden.

### 11.3 Änderungen in der Länge eines Bahnschenkels

- (a) Die Länge des geänderten Bahnschenkels darf nicht unter 50% oder mehr als 150% der ursprünglichen Länge sein.
- (b) Die WFL wird darauf achten, nicht zu viele Änderungen nur zum Erreichen der angestrebten Laufzeit (Targettime) zu machen.

## **12 REGEL 42 „AUS- UND EINSCHALTEN“**

---

- 12.1 Die Signale der Klassenregeln werden gem. Segelanweisungen geändert: Flagge O für „Off=Aus“ und Flagge R „Restored=Einschalten“ von WR 42.
- 12.2 Die Windstärken für das Ein- und Ausschalten von WR 42 werden entsprechend den Klassenregeln eingehalten.
- 12.3 Ein häufiges Ein- und Ausschalten von WR 42 soll vermieden werden. Die Flagge O vor oder mit dem Ankündigungssignal nur setzen, wenn eine konstante Windstärke auf der ganzen Bahn zu erwarten ist.
- 12.4 Die WFL wird die Schiedsrichter auf dem Wasser rechtzeitig vor dem Setzen eines Signales informieren.

## **13 REGATTABAHN**

---

- 13.1 Die Bahnlänge wird so gewählt, dass das erste Boot jeder Flotte die beste Chance hat, das Ziel innerhalb der angestrebten Laufzeit (Targettime) zu erreichen.
- 13.2 Der Innenwinkel von allfälligen Raumschot-Bahnschenkeln bei Trapezkursen wird für Boote ohne Spinnaker 70 Grad betragen.
- 13.3 Der Innenwinkel von allfälligen Raumschot-Bahnschenkeln bei Trapezkursen wird für Boote mit Spinnaker 60 Grad betragen.
- 13.4 Der Innenwinkel von allfälligen Ablauftonnen im Luv (sog. Offset Marks) bei Up-and-down Kursen wird für Boote ohne Spinnaker oder Genacker 80 Grad betragen.
- 13.5 Der Innenwinkel von allfälligen Ablauftonnen im Luv (sog. Offset Marks) bei Up-and-down Kursen wird für Boote mit Spinnaker oder Genacker 100 Grad betragen.
- 13.6 Der Innenwinkel von allfälligen Raumschot-Bahnschenkeln bei Dreieckskursen wird für Boote mit Spinnaker 45 Grad betragen.

## **14 STARTLINIE**

---

- 14.1 Die Startlinie wird generell rechtwinklig zur mittleren Windrichtung liegen. Bevorzugte Bahnseite, erwartete Winddrehungen oder andere Einflüsse können diese Richtlinie beeinflussen.
- 14.2 Die Länge der Startlinie wird folgendermassen bestimmt: Länge der Boot multipliziert mit der Anzahl der Boote multipliziert mit dem Faktor 1,5. Für starke Windbedingungen oder hohe Wellen ist die Linie entsprechend zu verlängern.

## **15 ZIELLINIE / ZIELERFORDERNISSE**

---

- 15.1 Die Ziellinie wird bereits auf Position liegen, bevor das erste Boot den Zielbahnschenkel beginnt.
- 15.2 Die blaue Flagge auf dem Zielschiff wird ohne Schallsignal gesetzt, sobald das erste Boot die Bahnmarke vor dem letzten Bahnschenkel gerundet hat.
- 15.3 Im Falle einer späten Bahnkorrektur des letzten Bahnschenkels wird die blaue Flagge gesetzt, sobald die Ziellinie gesetzt ist.
- 15.4 Die Ziellinie wird max. 75 m lang sein und rechtwinklig zur letzten Bahnmarke ausgelegt werden.
- 15.5 Die blaue Flagge wird ohne Schallsignal geborgen, sobald eines der folgenden Ereignisse eintritt: i) Das Zeitlimit abläuft ii) Das letzte Boot die Ziellinie passiert hat.
- 15.6 Jeder Beobachter soll ein Diktiergerät verwenden, um den Zieldurchgang aufzuzeichnen.
- 15.7 Wenn Tonbänder verwendet werden, sollen diese bis zum Ende der Veranstaltung nummeriert und nicht gelöscht werden. Bei Veranstaltungen ohne Internationale Jury sollten diese Daten bis zum Ende der Berufungsfrist aufbewahrt werden. Bei Verwendung

von digitalen Rekorden soll jeden Tag eine Sicherung mit entsprechendem Index erstellt werden.

15.8 Der Zieldurchgang soll von allen auch schriftlich festgehalten werden.

## **16 KORREKTUR VON ZIELPLATZIERUNGEN / ANTRAG AUF WIEDERGUTMACHUNG**

---

- 16.1 Die WFL wird fehlerhafte Platzierungen korrigieren, wenn ein Fehler durch die Aufzeichnungen oder durch Beobachtungen festgestellt werden kann.
- 16.2 Wenn die WFL feststellt, dass das Resultat einer WF durch einen anderen Fehler der WFL beeinflusst wurde, dann kann die WFL einen Antrag auf Wiedergutmachung für den/die betroffenen Segler einbringen.

## **17 PROTESTE DER WFL**

---

- 17.1 Da die WR in erster Linie die Teilnehmenden zum Protestieren verpflichten, wird die WFL normalerweise keinen Protest gegen einen Teilnehmenden einreichen.
- 17.2 Die WFL muss, wie in WR 60.2 verlangt, auf Grund eines Berichtes des Vermessers entsprechend WR 43.1(c) oder 78.3 gegen einen Teilnehmenden protestieren.
- 17.3 Bei folgenden Umständen wird die WFL gegen einen Teilnehmenden protestieren:
- i. Eine Verletzung der Segelanweisungen, wenn andere Teilnehmende nicht protestieren dürfen.
  - ii. Eine Verletzung von WR 2 Faires Segeln.
  - iii. Wenn nach einer offensichtlichen Berührung einer Bahnmarke keine Ersatzstrafe angenommen wird, und kein anderer Teilnehmender protestiert.
  - iv. Falsches Absegeln der Bahn (WR 28).

## **18 GPS**

---

- 18.1 Alle Boote der WFL (Start, Pinend, Ziel- und Bahnmarkenboot) sollen mit GPS-Geräten ausgerüstet sein.
- 18.2 Alle GPS-Geräte sollen eingestellt sein:
- i. Distanz in Seemeilen
  - ii. Lokalzeit im 24 h Format
  - iii. Magnetkompass
  - iv. Länge und Breite in Dezimalminuten (z.B. 39 27.928 N, 034.17.464E)
  - v. Kartendatum WGS 84

