

NAVIGA regelwerk



12

SEKTION S

GÜLTIGKEIT: ab 1.1.2012
für folgende Modellkategorien

F 5 E	Einmeterboot
F 5 10	Tenrater
F 5 M	Marblehead

Sektion S: Sektionsleiter Karl Schmidt



REGATTAREGELN 12

VORWORT

Dieses vorliegende Regelwerk "Regattaregeln 12" (in der Folge RR 12) ist eines der Grundsatzdokumente der NAVIGA und in Übereinstimmung mit den anderen Grundsatzdokumenten der NAVIGA erstellt.

Es wurde durch diese Überarbeitung der RR 12 versucht, die Unterschiede zwischen den Wettsegelbestimmungen der RSD und den RR 12 so gering wie möglich zu halten. Es sollte für Starter daher auch weiterhin möglich sein, ohne große Umstellungsprobleme an Regatten beider Verbände teilzunehmen.

Es wurden aber ein paar Änderungen und Ergänzungen hinzugenommen, die eine bessere Anpassung an die speziellen Bedürfnisse des ferngesteuerten Yachtsegelns bewirken sollen.

Dieses Regelwerk wurde von Hr. Mag. H. Türk erstellt.
Vom Sektionsleiter Hr. Karl Schmidt 2011 überarbeitet.

Teil 1 Einleitung

Gültigkeitsbereich dieser Regeln

a. Gültigkeitsdauer :

Diese Regattaregeln der NAVIGA sind ab ihrer Veröffentlichung gültig und ersetzen die Regattaregeln 02, die mit gleichem Datum ihre Gültigkeit verlieren.

Die Gültigkeit dieser Regattaregeln 12 wird - mit eventuellen Ergänzungen - zumindest bis zum Jahresende 2014 aufrechterhalten.

b. Zwingende Anwendung dieser Regeln :

Diese Regeln sind verbindlich für alle offiziellen Segelregatten der NAVIGA. Das sind jedenfalls :

Weltmeisterschaften
Kontinentalmeisterschaften
Internationale Regatten

Den der NAVIGA angeschlossenen Landesdachverbänden wird empfohlen, nationale Veranstaltungen ebenfalls nach diesen Regeln durchzuführen.

Offizielle Veranstaltungen der NAVIGA

Siehe allgemeine Wettkampfregeln der Naviga

Begriffsbestimmungen

Die Begriffsbestimmungen sowie die Einleitungen der einzelnen Teile stehen im gleichen Rang wie Regeln.

REGATTA

Eine Regatta setzt sich aus mehreren Durchgängen und diese wiederum aus mehreren Wettfahrten zusammen (je nach System und Starterzahl). Die Teilergebnisse aus den einzelnen Wettfahrten ergeben in ihrer Summe ein Ergebnis der Regatta, wobei die Erfordernisse der einzelnen Systeme zu beachten sind.

DURCHGANG

Ein Durchgang ist ein Teil einer Regatta. Er ist die Summe der Wettfahrten, die erforderlich sind, bis alle Yachten eine Wettfahrt absolviert haben.

VERSCHIEBUNG

Eine verschobene Wettfahrt ist eine solche, die nicht zu ihrer festgesetzten Zeit gestartet wird, aber zu jeder von der Startstellenleitung bestimmten Zeit gesegelt werden kann.

ABBRUCH

Eine Wettfahrt, die von der Wettfahrtleitung abgebrochen oder vom Schiedsgericht annulliert wird, ist ungültig, kann aber erneut gesegelt werden.

AUFHEBUNG

Eine aufgehobene Wettfahrt ist eine solche, die kraft Entscheidung der Jury nicht in die Endwertung eingeht.

HELFER

Ein Helfer ist jede Person, die vom Starter während einer Regatta zu Hilfsleistungen herangezogen wird.

IN EINER WETTFAHRT

Ein Boot befindet sich in einer Wettfahrt von seinem Vorbereitungssignal an, bis es entweder durchs Ziel gegangen und klar von der Ziellinie und den Ziel-Bahnmarken ist oder aufgegeben hat oder bis die Wettfahrtleitung einen Allgemeinen Rückruf, eine Verschiebung oder einen Abbruch signalisiert hat.

STARTEN

Ein Boot startet, wenn nach seinem Startsignal irgend ein Teil seines Rumpfes oder seiner Ausrüstung zum 1. Mal die Startlinie zur Bahnseite überquert hat

ZIELDURCHGANG

Eine Yacht geht durchs Ziel, sobald irgend ein Teil ihres Rumpfes oder ihrer Ausrüstung die Ziellinie, in Richtung des Kurses von der letzten Bahnmarke kommend, kreuzt, nachdem sie ihre etwaige Strafverpflichtung unter Regel 52.2. (Berühren einer Bahnmarke) erfüllt hat.

LUVEN

Luvén ist eine Kursänderung höher an den Wind.

WENDEN

(über Stag gehen) Eine Yacht wendet von dem Augenblick an, indem sie durch den Wind gegangen und bis sie abgefallen ist, beim Kreuzen bis auf einen Am-Wind-Kurs, wenn sie nicht kreuzt, bis auf einen Kurs, auf dem ihr Großsegel voll steht.

ABFALLEN

Abfallen ist eine Kursänderung vom Winde fort bis zum Beginn des Halsens.

HALSEN

Eine Yacht beginnt in dem Augenblick zu halsen, in dem das Unterliek ihres Großsegels bei achterlichem Wind die Mittschiffslinie kreuzt. Sie beendet die Halse, wenn das Großsegel auf dem anderen Bug voll steht.

AUF EINEM BUG

Eine Yacht ist auf einem Bug (mit Wind von Backbord oder Wind von Steuerbord), außer wenn sie wendet oder halst. Eine Yacht ist auf dem Bug, der ihrer Luv-Seite entspricht.

AM WIND

Eine Yacht segelt am Wind, wenn sie so hoch wie möglich anliegt, um vorteilhaft aufkreuzen zu können.

LEE UND LUV

Die Leeseite eines Bootes ist die Seite, die dem Wind abgewandt ist oder, wenn es im Wind ist, abgewandt war. Segelt es jedoch direkt vor dem Wind oder tiefer, ist die Leeseite die Seite, auf der sich sein Grossegel befindet, die andere Seite ist die Luvseite. Wenn 2 Boote mit Wind von der gleichen Seite überlappen, so ist das auf der Leeseite des anderen liegende Boot das Leeboot.. Das andere ist das Luvboot.

KLAR ACHTERAUS - KLAR VORAUSS, ÜBERLAPPEN

Ein Boot ist klar achteraus, wenn sich sein Rumpf und seine in normaler Lage befindliche Ausrüstung hinter einer Geraden befindet, die querab zum achterlichsten Punkt des Rumpfes oder der in normaler Lage befindlichen Ausrüstung eines anderen Bootes verläuft. Das andere Boot liegt dann klar voraus. Sie überlappen, wenn keines von ihnen klar achteraus ist oder wenn ein zwischen ihnen liegendes Boot beide überlappt. Diese Begriffe sind nicht anwendbar auf Boote mit Wind von entgegengesetzter Seite, sofern nicht Regel 18 gilt.

RICHTIGER KURS

Ein Kurs, den ein Boot in Abwesenheit der anderen Boote, auf die sich die Regel mit diesem Begriff bezieht, segeln würde, um so schnell wie möglich durchs Ziel zu gehen. Vor dem Startsignal gibt es keinen richtigen Kurs.

BAHNMARKE

Ein Gegenstand, bei dem die Segelanweisungen verlangen, daß ein Boot ihn auf einer angegebenen Seite passieren muß. Das Grundgeschirr sowie zufällig oder zeitweilig daran haftende Gegenstände gehören nicht dazu.

HINDERNIS

Jeder Gegenstand, den ein Boot , wenn es direkt darauf zusegelt und eine seiner Bootslängen davon entfernt ist, nicht passieren kann, ohne den Kurs erheblich zu ändern. Ein Gegenstand, der nur an einer Seite sicher passiert werden kann und ein in den Segelanweisungen so gekennzeichnetes Gebiet sind ebenfalls Hindernisse. Jedoch ist ein Boot, das sich in einer Wettfahrt befindet, kein Hindernis für andere Boote, außer wenn sie verpflichtet sind, sich von ihm freizuhalten oder ihm Raum zu geben.

Teil 2 Veranstaltung von Regatten

Die Regeln in Teil 2 befassen sich mit den Pflichten und Verantwortlichkeiten des Wettfahrtausschusses bei der Abwicklung einer Regatta, und mit der Bedeutung der Signale, die er gibt, und anderer Maßnahmen, die er ergreift.

2. 1. Befugnisse hinsichtlich der Veranstaltung, Abwicklung und schiedsrichterlichen Beurteilung von Regatten :

2.1.1. REGATTEN WERDEN VERANSTALTET VON

- a. NAVIGA
(Weltmeisterschaften)
- b. einem Mitgliedsverband der NAVIGA
(internationale Regatten oder Freundschaftsregatten)
- c. einem von einem Mitgliedsverband anerkannten Klub
(Freundschaftsregatten)
diese werden hiernach als Veranstalter bezeichnet.

Der Veranstalter kann sich zur Durchführung einer Regatta einer bestehenden Unterorganisation (z.B. Klub) bedienen. Der Durchführende einer Regatta wird hiernach als Ausrichter bezeichnet.

Alle Regatten müssen nach diesen Regeln der NAVIGA vorbereitet, abgewickelt und schiedsrichterlich beurteilt werden. Der Veranstalter setzt einen Wettfahrtausschuß ein und veröffentlicht eine Regattaausschreibung, aus der die Bestimmungen und Teilnahmebedingungen für die Veranstaltung gemäß Regel 2.2. (Ausschreibung für eine Regatta) hervorgehen.

2.1.2. DER WETTFAHRTAUSSCHUSS

Vorbehaltlich eventueller Weisungen des Veranstalters müssen alle Wettfahrten durch den Wettfahrtausschuß in Übereinstimmung mit den ausgeschriebenen Bestimmungen und Bedingungen abgewickelt und schiedsrichterlich beurteilt werden. Der Wettfahrtausschuß ist das oberste Organ der Regatta.

Der Wettfahrtausschuß besteht aus :

- a. einem Vertreter des Präsidiums der NAVIGA
(nur bei Weltmeisterschaften)
- b. der Jury
- c. der Startstellenleitung

Die Mitglieder des Wettfahrtausschusses sollen bei Weltmeisterschaften vom Präsidium der NAVIGA bestätigt werden. Den Mitgliedern des Wettfahrtausschusses steht für die Dauer ihrer Tätigkeit eine Entschädigung gemäß den diesbezüglichen NAVIGA - Bestimmungen zu.

Der Wettfahrtausschuß ist an diese Regeln und an die Segelanweisungen gebunden und muß alle Fragen in Übereinstimmung mit diesen entscheiden. Bei Weltmeisterschaften und internationalen Regatten ist die Zusammensetzung und Funktion des Wettfahrtausschusses, wie sie in dieser Regel beschrieben wird, bindend. Bei allen anderen Regatten können Abweichungen vorgenommen werden. Derartige Abweichungen sind jedoch in der Ausschreibung bekanntzugeben.

2.1.3. DIE JURY

ist aus mindestens 3 internationalen Schiedsrichtern zu bilden. Bei Weltmeisterschaften müssen 2 dieser Schiedsrichter der Klasse A angehören und aus 3 verschiedenen Ländern kommen. Der Jury sind Hilfskräfte je nach Erfordernis beizustellen.

Juryentscheidungen sind endgültig. Es kann gegen sie nicht mehr berufen werden.

2.1.4. DIE STARTSTELLENLEITUNG

besteht aus dem Startstellenleiter und den Beobachtern. Außerdem sind der Startstellenleitung Hilfskräfte je nach Erfordernis beizustellen (Sekretär, technische Hilfskräfte für die Kursbetreuung, Bergeboot etc.). Der Startstellenleiter muß bei Weltmeisterschaften die Qualifikation eines Oberschiedsrichters haben, die Beobachter können regelkundige Personen ohne internationaler Schiedsrichterqualifikation sein.

Für je 8 Yachten in einem Lauf ist mindestens ein Beobachter der Startstellenleitung zuzuweisen.

2.1.5. ENTGEGENNAHME VON SCHRIFTLICHEN PROTESTEN

Für die Entgegennahme, Bearbeitung, Verhandlung und Beurteilung von schriftlichen Protesten und Anträgen auf Wiedergutmachung ist alleine die Jury zuständig.

2.1.6. ENTSCHEIDUNGSFINDUNG

- a. Der Wettfahrtausschuß und die Jury fällen ihre Entscheidungen mit einfacher Mehrheit.

- b. Der Startstellenleiter fällt seine Entscheidungen nach Beratung mit den Beobachtern in eigener Verantwortung alleine.

2.1.7. ZURÜCKWEISUNG VON MELDUNGEN

Meldungen dürfen innerhalb festgesetzter Meldequoten nicht zurückgewiesen werden, es sei denn, es sind bereits in der Ausschreibung Festlegungen über andere Meldebeschränkungen getroffen worden. Festgesetzte Meldequoten sind in der Ausschreibung bekanntzugeben.

2. 2. Ausschreibung von Regatten

Die Ausschreibung einer Regatta muß folgende Angaben enthalten:

- a. Veranstalter und Bezeichnung der Regatta,
- b. daß die Regatta nach diesen Regeln gesegelt wird, bzw. wenn dies nicht der Fall ist, alle für die Regatta zutreffenden Veränderungen und Ergänzungen der Regeln,
- c. die teilnehmenden Klassen, die Teilnahme- und Meldebedingungen, (Startgebühr) sowie Angaben über Meldebeschränkungen,
- d. Meldeanschrift und Meldeschluß
- e. Tag, Ort und Zeit der Registrierung, sowie den Beginn der ersten Wettfahrt und das Programm des Regattaablaufes,
- f. das zum Einsatz kommende Regattasystem und die in der Regatta vorgesehenen Ersatzstrafen,
- g. Titel, Medaillen, Urkunden und sonstige zu vergebende Preise
- h. Details über die zugelassenen Fernsteuerfrequenzen und sonstige Angaben über Fernsteuerungen und Wechselquarze
- i. ob die Berührung von Bahnmarken durch eine Yacht während der Wettfahrten erlaubt oder untersagt ist.

2. 3. Segelanweisungen

2.3.1. STATUS

Diese Regeln müssen durch schriftliche Segelanweisungen ergänzt werden, die im Range von Wettfahrtsregeln stehen und eine Wettfahrtsregel durch ausdrückliche Bezugnahme ändern können.

Nicht ändern dürfen diese Segelanweisungen jedoch die Regeln des Teiles 1 und des Teiles 4 dieser Regattaregeln.

2.3.2. INHALT DER SEGELANWEISUNGEN

Die Segelanweisungen müssen folgende Angaben enthalten :

- a. Abweichungen von den Regattaregeln soweit dies für eine Regatta zutrifft und in der Ausschreibung bereits angekündigt war,
- b. Ablauf der Wettfahrten und Terminplan der Regatta mit den Startzeiten der einzelnen Klassen und die Bahn oder Bahnen, die gesegelt werden sollen. Die Anfertigung einer Bahnskizze wird empfohlen,
- c. die Beschreibung der Startlinie, des Startverfahrens, sowie irgendetwelcher besonderer Signale, soweit solche verwendet werden
- d. die Beschreibung der Ziellinie sowie etwaige Sonderanweisungen für den Zieldurchgang,
- e. die Zeitbegrenzung für den Zieldurchgang, falls vorgesehen
- f. das Wertungssystem, sofern das angewendete Regattasystem von den in diesen Regeln empfohlenen Systemen abweicht, einschließlich eines etwaigen Verfahrens bei Punktegleichheit.
- g. die Beschreibung des Bewegungsraumes, der den Startern während einer Wettfahrt zur Verfügung steht (Startstelle, Startplatz) und des Platzes zum Abstellen der Yachten zwischen den einzelnen Wettfahrten,
- h. Standort der Tafeln für Bekanntmachungen (Laufeinteilung, Laufergebnisse etc.)
- i. welche Art der Ersatzstrafe für die Regatta vorgesehen ist

Die Segelanweisungen müssen gegebenenfalls folgende zusätzliche Angaben enthalten :

- j. Angaben über Besonderheiten des Regattagebietes (Untiefen, Strömungen etc.)
- k. Startzone (der Bereich, in dem sich die Yachten vor dem Startsignal aufhalten müssen),

- l. eine Zeitgrenze für den Zieldurchgang von Yachten außer der ersten Yacht
- m. die Anzahl von Wettfahrten, die für die Wertung der Regatta erforderlich ist
- n. Verfahren für Vermessung bzw. Nachprüfung
- o. besondere Signale der Regatta
- p. Festlegungen über die Rückkehr von zu früh gestarteten Yachten ins Startvorfeld.

2.3.3. VERTEILUNG DER SEGELANWEISUNGEN

Die Segelanweisungen müssen für jede teilnahmeberechtigte Yacht bei der Registrierung ausgefolgt werden.

2.3.4. ÄNDERUNGEN DER SEGELANWEISUNGEN

Der Wettfahrtausschuß darf die Segelanweisungen vor einer Wettfahrt, während einer Regatta durch rechtzeitigen Aushang an der offiziellen Tafel für Bekanntmachungen ändern. Die Bekanntgabe der Änderung muß vor dem Aufruf bzw. dem Beginn der Vorbereitungszeit der nächsten Wettfahrt erfolgen.

2.3.5. MÜNDLICHE ANWEISUNGEN

Mündliche Anweisungen dürfen von der Startstellenleitung während einer Wettfahrt jederzeit gegeben werden. Sie haben jedoch so laut zu erfolgen, daß sie von allen Startern an der Startstelle gehört werden können. Mündliche Anweisungen in einer anderen Art dürfen nicht gegeben werden, es sei denn, nach einem in den Segelanweisungen eigens festgelegten Verfahren.

2. 4. Signale

2.4.1. OPTISCHE SIGNALE

Es wird empfohlen, den Ablauf der Vorbereitungszeit an der Startstelle optisch anzuzeigen, da dadurch immer erkennbar ist, wieviel Zeit bis zum nächsten Start noch vorhanden ist. Die Vorbereitungszeit kann jedoch auch akustisch durch das Abzählen in Intervallen von höchstens 30 Sekunden dargestellt werden.

2.4.2. SIGNALE FÜR DEN START EINER WETTFAHRT

a. Aufruf und Vorbereitungszeit

Jeder Starter muß sich selbst rechtzeitig über den Systemablauf und die Quarzzuteilung informieren und seine Yacht für den nächsten Start rechtzeitig startklar machen.

Vor jeder Wettfahrt ist jeder Starter mindestens zweimal am Beginn der Vorbereitungszeit von der Startstellenleitung laut und gut hörbar namentlich aufzurufen. Mit dem ersten Aufruf beginnt die Vorbereitungszeit. Sie dauert 3 Minuten und dient zum Abholen der Fernsteuerungsanlage (falls eine Abgabe überhaupt erfolgt ist), zum fallweisen Quarzwechsel, zum Wassern der Yacht und zum letzten Eintrimmen vor dem Start.

Sollten die Starter bereits vor Ablauf der Vorbereitungszeit startbereit sein, so haben sie dies, auf eine entsprechende Anfrage der Startstellenleitung, durch das Heben einer Hand anzuzeigen. Sofern alle in dieser Wettfahrt aufgerufenen Starter bereit sind, kann der Countdown der Startminute beginnen.

b. Countdown der Startminute

Das Ende der Vorbereitungszeit ist von der Startstellenleitung laut und gut hörbar bekanntzugeben und es beginnt unmittelbar daran anschließend der Countdown der Startminute. Es sind dabei rückwärtszählend alle 10-Sekunden-Intervalle zu verlautbaren. Die letzten 10 Sekunden sind einzeln abzuzählen. Darauf erfolgt ein akustisches Startsignal.

- c. Wenn beim Geben eines Signals für den Start einer Wettfahrt ein wesentlicher Zeitfehler gemacht wird, so wird empfohlen, einen allgemeinen Rückruf zu geben, oder die durch den Fehler unmittelbar betroffene Wettfahrt zu verschieben oder abzubrechen.

2.4.3. WEITERE SIGNALE

Die Segelanweisungen müssen alle weiteren besonderen Signale anführen und ihre Bedeutung erklären.

2.5. Bahnanzeige, Änderung der Bahn oder der Wettfahrt

2.5.1. ZEITPUNKT DER BAHNANZEIGE

Die zu fahrende Bahn muß spätestens beim Aufruf zur Vorbereitungszeit bekanntgegeben und durch Anschlag an der Tafel für Bekanntmachungen an der Startstelle ersichtlich gemacht werden.

Sollte der Wind während der Vorbereitungszeit drehen und die Startstellenleitung deshalb den Kurs ändern wollen, oder die Start-Bahnmarken versetzen wollen, oder liegt ein anderer Grund vor, muß nach erfolgter Bekanntgabe der Kursänderung erneut mit der Vorbereitungszeit begonnen werden.

2.5.2. VERLEGEN EINER START-BAHNMARKE

Vor dem Beginn der Vorbereitungszeit darf die Startstellenleitung eine Start-Bahnmarke verlegen.

2.5.3. VOR DEM STARTSIGNAL DARF DIE STARTSTELLENLEITUNG

- a. die Bahn auf eine in den Segelanweisungen angegebene Bahn verkürzen,
- b. eine Wettfahrt verschieben, um eine neue Bahn vor, bzw. gleichzeitig mit dem Beginn der neuen Vorbereitungszeit anzuzeigen, oder aus irgend einem anderen Grund,
- c. die Wettfahrt auf einen anderen Tag verschieben,
- d. die Wettfahrt aus irgendeinem Grund aufheben.

2.5.4. NACH DEM STARTSIGNAL DARF DIE STARTSTELLENLEITUNG

- a. die Wettfahrt abbrechen und neu segeln lassen, falls beim Startverfahren ein Fehler vorgekommen ist,
- b. die Bahn abkürzen, oder die Wettfahrt aufheben oder abbrechen
 1. wegen schlechten Wetters, das die Yachten gefährdet,
 2. wegen ungenügenden Windes,
 3. weil eine Bahnmarke fehlt oder vertrieben ist,
 4. aus irgendwelchen sonstigen Gründen, welche die Sicherheit oder Fairneß des Wettbewerbes unmittelbar gefährden.

2.5.5. AUFHEBUNG NACH BEENDIGUNG EINER WETTFAHRT

Nachdem eine Wettfahrt beendet ist, darf die Jury diese nicht aufheben, ohne angemessene Maßnahmen gemäß Punkt 6.74.1 (Erwägung der Wiedergutmachung) zu treffen.

2.5.6. VERSTÄNDIGUNG DER BETROFFENEN STARTER

Die Startstellenleitung muß alle betroffenen Starter auf geeignete Weise davon verständigen, wann eine verschobene oder abgebrochene Wettfahrt neu gesegelt wird.

2. 6. Startlinie und Ziellinie

- a. Die Start- und Ziellinie sollen Linien zwischen zwei Bahnmarken sein.
- b. Die Startlinie verläuft an derjenigen Begrenzung der Start-Bahnmarken, die am nächsten zur ersten Bahnmarke ist.
- c. Die Ziellinie verläuft an derjenigen Begrenzung der Zielbahnmarken, die am nächsten zur letzten Bahnmarke liegt.

2. 7. Start einer Wettfahrt

2.7.1. STARTZONE

Die Segelanweisungen dürfen eine Startzone festlegen, die durch Bojen begrenzt werden kann. Diese gelten dann nicht als Bahnmarken.

2. 7.2 ZEITNEHMEN BEIM START

Die Startzeit einer Yacht muß von ihrem Startsignal an gerechnet werden.

2.7.3. EINSETZEN DER YACHT

Kann jederzeit erfolgen, auch in der Startminute oder nachher. Es muß aber sichergestellt werden, daß ein Starter durch ein späteres Einsetzen der Yacht keinen Vorteil hat.

2. 8. Rückrufe

2.8.1. EINZELRÜCKRUF

Befinden sich eine oder mehrere Yachten bei ihrem Startsignal mit irgend einem Teil ihres Rumpfes oder der Ausrüstung auf der Bahnseite der Startlinie, so muß die Startstellenleitung einen guthörbaren akustischen Rückruf unter Nennung der betroffenen Yachten ehestmöglich geben.

2.8.2. ALLGEMEINER RÜCKRUF

- a. Handelt es sich entweder um eine Anzahl nicht identifizierbarer Frühstarter, oder einen Irrtum im Startverfahren, so kann die Startstellenleitung einen allgemeinen Rückruf akustisch geben. Wenn nicht in den Segelanweisungen anders vorgeschrieben, ist mit der Startzeit für diese Wettfahrt erneut zu beginnen. Es muß aber den Yachten ausreichend Zeit gegeben werden, wieder in das Startvorfeld zurückzukehren.
- b. In diesem Lauf ausgeschlossene Yachten dürfen bei der Wiederholung der Wettfahrt nach einem allgemeinen Rückruf nicht mehr an den Start gehen.

2.8.3 VERHAKEN

- a. Verhaken sich 2 Yachten in der Vorbereitungszeit, so ist ihnen Gelegenheit zu geben, sich zu befreien.
- b. Verhaken sich 2 Yachten in der Startminute, so ist die Startminute zu stoppen und die Yachten sind zu befreien. Die Startminute wird daraufhin neu gestartet. Die schuldige Yacht hat sich entsprechend den gültigen Regeln zu entlasten.

2.9. Bahnmarken

2.9.1. FEHLENDE BAHNMARKE

- a. Wenn eine Bahnmarke entweder fehlt oder vertrieben ist, muß die Startstellenleitung diese - wenn möglich - wieder an ihren vorgeschriebenen Platz zurückbringen, oder eine neue mit ähnlichen Merkmalen aussetzen.
- b. Falls es unmöglich ist, die Bahnmarke oder eine neue Ersatzbahnmarke rechtzeitig für die Yachten, die sie zu runden oder zu passieren haben, an ihren Platz zu verbringen, darf die Wettfahrtleitung nach eigenem Ermessen gemäß Punkt 2.5.4 (Änderung der Bahn bzw. Abbruch der Wettfahrt) verfahren.

2.10. Zieldurchgang bei Zeitbegrenzung

Wenn durch die Segelanweisungen nicht anders vorgeschrieben, macht in Wettfahrten mit Zeitbegrenzung der Zieldurchgang einer Yacht innerhalb der vorgeschriebenen Zeit die Wettfahrt für alle anderen Yachten gültig.

2. 11. Totes Rennen

Im Falle eines toten Rennens beim Zieldurchgang einer Wettfahrt müssen die Punkte für den Platz, um den die Yachten unentschieden gekämpft haben, und den unmittelbar darauffolgenden addiert und gleichmäßig geteilt werden.

Wenn zwei oder mehr Yachten beim Kampf um den ersten Platz in einer Regatta, bzw. beim Kampf um die ersten 3 Plätze in einer Weltmeisterschaft im toten Rennen enden, so sollen die beteiligten Yachten - wenn möglich - eine Entscheidungswettfahrt segeln. Wenn dies nicht möglich ist, müssen die beteiligten Yachten entweder gleiche Preise erhalten, oder einen Preis teilen.

2. 12. Wiederholung von Wettfahrten

- a. Wenn eine Wettfahrt wiederholt werden soll, sind alle Yachten, die für die ursprüngliche Wettfahrt planmäßig eingeteilt waren, berechtigt, in der zu wiederholenden Wettfahrt zu starten.
- b. Jede Yacht, die zum Zeitpunkt des Abbruches eine Wettfahrt schon beendet hat, braucht diese Wettfahrt nicht zu wiederholen und erhält eine Punktezahl entsprechend ihrer Position bei Zieldurchgang. Die verbliebenen Yachten segeln in der Wiederholungswettfahrt um die noch verbliebenen Plazierungen.

Teil 3 Allgemeine Erfordernisse

3.17 Verpflichtungen für die Zulassung einer Yacht

Eine Yacht, die beabsichtigt an einer Regatta teilzunehmen, muß zur Vermeidung eines späteren Ausschlusses den Regeln des Teiles 3 vor ihrem Vorbereitungssignal und - wenn anwendbar - während aller Wettfahrten entsprechen.

3.18. Meldungen

- a. Die Meldung einer Yacht bzw. eines Starters zur Teilnahme an einer Weltmeisterschaft oder an einer internationalen Regatta kann nur durch den jeweiligen Landesdachverband erfolgen, bei dem die Yacht bzw. der Starter registriert ist.
- b. Meldungen zu Freundschaftsregatten können durch die Starter selbst erfolgen, wobei ein mit der Ausschreibung versendetes Anmeldeformular dafür zu verwenden ist. Falls kein Anmeldeformular überreicht wurde, ist die Meldung mit allen Angaben, die im Meldeformular- Muster des Anhangs enthalten sind, formlos, schriftlich vorzunehmen.
- c. Mit der Abgabe der Meldung unterwirft sich der Starter diesen Regattaregeln und den Bedingungen der Ausschreibung und der Segelanweisungen.

3.19. Meßbriefe

3.19.1. MESSBRIEFPFLICHT

- a. Jede für eine Regatta meldende Yacht muß einen gültigen Meßbrief besitzen, der von einem autorisierten Vermesser eines Landesdachverbandes unterfertigt ist. Der Vermesser ist verpflichtet, die Angaben im Meßbrief zu überprüfen. Alle vor Inkrafttreten einer neuen Regel gebauten Yachten werden, solange sie einen gültigen Meßbrief vorweisen können, auch weiterhin in dieser Klasse starten dürfen.
- b. Ein offizieller Vermesser eines Landesdachverbandes darf Meßbriefe für seine eigenen Yachten nicht unterfertigen.
- c. Bei einem Eignerwechsel verbleibt der Meßbrief bei der Yacht und der neue Eigner ist im Meßbrief durch eine vom jeweiligen Landesdachverband autorisierte Stelle einzutragen.

3.19.2. ERHALTUNG DES VERMESSUNGSZUSTANDES EINER YACHT

- a. Der Eigner muß die Yacht in einem Zustand erhalten, der den Klassenvorschriften entspricht. Er muß dafür Sorge tragen, daß der Meßbrief nicht durch Änderungen ungültig wird. Ist dies doch der Fall, so ist für die Yacht ein neuer Meßbrief zu beantragen und die Yacht ist dementsprechend neu zu vermessen.
- b. Werden Abweichungen von den in den Klassenvorschriften festgelegten Toleranzen durch normale Abnutzung oder durch Beschädigung verursacht, so wird der Meßbrief dadurch nicht für die bereits absolvierten Wettfahrten ungültig, soweit diese Abweichungen die Leistungsmerkmale der Yacht nicht beeinflussen. Sie müssen jedoch beseitigt werden, bevor die Yacht erneut startet, sofern der Wettfahrtausschuß nicht die Auffassung vertritt, daß eine zumutbare Möglichkeit zur Korrektur der Abnutzung bzw. des Schadens nicht gegeben war.
- c. Bei einer Kontrollmessung müssen die abgenommenen Maße mit denen im Meßbrief übereinstimmen oder kleiner sein. Größere Maße sind nicht erlaubt, selbst wenn diese nach den geltenden Vermessungsbestimmungen möglich wären.

3.19.3. ERSATZVERMESSUNG BEI EINER REGATTA

- a. Kann ein Starter bei der Registrierung oder auf Verlangen eines Mitgliedes des Wettfahrtausschusses keinen Meßbrief für seine Yacht vorlegen, dann ist für diese Yacht eine Ersatzvermessung vorzunehmen. Sollte dabei keine Abweichung von den Klassenbestimmungen festgestellt werden, kann die Yacht auch ohne Meßbrief an der Regatta teilnehmen bzw. eine Wettfahrtserie fortsetzen.
- b. Für die Vornahme der Ersatzvermessung ist vom Starter eine Gebühr in der höchstens fünffachen Höhe der Startgebühr zu entrichten.

3.19.4. REGISTRIERUNG DER VERMESSUNG DURCH DEN LANDESDACHVERBAND

Die ausgestellten Meßbriefe sind mit dem Ausstellungsdatum von jedem Landesdachverband zu registrieren und in einer Liste gemeinsam mit den Eignern der Yachten zu führen.

3.20. Einsatz der Yachten, Ersatzyachten

3.20.1. ANZAHL DER YACHTEN JE STARTER

- a. Jeder Starter darf in der jeweiligen Klasse nur mit einer Yacht teilnehmen.
- b. Jeder Starter kann anstelle seiner Yacht eine Ersatzyacht einsetzen, wenn seine Yacht so stark beschädigt worden ist, daß eine kurzfristige Reparatur ausgeschlossen erscheint. Dies ist aber nur dann möglich, wenn die Ersatzyacht bei der Regatta ordnungsgemäß registriert wurde und einen eigenen Meßbrief besitzt. Die Erlaubnis zum Einsatz der Ersatzyacht ist vom Startstellenleiter einzuholen. Gesunkene Yachten sind unbedingt zu Bergen.
- c. Für Ersatzyachten wird keine Startgebühr eingehoben.
- d. Wird die Ersatzyacht eingesetzt, dann ist die Regatta mit dieser zu beenden.

3.20.2. KLASSENZUGEHÖRIGKEIT DER YACHTEN

Für jede Yacht darf nur ein Meßbrief für eine Klasse ausgestellt werden. Jede Yacht kann aber entsprechend den Vermessungsbestimmungen in mehreren Klassen registriert und vermessen werden.

3.21. Eigentum an Yachten und Mitgliedschaft des Starters

3.21.1. BEZIEHUNG ZWISCHEN EIGNER UND STARTER

- a. Ein Starter bei einer Regatta muß nicht Eigner der Yacht sein, die er steuert.
- b. Ohne vorherige Zustimmung des Wettfahrtausschusses darf ein Eigner, wenn seine eigene Yacht an der Wettfahrt teilnimmt, keine andere als seine eigene Yacht steuern.

3.21.2. MITGLIEDSCHAFT DES STARTERS

Jeder Starter muß Mitglied eines von einem Landesdachverband anerkannten Klubs sein.

3.22. Verlagern oder Abändern von Ballast

3.22.1. ALLGEMEINE BESCHRÄNKUNGEN

- a. Das Bewegen, Auswechseln oder Zugeben von Ballast oder Ballastteilen ist während der gesamten Dauer einer Regatta verboten.
- b. Während einer Regatta darf Wasser weder aufgenommen noch abgegeben werden, mit Ausnahme des Bilgewassers, das jederzeit entfernt werden darf.

- c. Kiele, Ruder, Flossen usw. können zwar abnehmbar ausgebildet werden, müssen aber während aller Wettfahrten einer Regatta gleich, in ein und derselben Lage verankert werden. Derartige Teile dürfen nur nach einer Beschädigung und auch dann nur nach der vorhergehenden Erlaubnis der Startstellenleitung ausgewechselt werden und müssen dabei durch in Form, Profil und Gewicht ähnliche Teile ersetzt werden.

3.22.2. AUSTAUSCH VON FERNSTEUERUNGSTEILEN

- a. Teile von Funkfernsteuerungsanlagen an Bord der Yacht dürfen während einer Regatta nur gegen annähernd gleich schwere Teile getauscht werden (z.B. Akkutausch etc.). Eine merkbare Veränderung des Gewichtstrimms der Yacht darf durch den Austausch nicht erfolgen.
- b. Als tolerierbare Gewichtsänderung beim Austausch von Fernsteuerungsteilen sind 10 % des Eigengewichtes des auszutauschenden Teiles anzusehen.

3.22.3. ERLAUBTE ÄNDERUNG DES GEWICHTSTRIMMS (VERDRÄNGUNG)

Die einzigen erlaubten Änderungen des Gewichtstrimms bzw. der Verdrängung während einer Regatta dürfen durch den Wechsel des Riggs und in geringem Maße durch - von der Startstellenleitung erlaubte Reparaturen bzw. Ersatzmaßnahmen entstehen.

3.22.4. STRAFEN BEI UNERLAUBTER ÄNDERUNG DES GEWICHTSTRIMMS

Sofern in der Ausschreibung und Segelanweisung nicht andere Aussagen über die Regel 22 gemacht werden, ist eine Yacht, die gegen die Bestimmungen der Regel 22 verstößt entsprechend der Regel 74.3 (Strafen) auszuschließen.

3.23. Fernsteuerungsanlagen und sonstige Steuerungen

- a. Selbststeuereinrichtungen und elektronische Ausrüstungen für eine automatische Steuerung oder Trimmung sind verboten.
- b. Die Funkübertragung darf nur vom Starter zur Yacht erfolgen. Ausgenommen 2,4 Ghz. Anlagen (Binding u. techn. Informationen). Es dürfen keine Informationen von der RC Yacht an den Starter übermittelt werden (Telemetrie udgl.).

- c. Sollte in der Ausschreibung keine Ausnahmeregelung getroffen werden, sind zu international besuchten Regatten nur Schmalbandanlagen (mit einer Bandbreite von 10 kHz) zugelassen.
- d. Jeder Starter muß zur Steuerung seiner Yacht während der gesamten Regatta mindestens 4 einfach und schnell auswechselbare Quarzpaare verschiedener Frequenzen zur Verfügung haben. Diese Quarzpaare sind bereits bei der Meldung zur Regatta anzugeben.
- e. Bei lizenzpflichtigen Fernsteuerungsanlagen hat der Starter die Lizenz seines Heimatlandes mit sich zu führen und bei Aufforderung vorzulegen. Für Nachteile, die aus dem Fehlen der Lizenz entstehen, ist der Starter allein verantwortlich. Das Betreiben der Fernsteuerungsanlage unterliegt den Rechtsvorschriften des betreffenden Landes, in dem die Regatta stattfindet. Wenn die notwendigen Informationen in der Ausschreibung enthalten sind, können dem Veranstalter dagegen keine Einsprüche gemacht werden.
- f. Batterien oder Akkus die Cadmium enthalten sind verboten. Batterien oder Akkus sind vom Teilnehmer ordnungsgemäß zu entsorgen.

3.24. Werbung

Die Bestimmungen über Werbung stehen in den Allgemeinen Wettkampfregeln der Naviga

WETTFAHRTREGELN SEGELN ISAF 2009 - 2013

Grundprinzip

Wettbewerbsteilnehmer im Segelsport werden von Regeln geleitet und es wird erwartet dass sie diese befolgen und sich diesen unterwerfen. Ein sportliches Grundprinzip ist, verletzten Wettkämpfer eine Regel, haben sie eine Bestrafung zu akzeptieren, die auch eine Aufgabe sein kann.

Begegnung von Booten

Die Regeln von Teil 2 gelten für Boote, die im Wettfahrtgebiet oder in dessen Nähe segeln und an einer Wettfahrt teilnehmen wollen, daran teilnehmen oder teilgenommen haben. Ein nicht in einer Wettfahrt befindliches Boot darf jedoch, ausgenommen bei Verstoß gegen Regel 23.1, nicht für Verstöße gegen eine dieser Regeln bestraft werden.

Abschnitt A – Wegerecht

Ein Boot hat Wegerecht, wenn ein anderes Boot verpflichtet ist, sich von ihm freizuhalten. Einige Regeln in den Abschnitten B, C und D schränken jedoch die Handlungen eines Wegerecht-Bootes ein.

4.10 Wind von entgegengesetzter Seite

Bei Booten mit Wind von entgegengesetzter Seite muss sich ein Boot mit Wind von Backbord von einem Boot mit Wind von Steuerbord frei halten.

4.11 Wind von der gleichen Seite mit Überlappung

Bei Booten mit Wind von der gleichen Seite, die überlappen, muss sich ein Luvboot von einem Leeboot frei halten.

4.12 Wind von der gleichen Seite ohne Überlappung

Bei Booten mit Wind von der gleichen Seite, die nicht überlappen, muss sich ein Boot klar achteraus von einem Boot klar voraus frei halten.

4.13 Während des Wendens

Nachdem ein Boot durch den Wind gegangen ist, muss es sich von anderen Booten frei halten, bis es auf einen Am-Wind-Kurs abgefallen ist. Während dieser Zeit gelten die Regeln 10, 11 und 12 nicht. Fallen zur gleichen Zeit zwei Boote unter diese Regel, muss sich das auf der Backbordseite

des anderen oder das klar achteraus befindliche Boot frei halten.

Abschnitt B - Allgemeine Einschränkungen

4.14 Berührung vermeiden

Wenn es vernünftigerweise möglich ist, muss ein Boot eine Berührung mit einem anderen Boot vermeiden. Jedoch, ein Wegerecht-Boot oder ein Boot, das Anspruch auf Raum oder Bahnmarken-Raum hat,

- (a) braucht nichts tun, um eine Berührung zu vermeiden, bis klar ist, dass das andere Boot sich nicht freihält oder keinen Raum oder Bahnmarken-Raum gibt, und
- (b) darf nicht nach dieser Regel bestraft werden, außer es erfolgt eine Berührung mit Schaden oder Verletzung.

4.15 Wegerecht erlangen

Erlangt ein Boot Wegerecht, muss es anfangs dem anderen Boot Raum zum Freihalten geben, sofern es nicht das Wegerecht durch eine Handlung des anderen Bootes erhält.

4.16 Kurs ändern

- 16.1 Ändert ein Boot mit Wegerecht den Kurs, muss es dem anderen Boot Raum zum Freihalten geben.
- 16.2 Zusätzlich gilt: Wenn nach dem Startsignal ein Boot mit Wind von Backbord sich dadurch frei hält, dass es ein Boot mit Wind von Steuerbord achteraus passieren will, darf das Boot mit Wind von Steuerbord seinen Kurs nicht ändern, wenn dadurch das Boot mit Wind von Backbord seinen Kurs sofort ändern müsste, um sich weiterhin frei zu halten.

4.17 Wind von der gleichen Seite; richtiger Kurs

Wird ein klar achteraus liegendes Boot überlappendes Leeboot innerhalb eines Abstandes von zwei seiner Rumpflängen zu einem Luvboot mit Wind von der gleichen Seite, darf es nicht höher als seinen richtigen Kurs segeln, solange die Boote mit Wind von der gleichen Seite und innerhalb dieses Abstands überlappt bleiben, es sei denn, es segelt dadurch unverzüglich achteraus des anderen Bootes. Diese Regel gilt nicht, wenn die Überlappung beginnt, während das Luvboot verpflichtet ist, sich nach Regel 13 frei zu halten.

ABSCHNITT C - AN BAHNMARKEN UND HINDERNISSEN

Die Regeln von Abschnitt C gelten nicht an einer von schiffbarem Wasser umgebenen Startbahnmarke und ihrer Ankerleine von der Zeit an, wo die Boote sich ihr nähern, um zu starten, bis sie diese passiert haben. Wenn Regel 20 gilt, gelten die Regeln 18 und 19 nicht.

4.18 Bahnmarken-Raum

18.1 GELTUNGSBEREICH DER REGEL

Regel 18 gilt zwischen Booten an einer Bahnmarke, die sie an der gleichen Seite lassen müssen, wenn mindestens eines von ihnen in der Zone ist. Sie gilt jedoch nicht

- (a) zwischen Booten mit Wind von entgegengesetzter Seite auf einem Kreuzkurs nach Luv, oder
- (b) zwischen Booten mit Wind von entgegengesetzter Seite, wenn der richtige Kurs an der Bahnmarke für eines von ihnen, aber nicht für beide, eine Wende erfordert.
- (c) zwischen einem Boot, das sich der Bahnmarke nähert und einem, das diese verlässt, oder
- (d) wenn die Bahnmarke ein ausgedehntes Hindernis ist; in diesem Fall gilt Regel 19.

18.2 Bahnmarken-Raum geben

- (a) Überlappen Boote, muss das außen liegende Boot dem innen liegenden Boot Bahnmarken-Raum geben, sofern nicht Regel 18.2(b) gilt.
- (b) Überlappen Boote, wenn das erste von Ihnen die Zone erreicht, muss das zu diesem Zeitpunkt außen liegende Boot anschließend dem innen liegenden Boot Bahnmarken-Raum geben. Ist ein Boot klar voraus, wenn es die Zone erreicht, muss das zu diesem Zeitpunkt klar achteraus liegende Boot anschließend Bahnmarken-Raum geben.
- (c) Wenn ein Boot nach Regel 18.2(b) verpflichtet ist Bahnmarken-Raum zu geben, muss es dies weiterhin tun, auch wenn später die Überlappung gelöst oder eine neue Überlappung hergestellt wurde. Wenn jedoch ein Boot mit dem Bug durch den Wind geht oder das Boot mit Anspruch auf Bahnmarken-Raum die Zone verlässt, hört Regel 18.2(b) auf zu gelten.
- (d) Gibt es berechtigten Zweifel, ob ein Boot eine Überlappung rechtzeitig hergestellt oder gelöst hat, ist anzunehmen, dass es das nicht tat.
- (e) Erreicht ein Boot von klar achteraus eine Innenüberlappung und ist ab

dem Zeitpunkt des Überlappungsbeginns das außen liegende Boot nicht in der Lage Bahnmarken-Raum zu geben, so muss es diesen nicht geben.

18.3 Wenden bei Annäherung an eine Bahnmarke

Nähern sich zwei Boote mit Wind von entgegengesetzter Seite einer Bahnmarke und eines von ihnen geht durch den Wind und unterliegt deshalb Regel 13 innerhalb der Zone, während das andere Boot die Bahnmarke anliegen kann, gilt Regel 18.2 danach nicht. Das Boot, das durch den Wind gegangen ist,

- (a) darf das andere Boot nicht veranlassen, höher als am Wind zu segeln, um ihm auszuweichen, oder das andere Boot am Passieren der Bahnmarke auf der vorgeschriebenen Seite zu hindern, und
- (b) muss Bahnmarken-Raum geben, wenn das andere Boot eine Innenüberlappung zu ihm herstellt.

18.4 Halsen

Muss ein innen überlappendes Boot mit Wegerecht an einer Bahnmarke halsen, um seinen richtigen Kurs zu segeln, darf es, bis es halst, nicht weiter an der Bahnmarke vorbeisegeln, als es für das Segeln dieses Kurses notwendig ist. Regel 18.4 gilt nicht an einer Tor-Bahnmarke.

18.5 Entlastung

Wenn ein Boot einen ihm zustehenden Bahnmarken-Raum in Anspruch nimmt, muss es entlastet werden

- (a) wenn es eine Regel von Abschnitt A verletzt, weil das andere Boot es verlässt hat, ihm Bahnmarken-Raum zu geben oder
- (b) wenn es beim Runden der Bahnmarken auf seinem richtigen Kurs eine Regel des Abschnitts A oder Regel 15 oder 16 verletzt.

4.19 Raum zum Passieren eines Hindernisses

19.1 Geltungsbereich der Regel 19

Regel 19 gilt zwischen Booten an einem Hindernis, außer wenn dieses gleichzeitig eine Bahnmarke ist, das die Boote an der gleichen Seite lassen müssen. Allerdings gilt an einem ausgedehnten Hindernis immer Regel 19 und nicht Regel 18.

19.2 Raum geben an einem Hindernis

- (a) Ein Boot mit Wegerecht hat die Wahl, auf welcher Seite es das Hindernis passieren will.
- (b) Überlappen Boote, muss das außen liegende Boot dem innen liegenden Boot Raum zum Passieren zwischen ihm und dem Hindernis geben, außer es ist ab dem Zeitpunkt nach Herstellung der Überlappung dazu nicht in der Lage
- (c) Passieren Boote ein ausgedehntes Hindernis und erreicht ein Boot, das klar achteraus war und sich freihalten musste, eine Überlappung zwischen dem anderen Boot und dem Hindernis und ist zum Zeitpunkt des Beginns der Überlappung kein Raum für es um dazwischen zu passieren, hat es keinen Anspruch auf Raum nach Regel 19.2(b). Bleiben die Boote weiterhin überlappt, muss es sich freihalten und die Regeln 10 und 11 gelten nicht.

4.20 Raum zum Wenden an einem Hindernis

4.20.1 Zuruf und Antwort

Bei Annäherung an ein Hindernis darf ein am Wind oder höher segelndes Boot Raum verlangen, um wenden und einem mit Wind von der gleichen Seite segelnden Boot ausweichen zu können. Nachdem das Boot gerufen hat

- (a) muss es dem angerufenen Boot Zeit geben, um zu reagieren;
- (b) Das angerufene Boot muss reagieren, indem es entweder so bald wie möglich wendet oder sofort antwortet: "Wenden Sie!", und dann dem rufenden Boot den Raum für eine Wende und zum Ausweichen geben.
- (c) wenn das angerufene Boot entsprechend reagiert hat, muss das rufende Boot sobald wie möglich wenden.

4.20.2 Entlastung

Wenn ein Boot einen ihm nach Regel 20.1(b) zustehenden Raum in Anspruch nimmt, muss es entlastet werden, wenn es dabei eine Regel von Teil A oder die Regeln 15 oder 16 verletzt.

4.20.3 Unzulässige Zurufe

Ein Boot darf nur rufen, wenn es aus Sicherheitsgründen eine wesentliche Kursänderung machen muss, um das Hindernis zu vermeiden. Sie darf auch keinen Zuruf machen, wenn das Hindernis eine Bahnmarke ist, die das angerufene Boot anliegen kann.

Abschnitt D - Weitere Regeln

Wenn Regel 20 oder 21 zwischen zwei Booten gültig ist, gelten die Regeln des Abschnitts A nicht.

4.21 Startfehler; Strafe ausführen; Rückwärts segeln

4.21.1 Ein Boot, das nach dem Startsignal auf die Vorstartseite der Startlinie oder eine ihrer Verlängerungen zu segelt, um zu starten oder um Regel 30.1 zu befolgen, muss sich von einem Boot, das dies nicht tut, frei halten, bis es ganz auf der Vorstartseite ist.

4.21.2 Ein Boot, das eine Strafdrehung ausführt, muss sich von einem Boot frei halten, das dies nicht tut.

4.21.3 Ein Boot, das sich durch Backhalten eines Segels rückwärts bewegt, muss sich von einem Boot frei halten, das dies nicht tut.

Wenn Regel 20 oder 21 zwischen zwei Booten gültig ist, gelten die Regeln des Abschnitts A nicht.

4.22 Gekentert, geankert oder aufgelaufen; Hilfe leistend

Wenn es dazu in der Lage ist, muss ein Boot einem anderen Boot ausweichen, das gekentert oder nach einer Kenterung noch nicht wieder unter Kontrolle ist, oder das aufgelaufen ist. Ein Boot ist gekentert, wenn sich sein Masttop im Wasser befindet.

4.23 Behinderung anderer Boote

4.23.1 Wenn es vernünftigerweise möglich ist, darf ein nicht in der Wettfahrt befindliches Boot ein in der Wettfahrt befindliches Boot nicht behindern.

4.23.2 Außer wenn es seinen richtigen Kurs segelt, darf ein Boot ein anderes Boot nicht behindern, das eine Strafe ausführt oder sich auf einem anderen Bahnschenkel befindet.

4.24 Zusatz für die NAVIGA

Ist ein Kontakt durch Driften während einer Flaute vom Segler nicht verhinderbar, kann er vom Startstellenleiter annulliert werden.

Teil 5 Weitere Segelvorschriften

Pflichten und Rechte des Starters bei der Führung seiner Yacht.

5. 51. Absegeln der Bahn.

5.51.1. VERHALTEN AM START UND ZIEL

- a. Eine Yacht muß gemäß den Begriffsbestimmungen starten und durchs Ziel gehen.
- b. Falls in den Segelanweisungen nicht anders vorgeschrieben, muß eine Yacht, die sich in der letzten Minute vor ihrem Startsignal mit irgend einem Teil ihres Rumpfes oder ihrer Ausrüstung auf der Bahnseite der Startlinie befindet, über die Startlinie oder ihre Verlängerung ins Startvorfeld zurückkehren und starten.
- c. Verabsäumt es eine Yacht, ihre Rückrufanzeige zu sehen oder zu hören, so befreit sie dies nicht von der Verpflichtung, ordnungsgemäß zu starten.

5.51.2. VERHALTEN AUF DER BAHN

Eine Yacht muß die Bahn so absegeln, daß sie jede Bahnmarke auf der vorgeschriebenen Seite in der richtigen Reihenfolge rundet und passiert, so daß eine Schnur, die das Kielwasser einer Yacht vom Start bis ins Ziel darstellt, straff gezogen, auf der vorgeschriebenen Seite jeder Bahnmarke liegt und jede zu rundende Bahnmarke berührt.

5.51.3. VORGESCHRIEBENE SEITE EINER BAHNMARKE

Eine Bahnmarke hat für eine Yacht so lange eine vorgeschriebene Seite, wie sie auf einem Bahnschenkel segelt, den die Bahnmarke begrenzt, beginnt oder beendet.

5.51.4. FALSCHES PASSIEREN EINER BAHNMARKE

Eine Yacht, die eine Bahnmarke auf der falschen Seite rundet oder passiert, darf ihren Fehler wiedergutmachen, indem sie ihren Kurs mit den Erfordernissen von 51.2. in Übereinstimmung bringt.

5.51.5. ZIELDURCHGANG

- a. Eine Yacht braucht die Ziellinie nicht vollständig durchsegeln. Nach dem Zieldurchgang darf die Yacht in jede Richtung ablaufen, hat sich dabei aber von allen, noch in der Wettfahrt befindlichen Yachten freizuhalten. Eine Behinderung einer noch in der Wettfahrt befindlichen Yacht - auch wenn es dabei nicht zu einer Berührung der Yachten kommt - ist mit der Annullierung des Zieldurchganges zu bestrafen. Die Yacht wird nach Absolvierung der Ersatzstrafe und dem neuerlichen Zieldurchgang gewertet.
- b. Der Zieldurchgang einer Yacht soll durch die Startstellenleitung durch ein akustisches Signal bestätigt werden, am besten mit Nennung der durchs Ziel gegangenen Yacht bzw. des Starters.

5.52. Berühren einer Bahnmarke

- a. Das Berühren von Bahnmarken ist nur dann zu untersagen, wenn
 1. eine einwandfreie Sicht des Starters von der Startstelle aus in jedem Augenblick einer Wettfahrt zu jeder Bahnmarke uneingeschränkt möglich ist. Es darf dabei nicht zur Abdeckung der Sicht auf Bahnmarken durch, auf ihrem richtigen Kurs fahrende, andere Yachten kommen, wobei auch die Bewegungsmöglichkeit des Starters an der Startstelle zu berücksichtigen ist.
 2. die Bahnmarken nahe genug an der Startstelle liegen, daß eine Schätzung der räumlichen Tiefe bei der Ansteuern aller Bahnmarken einwandfrei möglich ist. (Um dies festzustellen sollte vor Beginn der Regatta versucht werden, mit einer Yacht die Bahn abzusegeln und von ihrem richtigen Kurs aus bei einer möglichst geradlinigen Kurshaltung bewußt alle Bahnmarken zu berühren. Gelingt dies, kann eine zufriedenstellende Schätzmöglichkeit der räumlichen Tiefe angenommen werden.)
- b. In der Ausschreibung ist festzulegen, ob das Berühren von Bahnmarken erlaubt ist oder nicht.

5.52.1. BEI VERBOT DER BERÜHRUNG VON BAHNMARKEN

Eine Yacht, die eine Berührung mit

1. einer Start-Bahnmarke vor dem Start
2. einer Bahnmarke, die den Bahnschenkel, auf dem die Yacht segelt, beginnt, begrenzt oder beendet, oder

3. einer Ziel-Bahnmarke herbeiführt, während sie sich in einer Wettfahrt befindet, muß entweder gemäß Regel 52.2. ihren Fehler gutmachen, oder gemäß Regel 68 (Proteste gegen Yachten) verfahren, falls sie behauptete, unrechtmäßigerweise durch eine andere Yacht zu der Berührung gezwungen worden zu sein. Die andere Yacht kann sich durch Annahme der Ersatzstrafe entlasten.

5.52.2. WIEDERGUTMACHUNG BEI BERÜHRUNG VON BAHNMARKEN

- a. Berührt eine Yacht eine Bahnmarke, die von schiffbarem Wasser umgeben ist, so darf sie ihren Fehler dadurch wiedergutmachen daß sie das Rundemanöver beendet und sich auf dem folgenden Bahnschenkel durch Drehen eines vollen 360° Kreises entlastet.
- b. Berührt eine Yacht ein Bahnmarke, die nicht von schiffbarem Wasser umgeben ist, so darf sie ihren Fehler dadurch wiedergutmachen, daß sie bei erster zumutbarer Gelegenheit einen vollen 360°-Kreis schlägt.
- c. Berührt eine Yacht
 1. eine Start-Bahnmarke, so muß sie sich durch Drehen eines vollen 360° Kreises entlastet und anschließend korrekt starten, oder
 2. eine Ziel-Bahnmarke, so muß sie sich durch Drehen eines vollen 360° Kreises entlasten und anschließend korrekt die Ziellinie passieren.
- d. Einer Yacht, die eine Bahnmarke berührt hat, müssen die ihr nach den Regeln des Teiles 4 zustehenden Rechte eingeräumt werden, solange sie fortfährt, die Bahn abzusegeln und bis es unverkennbar ist, daß sie beginnt, sich zu entlasten.

5.52.3. FESTSTELLUNG DER BERÜHRUNG

- a. Eine Berührung muß angenommen werden, wenn ein Mitglied der Startstellenleitung dies durch lauten und gut hörbaren Ausruf "Kontakt mit der Bahnmarke" einschließlich der Nennung der betroffenen Yacht bekanntgibt. Dieser Aufruf muß unmittelbar nach dem Eintreten der Berührung gemacht werden und hat so laut zu erfolgen, daß er von allen Startern an der Startstelle gehört werden kann.
Die Nennung der berührenden Yacht kann dabei auf verschiedene Weise erfolgen, entweder durch Nennung der Segelnummer, oder durch die Farbangabe von Rumpf und Segel, oder durch die Nennung des Namens des Starters etc..
Es sind hier alle möglichen zur Auffindung der betroffenen Yachten dienlichen Hinweise erlaubt.

- b. Unterbleibt der Ausruf "Kontakt mit der Bahnmarke" und wird auch von keiner anderen Yacht ein Protest gemäß Regel 68 (Protest gegen Yachten) angemeldet, muß angenommen werden, daß keine Berührung stattgefunden hat.

5.53. Auf Grund gelaufen, an einem Hindernis festgekommen und entfernen von Verschmutzungen

- a. Eine auf Grund gelaufene oder an einem Hindernis festgekommene Yacht kann während einer Wettfahrt jederzeit wieder befreit werden.

Zur Befreiung der Yacht bzw. zur Entfernung von Verunreinigungen darf die Yacht berührt werden. Dies kann entweder vom Starter selbst, seinem Helfer oder einer vom Starter beauftragten Person erfolgen. Es ist jedoch dabei zu beachten, daß durch derartige Aktionen andere, in einer Wettfahrt befindliche Yachten nicht behindert werden dürfen. Eine Yacht, die durch ein Befreiungsmanöver behindert wird, kann gegenüber der zu befreienden Yacht gemäß Regel 68 (Proteste von Yachten) verfahren. Die zu befreiende Yacht trägt dabei die volle Verantwortung für die von ihr beauftragten Helfer oder sonstige Personen

- b. Wenn eine Yacht nach Regel 53.a. wieder flott gemacht wird, stehen ihr danach wieder alle Rechte nach den Regeln des Teiles 4 zu.
- c. Beim Flottmachen darf eine Yacht nicht zusätzlichen Vortrieb durch Anschieben erhalten.

5.54. Vortriebsmittel

5.54.1. GRUNDSÄTZLICHES

Eine Yacht darf nur durch die natürliche Einwirkung des Windes auf die Segel, die Spieren und den Bootskörper, sowie des Wassers auf alle Teile des Rumpfes und Unterwasserflächen vorangetrieben werden und darf ihre Fahrt nicht durch unnatürliche, bzw. technische Mittel beschleunigen oder verringern.

5.54.2. VERBOTENE VORTRIEBSMETHODEN

Zur Veränderung des natürlichen Vortriebes verboten ist:

- a. das Ruder kräftig bewegen (wriggen)
- b. das Segel ständig bzw. schnell wiederholt dichtholen und fieren (pumpen)

- c. jeder motorische oder sonstige technische Antrieb, es sei denn, er dient ausschließlich zur Steuerung der Yacht, zum Stellen der Segel oder zu div. Trimmfunktionen.

5.55. Gebrauch von Fernsteuerungsanlagen und Steuerungsausfälle

5.55.1. AUFBEWAHRUNG DER ANLAGEN UND BETRIEBSZEIT

- a. Die Fernsteuerungsanlagen bleiben während der gesamten Regattadauer in der Obhut der Eigner bzw. Starter. Diese sind auch verantwortlich für den ordnungsgemäßen Gebrauch ihrer Anlage, entsprechend dieser Regel.
- b. Fernsteuerungsanlagen dürfen nur zwischen dem ersten Aufruf zu einer Wettfahrt und einem Zeitpunkt unmittelbar nach Abstellen der Yacht an Land, nach der Absolvierung der Wettfahrt, und auch nur von den, zur Wettfahrt eingeteilten Startern in Betrieb genommen werden. In der übrigen Zeit müssen die Anlagen abgeschaltet bleiben, es sei denn, es wurde eine Sondererlaubnis der Startstellenleitung erteilt.
- c. Wird ein Starter ermittelt, der seine Fernsteuerungsanlage unberechtigt in Betrieb genommen hat, zu einem Zeitpunkt, zu dem Frequenzstörungen in einer Wettfahrt aufgetreten sind, so kann dieser Teilnehmer bestraft werden, indem seine Yacht von der Teilnahme an der nächsten Wettfahrt ausgeschlossen wird. Im Wiederholungsfall kann ein Ausschluß aus der gesamten Regatta erfolgen.

5.55.2. ÜBERPRÜFUNG VOR DEM START

- a. Jeder Starter hat sich selbst während der Vorbereitungszeit vor einer Wettfahrt zu vergewissern, daß seine Fernsteuerungsanlage keine andere Yacht bzw. Anlage stört und nicht durch andere gestört wird.
- b. Sollte während der Vorbereitungszeit eine Frequenzstörung nachgewiesen werden, so ist der Start abzubrechen und nach Beendigung der Störung mit der Vorbereitungszeit erneut zu beginnen.

5.55.3. EMPFANGSSTÖRUNGEN WÄHREND EINER WETTFAHRT

- a. Gerät eine Yacht außer Kontrolle, ist dies vom Starter durch lauten Zuruf der Startstellenleitung mitzuteilen.
- b. Eine außer Kontrolle geratene Yacht wird ab dem Zeitpunkt des Zurufes laut 55.3.a. als Hindernis angesehen. Sie muß gleichzeitig die Wettfahrt aufgeben, selbst wenn sie später wieder die Kontrolle erlangt.

- c. Entsprechend der Regel 74.1 (Gesuch um Wiedergutmachung) kann eine Yacht Wiedergutmachung begehren, wenn sie nachweist, daß der Verlust der Kontrolle auf Grund von Frequenzüberlagerungen eintrat.

Teil 6 Proteste, Strafen und Berufungen

6.67. Begriffsbestimmungen

- a. Regeln, die zur Protestbehandlung heranzuziehen sind
 1. diese Regattaregeln
 2. Die Ausschreibung und Segelanweisungen der jeweiligen Regatta
- b. Protest

Die gemäß Regel 68 (Proteste gegen Yachten) angemeldete Behauptung, wonach eine Yacht eine oder mehrere Regeln verletzt hat. Der Begriff "Protest" beinhaltet gegebenenfalls auch den Antrag auf Wiedergutmachung gemäß Regel 6.74.1

- c. Protestpartei

Die protestierende Yacht bzw. deren Starter, der Protestgegner, sowie jede am Vorfall beteiligte Yacht, die infolge des Protestes bestraft werden könnte.

- d. Schiedsgericht

Das für die Beurteilung von Protesten entsprechend dieser Regeln zuständige Gremium, das ist

1. der Startstellenleiter
2. die Jury (für die Behandlung schriftlicher Berufungen)

6.68. Proteste gegen Yachten

6.68.1. RECHT ZUM PROTEST

- a. Eine Yacht darf gegen jede andere Yacht protestieren, außer daß ein Protest wegen einer angeblichen Verletzung der Regeln des Teiles 4 und 5 nur von einer Yacht eingelegt werden darf, die in dem Lauf, während dessen der Vorfall geschah, teilnimmt oder für diesen eingeteilt ist.
- b. Die Startstellenleitung (Startstellenleiter und Beobachter) kann gegen jede Yacht protestieren, sofern sie eine anscheinende Verletzung irgend einer Regel durch diese Yacht beobachtet hat.

6.68.2. ANMELDUNG DES PROTESTES DURCH EINEN STARTER

- a. Der Starter der protestierenden Yacht muß die Absicht, wegen einer Verletzung der Regeln des Teiles 4 während einer Wettfahrt zu protestieren, **durch lauten und gut hörbaren Ausruf "Protest" einschließlich der Nennung seiner eigenen Segelnummer und der Nennung des Protestgegners anmelden**. Dieser Ausruf ist unmittelbar nach dem Eintreten der Protestsituation zu machen. Als Richtwert gilt eine Frist von 10 Sekunden.

Die Nennung des Protestgegners kann dabei auf verschiedene Weise erfolgen, entweder durch Nennung der Segelnummer der gegnerischen Yacht oder durch Farbangabe von Rumpf und Segel, oder durch die Nennung des Namens des Starters der gegnerischen Yacht etc.. Es sind hier alle möglichen, zur Auffindung des Protestgegners dienlichen Hinweise erlaubt. Es darf aber ein Protest wegen mangelhafter Hinweise auf den Protestgegner, sofern dieser auf andere Weise eindeutig ermittelt und benachrichtigt wurde, nicht abgewiesen werden.

- b. **Der Protest ist angenommen, sobald ein Mitglied der Startstellenleitung den Protestausruf mit der Nennung der beiden Protestgegner laut und gut hörbar wiederholt**. Die Nennung der Protestgegner kann auch hierbei, wie in 68.2.a. beschrieben, erfolgen. Diese Wiederholung des Protestausrufes durch die Startstellenleitung hat so laut zu erfolgen, daß sie von allen Startern an der Startstelle gehört werden kann.
- c. Solange der Protest nicht nach 68.2.b. angenommen wurde, muß der protestierende Starter davon ausgehen, daß sein Ausruf nicht gehört wurde und hat daher seinen Ausruf mit entsprechender Lautstärke zu wiederholen.
- d. Die protestierende Yacht muß nach Beendigung des Laufes einen schriftlichen Protest gegen die andere Yacht bei der Startstellenleitung abgeben, andernfalls wird der Protestruf als gegenstandslos betrachtet.

6.68.3. ANMELDUNG EINES PROTESTES DURCH DIE STARTSTELLENLEITUNG

- a. Bei der Anmeldung eines Protestes durch die Startstellenleitung während einer Wettfahrt oder danach (gemäß 68.1.b) genügt ein einmaliger Ausruf, der so laut zu erfolgen hat, daß er von allen Startern an der Startstelle gehört werden kann, mit der Nennung der mit Protest belegten Yacht (Segelnummer oder Namen des Starters) und ein Hinweis auf den Protestgrund.

- b. Der Ausruf der Startstellenleitung ist sobald wie möglich nach dem Erkennen der Protestsituation durchzuführen, um der mit Protest belegten Yacht die Annahme einer Ersatzstrafe zu ermöglichen.

6.68.4. VERSTÄNDIGUNGSPFLICHT

- a. Eine mit Protest belegte Yacht muß sobald wie möglich in Übereinstimmung mit Regel 68.2.b. und 68.3. darüber informiert werden, daß gegen sie ein Protest angemeldet wurde.
- b. unterbleibt die rechtzeitige Verständigung der Yacht, kann diese zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr wegen eines angeblichen Regelverstosses belangt werden, es sei denn, daß sie in einer Juryentscheidung laut Regel 74.3.2 als dritte Yacht ausgeschlossen wird.

6.68.5. ENTLASTUNG DURCH ERSATZSTRAFE

Durch die Annahme einer Ersatzstrafe kann sich jede, während einer Wettfahrt wegen Verletzung einer Regel des Teiles 4 mit Protest belegte Yacht entlasten, gleichgültig, wer den Protest angemeldet hat.

6.68.6. ERSTE SCHULDZUWEISUNG

- a. Nach Abschluß einer Wettfahrt gibt der Startstellenleiter nach Rücksprache mit den Beobachtern über alle in dieser Wettfahrt angemeldeten Proteste, die nicht durch Annahme einer Ersatzstrafe aufgehoben wurden, eine erste Entscheidung mit einer Schuldzuweisung allen Protestparteien bekannt. Eine möglichst einfach gehaltene Begründung der Entscheidung ist der Bekanntgabe beizufügen.
- b. Wenn der Startstellenleiter entscheidet, daß eine Yacht irgend eine Regel verletzt hat, muß die Yacht aus dieser Wettfahrt ausgeschlossen werden. (Sie erhält den letzten Platz aller zu dieser Wettfahrt eingeteilten Yachten).
- c. Gegen diese erste Schuldzuweisung des Startstellenleiters ist eine Berufung durch die Einreichung eines schriftlichen Protestes möglich.

6.68.7. PROTESTFRIST UND ANZUGEBENDE EINZELHEITEN

- a. Eine gegen die erste Schuldzuweisung des Startstellenleiters protestierende Yacht muß ihren Protest innerhalb von 15 Minuten nach Bekanntgabe der ersten Schuldzuweisung bei der Jury in schriftlicher Form einreichen und die Absicht dieser Protesteinreichung unmittelbar nach der ersten Schuldzuweisung dem Startstellenleiter mitteilen.

- b. Dieser schriftliche Protest muß vom protestierenden Starter unterzeichnet sein und folgende Einzelheiten enthalten:
1. Genaue Angabe der Wettfahrt und des Ortes des Vorfalles.
 2. Die betreffende Regel oder Regeln, die zur Feststellung der Schuld oder Unschuld anzuwenden sind.
 3. Eine Beschreibung des Vorfalles
 4. Eine Skizze des Vorfalles
- c. Der schriftliche Protest muß in einer der offiziellen Sprachen der NAVIGA verfaßt werden.

6.68.8. NACHTRÄGLICHE BESEITIGUNG VON MÄNGELN EINES PROTESTES

Die Jury muß dem Protestführer gestatten, Mängel in den Einzelheiten, wie sie durch 68.7.b. verlangt wurden, zu korrigieren, vorausgesetzt daß der Protest dann die wesentlichen Merkmale des Vorfalles näher bezeichnet.

6.68.9. ZURÜCKNAHME EINES PROTESTES

Ein einmal schriftlich eingereichter Protest darf nicht zurückgezogen werden, sondern muß von der Jury entschieden werden, es sei denn, daß vor der Verhandlung eine oder mehrere Yachten die Regelverletzung anerkennen. Der Protestführer darf jedoch seinen Protest ausnahmsweise zurückziehen, falls die Jury feststellt, daß die Berührung zwischen 2 Yachten sowohl geringfügig als auch unvermeidbar war.

6.68.10. PROTESTGEBÜHR

Sofern die Segelanweisungen keine andere Regelung vorsehen, darf für die Einreichung eines schriftlichen Protestes keine Protestgebühr erhoben werden.

6.70. Maßnahmen des Wettfahrtausschusses bzw. der Jury

6.70.1. WESENTLICHE BENACHTEILIGUNG EINER YACHT

Die Jury kann von sich aus eine Wiedergutmachung zugunsten einer Yacht in Erwägung ziehen, falls die Auffassung besteht, daß irgend welche in Regel 74.1.b. (Wiedergutmachung) aufgeführten Voraussetzungen gegeben sind.

6.70.2. BEFUGNISSE EINES VERMESSERS

Stellt ein Vermesser fest, daß eine Yacht nicht ihren Klassenvorschriften oder ihrem Messbrief entspricht, so verfährt er folgendermaßen:

1. Wird die Unstimmigkeit vor einer Regatta festgestellt, so soll er den Eigner bzw. den Starter auffordern, die Unstimmigkeit zu beseitigen. Wird sie nicht behoben, so legt er der Jury einen schriftlichen Bericht vor. Die Jury spricht entweder den Ausschluß der Yacht von der gesamten Regatta aus oder läßt die Yacht gemäß Regel 3.19. (Meßbriefe) zu. Die Yacht hat auf Antrag Anspruch auf eine Verhandlung.
2. Wird die Unstimmigkeit erst nach einer Wettfahrt festgestellt, so legt der Vermesser der Jury einen schriftlichen Bericht vor. Die Jury verständigt sodann die betreffend Yacht und beruft eine Verhandlung ein.

Der Vermesser selbst ist nicht befugt, eine Yacht auszuschließen.

6.71. Protestverfahren - verfahrensmäßige Erfordernisse

6.71.1. ANSPRUCH AUF PROTESTVERHANDLUNG

Eine Yacht darf nicht ohne Protestverhandlung bestraft werden, außer gemäß Regel 68.6. (erste Schuldzuweisung).

6.71.2. INTERESSIERTE PARTEIEN - INTERESSENKOLLISION

- a. Kein Mitglied eines Schiedsgerichtes darf an einer Beratung oder Entscheidung irgend welcher Streitfragen teilnehmen, bei denen es interessierte Partei ist. Dies schließt aber seine Zeugenaussage in einem solchen Falle nicht aus.
- b. Eine Protestpartei, die mit Begründung, es handle sich um eine interessierte Partei gegen ein Schiedsgerichtsmitglied Einspruch erheben will, muß dies vor der Beweisaufnahme in der Protestverhandlung oder aber spätestens zu dem Zeitpunkt tun, wo ihr die Interessenskollision klar wird.

6.72. Annahme oder Zurückweisung eines Protestes

6.72.1. ANNAHME EINES PROTESTES

Stellt die Jury fest, daß ein eingereichter schriftlicher Protest gemäß Regel 68 in allen Teilen entspricht, so muß sie sobald wie möglich in die Verhandlung eintreten.

6.72.2. ZURÜCKWEISUNG EINES PROTESTES

Entscheidet die Jury, daß ein eingereichter schriftlicher Protest nicht der Regel 68. entspricht, so muß sie allen beteiligten Protestparteien unter Bekanntgabe der Gründe für eine solche Entscheidung mitteilen, daß der Protest nicht verhandelt wird. Eine solche Entscheidung darf nicht gefällt werden ohne der Protestpartei Gelegenheit zu geben, zu beweisen, daß die Erfordernisse der Regel 68 erfüllt waren.

6.72.3. VERSTÄNDIGUNG DER PROTESTPARTEIEN

Alle Protestparteien müssen über den Inhalt des Protestes und über den Zeitpunkt und Ort der Verhandlung informiert werden.

6.73. Protestverhandlungen

6.73.1. ANSPRUCH AUF ANWESENHEIT

Die Protestparteien oder deren Vertreter haben das Recht, während der gesamten Beweisaufnahme anwesend zu sein und die Zeugen zu befragen. Zeugen soweit sie nicht Mitglieder des Wettfahrtausschusses sind, dürfen nur während ihrer eigenen Aussage anwesend sein. Sonstige Personen können nach dem Ermessen der Jury als Beobachter zugelassen werden, dürfen aber die Verhandlung nicht beeinflussen.

6.73.2. BEWEISAUFNAHME

Die Jury erhebt die ihr durch die Protestparteien angebotenen sowie alle darüber hinausgehenden, von ihr für erforderlich gehaltenen Beweise.

6.73.3. AUSSAGEN VON MITGLIEDERN DES WETTFAHRTAUSSCHUSSES

- a. Ein Jurymitglied, das über seine eigene Beobachtung eines Zwischenfalles berichtet, macht diese Aussage in seiner Eigenschaft als Zeuge in Anwesenheit der Protestparteien und kann dazu befragt werden.
- b. Ein Mitglied der Startstellenleitung kann in einer Protestverhandlung als Zeuge aussagen.

6.73.4. FERNBLEIBEN VON DER PROTESTVERHANDLUNG

Unterläßt es eine Protestpartei oder ihr Vertreter, sich um die Teilnahme an der Protestverhandlung ernstlich zu bemühen, so ist die

Jury berechtigt, den Protest auch ohne eine volle Verhandlung zu entscheiden, wie sie dies für richtig hält.

6. 73.5. WIEDERAUFNAHME EINER PROTESTVERHANDLUNG

Die Jury kann eine Protestverhandlung wiederaufnehmen, wenn sie entscheidet, daß ihr möglicherweise ein entscheidender Fehler unterlaufen ist, oder wenn innerhalb eines vertretbaren Zeitraumes wesentliches neues Beweismaterial zur Verfügung steht. Anträge von Yachten auf Wiederaufnahme einer Protestverhandlung müssen spätestens vor der nächsten Wettfahrt aller, von der Protestentscheidung betroffenen Yachten, eingereicht werden.

6. 74 Entscheidungen und Strafen.

6.74.1 WIEDERGUTMACHUNG.

- a. Eine Yacht, die behauptet, daß ihre Zieldurchgangsposition ohne eigenes Verschulden wesentlich beeinträchtigt wurde
 1. durch eine Handlung oder Unterlassung der Startstellenleitung oder
 2. dadurch, daß sie durch das Verhalten eines Fahrzeuges, das verpflichtet gewesen wäre, sich freizuhalten, wesentlich beeinträchtigt wurde (ein Yacht wird "wesentlich beeinträchtigt", wenn sie - ohne das andere Yachten beteiligt gewesen wären - wesentlich in ihrer Fähigkeit zum Segeln mit normaler Fahrt bzw. zum sicheren Manövrieren oder Wettsegeln beeinträchtigt wird) oder
 3. durch eine Yacht, welche gegen die Grundregel Faires Segeln verstößt, oder gegen die eine Strafe gemäß Regel 75 (durch den Wettfahrtausschuß bzw. die Jury zu verhängende Strafe) auf Grund von Verstößen in der fraglichen Wettfahrt verhängt wurde, kann bei der Jury Wiedergutmachung beantragen.
- b. Der Antrag auf Wiedergutmachung muß in Form eines schriftlichen Protestes gemäß Regel 68.7. eingereicht werden, egal, ob sich die gegen die Regeln verstoßende Yacht durch die Annahme der Ersatzstrafe entlastet hat oder nicht.
- c. Im Falle der Entlastung der gegnerischen Yacht durch die Annahme der Ersatzstrafe wird in der Protestverhandlung nur mehr über den Antrag auf Wiedergutmachung verhandelt. Eine nachträgliche Bestrafung der gegnerischen Yacht, es sei denn gemäß Regel 75. (grobe Verletzungen von Regeln oder Fehlverhalten), darf nicht mehr erfolgen.

Voraussetzungen für eine Wiedergutmachung sind:

1. Eine wesentliche Beeinträchtigung der Plazierung in diesem Lauf (mindestens 3 Plazierungen schlechter als ohne Behinderung, wobei auch ein eventueller Abstieg eine wesentliche Beeinträchtigung darstellt)
2. Schuldlosigkeit der betroffenen Yacht

Stellt die Jury fest, daß die Voraussetzungen für eine Wiedergutmachung vorliegen, muß sie sich überzeugen, daß folgende Punkte zutreffen:

- a. Ob die Yacht, die Wiedergutmachung verlangt, zum Zeitpunkt des Zwischenfalles Wegerecht hatte.
- b. Ob die Yacht wesentlich behindert wurde oder ausschied
- c. Ob die Yacht einen zumutbaren Versuch machte, auszuweichen.
- d. Ob die Einlaufplazierung schlechter war als ihre Plazierung vor dem Zwischenfall.

Beschließt die Jury eine Wiedergutmachung, muß folgendes berücksichtigt werden:

- a. Zeitpunkt und Bahnschenkel, an dem der Zwischenfall stattfand.
- b. Der wahrscheinliche Verlust an Zeit und (oder) Wegstrecke durch den Zwischenfall
- c. Die Position, die die Yacht zum Zeitpunkt des Zwischenfalls in der Wettfahrt hatte.
- d. Die wahrscheinliche Plazierung im Lauf ohne Zwischenfall.

Kann die Jury die Position im Starterfeld dieses Laufes zum Zeitpunkt des Zwischenfalls nicht festlegen oder passierte der Zwischenfall vor der 1. Bahnmarke, kann eine Position aus dem Durchschnitt der Ergebnisse der vorherigen Läufe festgelegt werden.

Für den Fall der Wiedergutmachung ist die Jury an folgende Beschränkungen gebunden:

- a. Wiedergutmachung kann nur für diesen Lauf erfolgen. Es kann keine bessere Plazierung als der Laufgewinn zugewiesen werden.

Es kann keine schlechtere Platzierung als sie bei Nichtbeendigung des Laufes erreicht worden wäre, vergeben werden. (d. heißt, eine Platzierung kann nur im Rahmen dieser Gruppe erfolgen).

- b. Wiedergutmachung wird in Form einer Platzierung in diesem Lauf erteilt. Die Platzierung kann dieselbe sein, wie eine von einer anderen Yacht erseelte Platzierung. (ex equo Platzierung).
- c. Für die weitere Laufeinteilung ist die zugewiesene Platzierung ausschlaggebend.

6.74.2 VERMESSUNGSPROTESTE

- a. Bei Vermessungsprotesten gemäß Regel 70.2.2. (nach einer Wettfahrt) hat die Jury zunächst der tatsächlichen Verstoß gegen Vermessungsvorschriften festzustellen.
- b. Sofern ein Verstoß gegen die Vermessungsvorschriften vorliegt, der als unwesentlich zu bezeichnen ist und die Leistungsmerkmale der Yacht nicht beeinflußt, kann die Jury den Eigner bzw. der Starter auffordern, die Yacht in Übereinstimmung mit den Vermessungsvorschriften zu bringen und danach die weitere Teilnahme an der Regatta erlauben.
- c. Eine Yacht, bei der wesentliche Verstöße gegen die Vermessungsvorschriften festgestellt werden, (Verstöße, die einen sehr wahrscheinlichen Vorteil gegenüber anderen Yachten bedeuten) ist sofort aus der Regatta auszuschließen.

6.74.3 STRAFEN

Wenn das Schiedsgericht nach erfolgter Feststellung des Sachverhaltes bzw. die Jury nach einer Protestverhandlung entscheidet, daß

1. Eine Yacht eine Regel verletzt hat oder
2. eine Yacht durch Nichtbeachtung irgend einer Regel andere Yachten gezwungen hat, eine Regel zu verletzen, muß die Yacht aus der betreffenden Wettfahrt ausgeschlossen werden, sofern sie sich nicht durch die Annahme einer Ersatzstrafe entlastet hat. In dem in Absatz 2 genannten Fall sind die anderen Yachten freizusprechen.

Ein solcher Ausschluß muß unabhängig davon verhängt werden, ob die dem Ausschluß bzw. der Bestrafung zugrunde liegende Regel im Protest erwähnt wurde und ob die regelverletzende Yacht im Protest genannt wurde bzw. Gegenstand des Protestes war, das heißt, der

Protestführer selbst kann ebenso wie eine dritte Yacht ausgeschlossen und der Protestgegner kann freigesprochen werden.

6.74.4 ANWENDUNG VON ERSATZSTRAFEN

Ersatzstrafen dürfen nur bei Verstößen gegen die Regeln des Teiles 4 Anwendung finden.

6.74.5 PUNKTE UND PLÄTZE

- a. Zum Zwecke der Zuteilung der Punkte in einer Regatta darf Aufgeben nach einem Verstoß gegen die Regeln nicht als Ausschluß gewertet werden. Diese Strafe darf nur in Übereinstimmung mit Regel 74.4. verhängt werden.
- b. Wenn eine Yacht entweder ausgeschlossen wird oder aufgegeben hat, rücken die nächsten Yachten um je einen Platz auf.
- c. Wird eine Yacht dadurch bestraft, daß sie aus einer Regatta oder einem Teil einer Regatta gestrichen wird, so werden die Wettfahrten nicht neu gewertet und es werden keine Änderung der Wertung anderer Yachten in den einzelnen Wettfahrten vorgenommen.

Ist der Zwischenfall, der zur Bestrafung führte, jedoch während einer bestimmten Wettfahrt vorgekommen, so wird die Yacht von dieser Wettfahrt ausgeschlossen und alle Yachten, die in dieser Wettfahrt nach ihr durchs Ziel gegangen sind, werden um einen Platz besser eingestuft.

- d. Wird eine Yacht nach einer Protestverhandlung durch die Jury aus einer Wettfahrt ausgeschlossen, dann erhält sie zusätzliche Strafpunkte, wobei für jede in der betreffenden Wettfahrt eingeteilte Yacht 0,5 Strafpunkte zuzurechnen sind.

6.74.6 VERLAUTBARUNG DER JURYENTSCHEIDUNG

- a. Nachdem die Jury ihre Entscheidung gefällt hat, muß sie den Protestparteien unverzüglich mitteilen:
 1. den festgestellten Sachverhalt
 2. Die für anwendbar gehaltene(n) Regel(n)
 3. die Entscheidung mit Begründung
 4. gegebenenfalls die bestrafte(n) Yacht(en) sowie
 5. gegebenenfalls die verhängte Strafe bzw. die zuerkannte Wiedergutmachung.

- b. Auf Anfrage ist einer Protestpartei folgendes zur Verfügung zu stellen:
1. die oben angeführten Angaben in Schriftform,
 2. eine durch die Jury bestätigte Skizze des Zwischenfalles sofern diese nicht bedeutungslos ist.

6.74.7 BERUFUNGSMÖGLICHKEIT

Juryentscheidungen sind endgültig. Eine Berufung gegen eine von der Jury getroffene Entscheidung ist nicht möglich. Es ist nur die Wiederaufnahme einer Protestverhandlung gemäß Regel 73.5. bei Erfüllung der dort genannten Bedingungen möglich.

6.75. Grobe Verletzungen von Regeln oder Fehlverhalten.

Nach einem groben Verstoß gegen diese Regattaregeln oder einer groben Verletzung der guten Sitten oder nach unsportlichem Verhalten kann der Wettfahrtausschuß oder die Jury einen Starter entweder von der weiteren Teilnahme an einer Regatta oder von der gesamten Regatta ausschließen oder andere Disziplinarmaßnahmen treffen, wobei gemäß Regel 73. (Protestverhandlungen) und Feststellung des Sachverhaltes zu verfahren ist. Der Wettfahrtausschuß bzw. die Jury muß jede nach diesem Verfahren verhängte Strafe dem Fahrer selbst und seinem nationalen Verband mitteilen.

6.76. Haftung

Die Haftung des Starters oder Eigners einer Yacht regelt sich nach den geltenden Gesetzen. Jede Teilnahme an Wettfahrten erfolgt auf eigene Gefahr des Starters.

Jede Haftung des Veranstalters oder Ausrichters einer Regatta aus der Durchführung einer Regatta oder für irgend ein Verhalten der Starter ist ausgeschlossen.

6.77. Ersatzstrafen für Verletzungen einer Regel des Teiles 4

Als Strafe ist eines der beiden nachfolgenden Verfahren bei einem Verstoß gegen die Regeln des Teiles 4 vorzusehen:

Ersatzstrafe
Strafe nach Prozentpunkten.

Allerdings sollte immer die Ersatzstrafe zum Einsatz kommen, es sei denn, außergewöhnliche Umstände machen dieses Verfahren unmöglich. Welches Verfahren zur Anwendung kommt, ist in den Segelanweisungen anzugeben.

6.77.1 EINEN VOLLEN KREIS SCHLAGEN – 360⁰

Eine Yacht, die zugibt, eine Regel des Teiles 4 verletzt zu haben, kann sich entlasten, indem sie einen vollen 360⁰ Kreis schlägt, der aus einer Wende und Halse in derselben Richtung besteht. Der Kreis muß auf demselben Bug begonnen und beendet und in einem Zuge durchgeführt werden

- a. Eine Yacht wird entweder über ihren Regelverstoß durch die Verständigung gemäß Regel 68.4 oder über die Möglichkeit eines Regelverstosses durch die Feststellung einer Berührung zwischen 2 Yachten durch die Startstellenleitung unterrichtet.
- b. Eine Yacht, die über einen Regelverstoß gemäß Absatz a. unterrichtet wurde, muß, wenn sie eine eigene Verletzung einer Regel von Teil 4 erkannt hat, dies dadurch anerkennen, daß sie sich sofort nach ihrer Regelverletzung von allen anderen Yachten freihält, und, sobald sie sich in freiem Wasser befindet, unverzüglich ihren Kreis schlägt. Während sie dies ausführt, muß sie sich von allen anderen Yachten freihalten bis sie ihren Kreis vollendet hat und auf dem richtigen Kurs zur nächsten Bahnmarke liegt.
- c. Wenn die Regelverletzung vor dem Startsignal stattfindet, kann die regelverletzende Yacht ihren Kreis in der Startminute vor Überfahren der Startlinie ausführen.
- d. Wenn sich eine Regelverletzung an der Ziellinie ereignet, muß die regelverletzende Yacht ihren Kreis auf dem letzten Bahnschenkel ausführen bevor sie offiziell durchs Ziel geht.
- e. Erkennt eine Yacht ihr eigenes Verschulden an, behauptet aber, auch eine Regelverletzung nach Teil 4 seitens der anderen an diesem Zwischenfall beteiligten Yacht festgestellt zu haben, so muß sie sich gemäß Regel 68. (Proteste gegen Yachten) verhalten und sich außerdem durch Schlagen von einem Kreis entlasten.
- f. Erkennt keine der beteiligten Yachten ein Verschulden an, so haben beide gemäß Regel 68.2.b. einen Protest anzumelden.
- g. Erkennt eine Yacht ihr eigenes Verschulden an, behauptet aber, auch eine Regelverletzung nach Teil 4 seitens der anderen an diesem Zwischenfall beteiligten Yacht festgestellt zu haben, so muß sie sich gemäß Regel 68. (Proteste gegen Yachten) verhalten.
- h. Erkennt keine der beteiligten Yachten ein Verschulden an, so haben beide einen Protest anzumelden.

- i. Versäumt es eine Yacht, die eine Regel nach Teil 4 verletzt hat, den oben genannten Erfordernissen zu genügen, so verfällt sie dem Ausschluß aus der betreffenden Wettfahrt.
- j. Eine regelverletzende Yacht, die in einen Zusammenstoß mit ernsthafter Beschädigung einer der beteiligten Yachten verwickelt ist, ist aus der Wettfahrt auszuschließen.
- k. Das Schiedsgericht kann eine Yacht wegen eines Regelverstoßes, der der regelverletzenden Yacht trotz Annahme der Strafe einen Vorteil bringen würde, aus der betreffenden Wettfahrt ausschließen, ganz gleich, ob ernsthafter Schaden entstanden ist, oder nicht.

Teil 7 Formale und technische Erfordernisse der Regattadurchführung

7.80 Teilnehmerregelung bei Weltmeisterschaften

7.80.1 MINDESTTEILNEHMERZAHL (IN ÜBEREINSTIMMUNG MIT DEN AWR)

Ein Weltmeistertitel darf nur vergeben werden, wenn bei den Senioren: mindestens 10 Yachten aus 5 verschiedenen Ländern an den Start gehen.

Junioren: mindestens 6 Yachten aus 3 Nationen

7.80.2. ZUTEILUNG DER TEILNEHMERQUOTEN

- a. Bei Weltmeisterschaften erhält jedes Mitgliedsland die Möglichkeit, 3 Yachten pro Klasse zu melden.
- b. Es kann jedoch auch eine andere Art der Aufteilung der Teilnehmerquoten auf die einzelnen Mitgliedsländer gewählt werden, die einerseits von der Zahl der registrierten Yachten in den einzelnen Ländern, andererseits von der maximal vertretbaren Starterzahl in der Regatta auf dem vorgesehenen Gelände abhängig ist. Dabei können Länder mit einer größeren Anzahl registrierter Yachten mehr Startplätze erhalten als andere Länder. Jedes Land muß aber mindestens 3 Startplätze bekommen.
- d. Die Teilnahme von Gästen ist nicht möglich (AWR 1999)
- e. Der regierende Weltmeister ist bei der nächsten Weltmeisterschaft in seiner Klasse automatisch startberechtigt, ohne die Teilnehmerzahl seines Landes zu beeinflussen.

7.80.3 JUNIOREN

- a. Bei Weltmeisterschaften muß auf jeden Fall, bei anderen Regatten kann eine eigene Wertung für Junioren durchgeführt werden.
- b. Die Junioren sollen (aus Zeitersparnisgründen) in einer Regatta, wenn möglich, zusammen mit den Senioren starten. Nach Abschluß der Regatta sind die Junioren getrennt zu werten.
- c. Die Erfordernisse für die Vergabe des Titels eines Junioren-Weltmeisters sind in den Wettkampfregeln festgelegt.

7.81. Befugnisse, Aufgaben und Pflichten bei der Vorbereitung einer Regatta

7.81.1 VERANSTALTER

- a. Der Veranstalter veranlaßt die rechtzeitige Herausgabe der Ausschreibung und überprüft ihren sachlichen Inhalt.
Bei Weltmeisterschaften ist die Ausschreibung mindestens 9 Monate vor dem Regattatermin an alle Mitgliedsländer der NAVIGA zu versenden.
- b. Der Veranstalter bestellt die Mitglieder oder bestätigt die vom Ausrichter vorgeschlagenen Mitglieder der Jury und der Startstellenleitung.
- c. Der Veranstalter erstellt gemeinsam mit dem Ausrichter das Regattaprogramm mit eventuell zusätzlichen Segelanweisungen und ist für dessen Inhalt verantwortlich.

7.81.2 AUSRICHTER

- a. Der Ausrichter ist gegenüber allen staatlichen Aufsichtsorganen verantwortlich und hat rechtzeitig alle gesetzlichen Meldungen vorzunehmen sowie die erforderlichen Genehmigungen einzuholen.
- b. Er hat alle organisatorischen und technischen Voraussetzungen sicherzustellen, die eine einwandfreie Durchführung der Regatta garantieren.

7.82. Überwachung von Weltmeisterschaften

7.82.1 AUFGABEN DES VERTRETERS DES PRÄSIDIUMS DER NAVIGA

Die Aufgaben des Vertreters der NAVIGA sind in den AWR (Allgemeinen Wettkampfregeln) der Naviga festgelegt.

7.82.2 MEHRFACHFUNKTION DES VERTRETERS DES PRÄSIDIUMS

Der Vertreter des Präsidiums der NAVIGA kann auch, sofern er die entsprechende Qualifikation hat, als Mitglied der Jury oder als Startstellenleiter eingesetzt werden.

7.83 Regattagelände

7.83.1 AUSWAHLKRITERIEN

- a. Für die Auswahl des Regattageländes ist der Veranstalter verantwortlich.
- b. Das Regattagelände ist so auszuwählen, daß entsprechend den örtlichen Bedingungen und der normalen Windverhältnisse die günstigsten Möglichkeiten zur Erzielung hoher Leistungen gewährleistet sind. Es ist dabei besonders darauf zu achten, daß die

Möglichkeiten der Auslegung einer Bahn mit einer langen Start- und Zielkreuzstrecke gegeben ist und das der Überblick über die gesamte Regattabahn, insbesondere die Sicht auf alle Bahnmarken in jeder normalen Wettfahrtsituation von der Startstelle aus sichergestellt ist.
- c. Salzwasser ist für die Ausrichtung von Regatten aus Gründen des erhöhten Materialverschleißes möglichst zu meiden. Weltmeisterschaften sollten auf jeden Fall in Süßwasser ausgetragen werden.

7.82.2 VORBEREITUNGSPLATZ

- a. Für die Startvorbereitungen sowie für das Abstellen der Yachten muß den Startern ein entsprechend großer, möglichst abgesperrter Platz zur Verfügung gestellt werden. Zelte oder andere Unterstellmöglichkeiten sollten für Schlechtwetter den Startern bereitgestellt werden.
- b. Der Vorbereitungsplatz sollte unmittelbar an die Startstelle angrenzen.

7.83.3 STARTSTELLE

- a. Die Startstelle ist besonders abzugrenzen und in den Segelanweisungen genau zu beschreiben. Sie ist der Bewegungsraum, der ausschließlich den Startern und Mitgliedern der Startstellenleitung während einer Wettfahrt zur Verfügung steht. Nur die, eine Wettfahrt segelnden Starter, nicht jedoch deren Helfer oder andere Personen dürfen die Startstelle während der Wettfahrt betreten.
- b. Die Startstelle ist nach den örtlichen Gegebenheiten möglichst groß zu wählen, um die bestmögliche Sicht auf die Bahn zu gewährleisten. Es sollte dabei auch beachtet werden, daß die Verständigungsmöglichkeit durch Zuruf jederzeit gegeben ist.

7.83.4 STARTPLATZ

Innerhalb der Startstelle befindet sich der Startplatz (Startsteg), von dem aus der Starter oder sein Helfer die Yacht ins Wasser setzt. Der Startplatz kann - nur während der Vorbereitungszeit - außer vom Starter auch von seinem Helfer betreten werden.

7.83.5 AUFBAU DER WETTFAHRTBAHNEN

- a. Die Wettfahrtbahnen werden unter der Aufsicht des Startstellenleiters nach seinen Angaben aufgebaut.
- b. Es ist besonders darauf zu achten, daß
 1. die Startlinie möglichst im rechten Winkel zur Windrichtung ausgelegt wird und ihre Länge, falls es die örtlichen Gegebenheiten erlauben, mindestens der Aneinanderreihung aller Längen-über-Alles der startenden Yachten entspricht.
 2. eine möglichst lange Kreuzstrecke unmittelbar nach dem Start so ausgelegt wird, daß die 1. Bahnmarke von der Startstelle aus gut gesehen werden kann.
 3. als letzter Bahnschenkel vor dem Zieldurchgang möglichst wieder eine Kreuzstrecke entsteht und die anderen Bahnschenkel möglichst viele verschiedene Windrichtungen bieten (achterlichen, raumen Wind).
 4. eine einwandfreie Sicht des Starters von der Startstelle aus in jedem Augenblick der Wettfahrt zu jeder Bahnmarke uneingeschränkt möglich ist.

Es sollte dabei nicht zur Abdeckung der Sicht durch, auf ihrem richtigen Kurs fahrende andere Yachten kommen, wobei auch die Bewegungsmöglichkeit des Starters an der Startstelle zu berücksichtigen ist.
 5. die Bahnmarken nahe genug an der Startstelle liegen, daß eine Schätzung der räumlichen Tiefe beim Anzusteuern aller Bahnmarken möglich ist.
- c. Es können auch mehr Bojen als für einen bestimmten Kurs erforderlich sind, ins Wasser gesetzt werden, damit der Startstellenleiter bei Winddrehungen entsprechend schnell eine Kursänderung für den nächsten Start angeben kann. Die Bojen müssen aber so gekennzeichnet werden, daß es einem Starter jederzeit möglich ist, die für seine Wettfahrt entsprechenden Bahnmarken leicht zu erkennen.

- d. Die Kurslänge sollte so gewählt werden, daß eine Wettfahrt ab dem Startsignal mindestens 10 Minuten dauert, wobei ein Bahnschenkel mindestens 60 Meter lang sein sollte.
- e. Als Bahnmarken sind Bojen mit einem Durchmesser von mindestens 50 cm zu verwenden, die mind. 30 cm aus dem Wasser ragen müssen.

7.83.6 TAFELN FÜR BEKANNTMACHUNGEN

- a. Am Vorbereitungsplatz ist mindestens eine Tafel für Bekanntmachungen allgemein zugänglich aufzustellen. Auf dieser Tafel ist anzuschlagen:
 1. Die in der nächsten Wettfahrt zu fahrende Bahn und die für die nächste Wettfahrt eingeteilten Yachten.
 2. Die Zuteilung der Frequenzen für jede an der Regatta teilnehmende Yacht, wobei festzulegen ist, ob die Zuteilung vom Starter selbst vorzunehmen ist oder durch die Startstellenleitung erfolgt.
 3. Die Ergebnisse der bereits gesegelten Wettfahrten, wobei der Anschlag möglichst bald nach dem Zieldurchgang erfolgen soll.
 4. Die Ergebnisse der Protestverhandlungen der Jury.

7.83.7. RAUM FÜR PROTESTVERHANDLUNGEN

In der Nähe der Startstelle ist vom Ausrichter ein Raum für Protestverhandlungen zur Verfügung zu stellen. Sollte kein Gebäude in der Nähe sein, kann auch ein entsprechend großes Zelt zu diesem Zwecke errichtet werden. In dem Raum ist ein Verhandlungstisch mit genügend Sesseln aufzustellen. Es sollten weiters Yacht- und Bahnmarkensymbole zur Darstellung von Wettfahrtsituationen zur Verfügung stehen. Bei Welt- und Kontinentalmeisterschaften ist für die Kontrolle der Videoaufzeichnung ein Kontrollmonitor vorzusehen.

7.83.8 VIDEOÜBERWACHUNG

Es ist vom Veranstalter bei Welt- und Kontinentalmeisterschaften für die Möglichkeit einer Videoüberwachung zu sorgen. Mindest notwendig sind:

- 1 Kamera mit ausreichender Anzahl Akkus
- 1 Bildschirm, der möglichst im Juryraum stehen soll
- 1 Kameramann. Dafür kann notfalls auch ein Mitglied der Jury eingesetzt werden.

Wenn irgend möglich, sollte für den Kameramann ein erhöhter Standplatz zur Verfügung stehen.

7.83.9 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR DIE JURY BEI EINER VIDEOÜBERWACHUNG

1. Die Videoüberwachung darf nur zur Klärung entweder vom Teilnehmer oder von der Startstellenleitung ausgesprochener Proteste herangezogen werden.
2. Es dürfen auf Grund der Videoaufzeichnung keine neuen Proteste im Nachhinein ausgesprochen werden.
3. Der Teilnehmer hat das Recht, bei der Vorführung der Videoaufzeichnung anwesend zu sein. Er kann auf Grund der Vorführung entscheiden, ob er Protest gegen die Entscheidung der Startstellenleitung einlegt. Die Protestzeit beginnt hier ab der Bekanntgabe der Entscheidung der Startstellenleitung.
4. Verwendet die Startstellenleitung die Videoaufzeichnung zur Entscheidungsfindung, hat die Jury hier kein Mitspracherecht.

7.84 **Hilfspersonal**

Vom Ausrichter ist zur Durchführung der organisatorischen Aufgaben genügend Hilfspersonal zur Verfügung zu stellen. Es ist dabei besonders zu denken an:

1. die entsprechende Betreuung der Regattabahn
2. Schreibarbeiten der Startstellenleitung
3. Aufruf der Yachten zur Vorbereitungszeit
4. Registrierung des Zieleinlaufes und Führung der Ergebnislisten
5. Unterstützung der Beobachter durch Mitschrift
6. Betreuung der Tafeln für Bekanntmachungen
7. Sekretärsarbeit für die Jury
8. Hilfskräfte bei der Vermessung etc.
9. Kameramann für die Videoüberwachung.

7.85 **Registrierung der gemeldeten Yachten**

- a. Jeder Starter ist verpflichtet, sich und seine zur Regatta angemeldete Yacht oder Yachten zur in der Ausschreibung festgesetzten Zeit und am festgesetzten Ort registrieren zu lassen. Bei der Registrierung ist ein gültiger Meßbrief vorzuweisen.

- b. Der Ausrichter hat für entsprechende Räumlichkeiten und für das erforderliche Hilfspersonal zur Durchführung der Registrierung zu sorgen.
- c. Bei Weltmeisterschaften ist bei der Registrierung gleichzeitig eine Kontrolle der Vermessung durchzuführen. Als Vermesser können die Mitglieder der Startstellenleitung herangezogen werden.

7.86 Dokumentation der Ergebnisse

7.86.1 AUFGABEN DES STARTSTELLENLEITERS

- a. Der Startstellenleiter hat die Endwertung der Regatta auszuarbeiten, eine Ergebnisliste aufzustellen und diese der Jury zur Bestätigung vorzulegen.
- b. Bei internationalen Regatten bzw. Weltmeisterschaften hat er diese Ergebnisliste gemeinsam mit einem Kurzbericht über die Regatta an die Sportkommission der NAVIGA und ans Generalsekretariat binnen 14 Tagen nach Abschluß der Veranstaltung zu senden.

7.86.2 AUFGABEN DER JURY

Die Jury hat durch Unterzeichnung der vom Startstellenleiter vorgelegten Ergebnisliste zu bestätigen, daß die Regatta in Übereinstimmung mit diesen Regattaregeln bzw. den in der Ausschreibung und in den Segelanweisungen gemachten Ergänzungen durchgeführt wurde.

7.86.3 AUFGABEN DES AUSRICHTERS

- a. Der Ausrichter hat die bestätigte Ergebnisliste an den dafür vorgesehenen Anschlagtafeln zu veröffentlichen und sollte - wenn möglich - jedem Starter eine Kopie der Ergebnisliste bei der Siegerehrung überreichen bzw. mit der Post nachschicken.
- b. Der Ausrichter von internationalen Regatten oder Weltmeisterschaften ist verpflichtet, alle folgenden Dokumente der Regatta mindestens 3 Jahre aufzubewahren:
 - 1. Die Ausschreibung
 - 2. Die Segelanweisung
 - 3. Die Registrierliste, falls vorhanden
 - 4. Die Wertungslisten der Startstelle
 - 5. Alle Protokolle über Vermessung und Protestverhandlungen
 - 6. Die Ergebnislisten

- c. Der Ausrichter hat für entsprechende Räumlichkeiten und für das erforderliche Hilfspersonal zur Durchführung der Registrierung zu sorgen.
- d. Bei Weltmeisterschaften ist bei der Registrierung gleichzeitig eine Kontrolle der Vermessung durchzuführen. Als Vermesser können die Mitglieder der Startstellenleitung herangezogen werden.

Teil 8 Regattasysteme

Die folgend beschriebenen Regattasysteme sind für die Durchführung von Regatten empfohlen, aber nicht verbindlich. Die Verwendung eines bestimmten Regattasystems ist in der Ausschreibung anzuführen.

8.90. Allgemeine Bedingungen

8.90.1 GRUPPENAUFTEILUNG

- a. Zur Durchführung der Regatta werden die Starter in möglichst gleich große Gruppen aufgeteilt. Die 1. Aufteilung hat durch das Los zu erfolgen, die weiteren Aufteilungen erfolgen dann entsprechend dem jeweiligen Regattasystem.
- b. Die Größe der Gruppen richtet sich nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten der Wettfahrtbahn, wobei jedoch eher größere Gruppen anzustreben sind, damit die einzelnen Yachten möglichst viele Wettfahrten absolvieren können.
- c. Die Aufteilung der Yachten auf die einzelnen Gruppen für den 1. Durchgang muß mindestens 15 Minuten vor dem 1. Start durch Anschlag auf der vorgesehenen Tafel bekanntgegeben werden.

8.90.2. FESTLEGUNG DER REGATTADAUER

- a. In den Segelanweisungen ist entweder die Anzahl der zu segelnden Durchgänge oder die Startzeit des letzten Durchganges festzulegen.
- b. Eine Regatta wird als ungültig betrachtet, wenn nicht mindestens 5 Durchgänge stattgefunden haben.
- c. Eine Regatta kann vor Erreichung der laut Absatz a. festgesetzten Regattadauer nur durch einen einstimmig festgesetzten Beschluß des Wettfahrtausschusses - auf Grund widriger Umstände - vorzeitig, jedoch auf alle Fälle nur nach Beendigung eines Durchganges und unter Beachtung von Absatz b. beendet werden.

8.90.3. FESTLEGUNG DER ZEITBEGRENZUNG

Grundsätzlich sollte versucht werden, ohne die Festlegung einer Zeitbegrenzung auszukommen. Sollte es aber unumgänglich sein, so ist nach folgendem Verfahren vorzugehen:

- a. Die maximale Zeit für einen Lauf soll 20 Minuten betragen. In dieser Zeit muß die 1. Yacht die Ziellinie überschritten haben, andernfalls wird der gesamte Lauf annulliert
- b. Die restlichen Yachten haben 5 Minuten Zeit, die Ziellinie zu überschreiten. Alle Yachten, die nach diesem Zeitpunkt sich noch in der Wettfahrt befinden, werden auf den letzten Platz gesetzt.

8.91. Flottensystem (RCYRS Remote Controlled Yacht Racing System)

8.91.1 VORWORT

Beim Flottensystem wird in mehreren Gruppen gesegelt, aus denen jeweils eine bestimmte Anzahl Yachten in die nächst höhere Gruppe aufsteigt bzw. in die nächst tiefere Gruppe absteigt.

8.91.2 EINTEILUNG IN GRUPPEN

- a. Die angemeldeten Yachten werden durch Los in möglichst gleich große Gruppen unterteilt, die aus mindestens 6 Yachten bestehen müssen. Im Interesse einer möglichst großen Anzahl an Durchgängen sind die einzelnen Gruppen möglichst groß zu wählen unter Berücksichtigung eines reibungslosen Regattaablaufes.
- b. Die 1. Gruppe wird A genannt, die 2. B, die 3. C, usw.
- c. Es sind 3 Durchgänge zur weiteren Einteilung zu fahren, wobei bei diesen Einteilungsdurchgängen die Bewegung zwischen den Gruppen nach 2 verschiedenen Methoden erfolgen kann:
 1. Nach dem italienischen System und dessen Punktwertung gemäß Regel 92. (Italienisches Regattasystem) oder
 2. mit Neuverlosung nach jedem Durchgang (Grill - Hazard - System), mit Punktwertung entsprechend dem Flottensystem, wobei aber alle Gruppen die gleichen Punkte erhalten.
- d. Die Festlegung, nach welchem System die Einteilungsläufe gefahren werden, ist vor dem 1. Start durch Anschlag auf der dafür vorgesehenen Tafel für Bekanntmachung zu verlautbaren.
- e. Nach dem Abschluß der Einteilungsdurchgänge wird die Gesamtpunktezahl jeder Yacht ermittelt und die Gruppeneinteilung vorgenommen. Die Yachten mit den geringsten Punktezahlen starten in Gruppe A, die nächsten Yachten in Gruppe B, usw.

Bei Punktegleichheit ist die Losnummer der Auslosung entscheidend!

8.91.3 AUF - UND ABSTEIGEN

- a. Nach dem Abschluß der Einteilungsläufe werden die Auf- bzw. Absteiger einer jeden Gruppe nach folgender Methode festgelegt:
 1. Bei 11 oder weniger Yachten in der Gruppe A:
Die ersten 3 Yachten einer Gruppe, ausgenommen in A, mit der geringsten Punkteanzahl steigen auf und die letzten 3 Yachten mit der höchsten Punkteanzahl, ausgenommen in der letzten Gruppe, steigen ab.
 2. Bei 12 bis 15 Yachten in Gruppe A:
Die ersten 4 Yachten einer Gruppe, ausgenommen in A, mit der geringsten Punkteanzahl steigen auf und die letzten 4 Yachten mit der höchsten Punkteanzahl, ausgenommen in der letzten Gruppe, steigen ab.
 3. Bei 16 bis 19 Yachten in Gruppe A:
Die ersten 5 Yachten einer Gruppe, ausgenommen in A, mit der geringsten Punkteanzahl steigen auf und die letzten 5 Yachten mit der höchsten Punkteanzahl, ausgenommen in der letzten Gruppe, steigen ab.
 4. Bei 20 bis 23 Yachten in Gruppe A:
Die ersten 5 Yachten einer Gruppe, ausgenommen in A, mit der geringsten Punkteanzahl steigen auf und die letzten 5 Yachten mit der höchsten Punkteanzahl, ausgenommen in der letzten Gruppe, steigen ab.
- b. Wenn mehrere Yachten mit einer Platzierung den Lauf beenden, die durch Auf- bzw. Absteigen betroffen ist, so wird die Anzahl der Auf- bzw. Absteiger erhöht. In der betroffenen Nachbargruppe wird dann ebenfalls die Anzahl der Auf- bzw. Absteiger erhöht.
- c. Eine Yacht, die die Regatta aufgegeben hat, wird erst von der Ergebnistafel entfernt, wenn sie bis in die letzte Gruppe abgestiegen ist. Verbleiben nur noch 4 Yachten in der letzten Gruppe, so sollen die Gruppen neu eingeteilt werden. Bei der Neueinteilung werden die Punkte des letzten gesegelten Durchganges zu Grunde gelegt. In keinem Fall darf eine Yacht um mehr als 1 Gruppe auf- oder absteigen.

8.91.4 WERTUNGSSYSTEM

- a. Durchs Ziel gegangene Yachten bekommen Wertungspunkte entsprechend ihrer Reihung und der Punktetabelle .

Platz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	usw.
Punkte	0	1,7	3	4	5	6	7	8	9	usw.

- b. Disqualifikation durch den Startstellenleiter:
Eine Yacht, die auf Grund einer Ersten Entscheidung durch den Startstellenleiter auf den letzten Platz gesetzt wird, erhält die Punkte für den letzten Platz.
- c. Disqualifikation durch Jury:
Letzter Platz in diesem Lauf + Punkte entsprechend der Anzahl der in diesem Lauf gestarteten Yachten x 0,5. Streichfähig lt. Punkt 8. 91. 5.
- d. Nicht streichfähige Disqualifikation
Punkte wie unter c. oder letzter Platz des gesamten Starterfeldes bei besonders schweren Vergehen des Starters. Kann nur durch die Jury ausgesprochen werden.
- e. Die Yacht mit der geringsten Punkteanzahl gewinnt die Regatta.
- f. Liegen nach Abschluß der Regatta verschiedene Yachten punktgleich, so soll nach Regel 2.11. (Totes Rennen) verfahren werden.

Die in den Einteilungsläufen vergeben Punkte werden in der Gesamtwertung mit berücksichtigt. Bei eventuellen Streichmöglichkeiten können auch Ergebnisse aus den Einteilungsläufen gestrichen werden.

Mit Ausnahme der Einteilungsdurchgänge werden alle Punkte kontinuierlich von der 1. Yacht in der 1. Gruppe bis zur letzten Yacht in der letzten Gruppe vergeben. Dementsprechend sammelt eine Yacht Punkte entsprechend ihrer Platzierung, mit folgenden Ausnahmen:

Die 1. Yacht in der Gruppe A erhält 0 Punkte, die 2. Yacht 1,7 Punkte, Die 3. Yacht 3 Punkte, usw.

8.91.5 STREICHUNG VON ERGEBNISSEN

Nach Abschluß der Regatta werden folgende Streichungen der schlechtesten Ergebnisse, einschließlich der Einteilungsläufe durchgeführt:

- | | |
|--|------------------|
| 1. bei 5 bis 9 vollständigen Durchgängen | 1 Streicher, |
| 2. bei 10 bis 14 vollständigen Durchgängen | 2 Streicher, |
| 3. bei 15 bis 19 vollständigen Durchgängen | 3 Streicher, |
| 4. bei 20 bis 24 vollständigen Durchgängen | 4 Streicher usw. |

8.91.6 PUNKTEGLEICHSTAND IN DEN EINTEILUNGSLÄUFEN

Falls es erforderlich ist, einen Punktegleichstand zwischen 2 Yachten aufzulösen. Sollte es Streichläufe geben, so erhält die Yacht mit den weniger Punkten ohne Streicher den Vorrang. Besteht dann immer noch Punktegleichstand, so ist die Auslosungsnummer entscheidend.

8.92. Italienisches Regattasystem

8.92.1 VORWORT

Das folgende Regattasystem geht zurück auf eine Idee von Luigi Badinelli. Es wird seit längerer Zeit mit Erfolg angewendet und bietet insbesondere folgende Vorteile:

1. Jedem Teilnehmer wird die Möglichkeit völliger Gleichheit im Rahmen der Regatta gegenüber allen Konkurrenten gegeben. Es besteht aber auch von Beginn an die Möglichkeit, daß die besten Yachten immer wieder gegeneinander segeln.
2. Von Beginn an werden alle Punkte für die Endwertung herangezogen. Es sind keine Einteilungsläufe erforderlich, wodurch auch bei relativ kurzer Regattadauer ein ausgeglichenes, faires Ergebnis zu erwarten ist.
3. Durch die dauernde Umschichtung der Starter treffen auch schlechtere Yachten immer wieder auf die besten Yachten einer Regatta. Es ziehen sich dadurch die Starterfelder während einer Wettfahrt weiter auseinander, wodurch die Bildung größerer Gruppen erleichtert wird. Weniger, aber dafür größere Gruppen bedeuten einen Zeitgewinn im Ablauf der Regatta.

8.92.2 EINTEILUNG UND BEWEGUNG ZWISCHEN DEN GRUPPEN

- a. Die angemeldeten Starter werden durch Los in Gruppen unterteilt, die aus mindestens 6 Yachten bestehen müssen. Im Interesse einer möglichst großen Anzahl an Durchgängen sind die einzelnen Gruppen möglichst groß zu wählen, bei Berücksichtigung eines reibungslosen Regattaablaufes. Es sind aber mindestens 3 Gruppen zu bilden.
- b. Bei der Gruppeneinteilung ist darauf zu achten, daß die Zahl der Yachten in jeder Gruppe möglichst gleich groß und möglichst durch die Anzahl der Gruppen teilbar ist.
- c. Nach Durchführung eines Durchganges werden die Yachten auf die einzelnen Gruppen neu verteilt.

Zu diesem Zweck werden die Yachten jeder Gruppen entsprechend der Platzierung in dem zuletzt gesegelten Durchgang gereiht. Die so

gereichte Gruppe wird zur Neueinteilung der Yachten in Sektionen gegliedert. Jede Gruppe ist auf so viele Sektionen zu gliedern wie Gruppen in der Regatta vorhanden sind und in jeder Sektion soll letztlich die gleiche Anzahl Yachten vorhanden sein.. Es sind somit die besten Yachten einer Wettfahrt der Sektion A ihrer Gruppe, die danach durchs Ziel gehenden in der Sektion B usw.

- d. Für den nächsten Durchgang ergibt die Summe der Sektionen A aus allen Gruppen die neue Gruppe A, die Summe der Sektionen B aus allen Gruppen die neue Gruppe B usw.
- e. Wenn die Anzahl der gemeldeten Yachten nicht auf gleich große Gruppen aufteilbar ist, oder die Anzahl der Yachten in den einzelnen Gruppen nicht durch die Anzahl der Gruppen in gleich große Sektionen teilbar ist, dann ist vor Beginn der Regatta von der Jury genau festzulegen, wie die Aufteilung in die einzelnen Sektionen erfolgen wird. Diese Festlegung ist vor dem 1. Start durch Anschlag auf der dafür vorgesehenen Tafel für Bekanntmachungen zu verlautbaren.
- f. Die Aufteilung muß aber auf jeden Fall so erfolgen, daß die Anzahl der Yachten in den einzelnen Sektionen höchstens um 1 Yacht unterschiedlich ist. Sie muß in den einzelnen Gruppen weiters so erfolgen, daß die Summe der Sektionen A wieder eine gleich große Gruppe A (wie vor der Neuaufteilung) ergibt. Dies gilt sinngemäß auch für alle anderen Gruppen.
- g. Wird die neue Gruppeneinteilung durch den gleichzeitigen Zieldurchgang von 2 oder mehr Yachten beeinflußt, dann wird die Anzahl der Aufstiegsplätze entsprechend erhöht. In der davon betroffenen korrespondierenden Gruppe wird die Anzahl der Abstiegsplätze entsprechen erhöht. Diese Verfahrensweise geht dann immer zu Lasten der letzten Gruppe, in die entsprechend weniger Yachten absteigen und in dieser letzten Gruppe steigen dann auch weniger Yachten auf.

8.92.3 WERTUNGSSYSTEM

- a. Jede Yacht, die einen Lauf beendet, sich nicht zurückzieht oder ausgeschlossen wird, erhält die folgenden Punkte:

Platz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	usw.
Punkte	0	1,7	3	4	5	6	7	8	9	usw.

- b. Nach dem 1. Durchgang erhalten die Yachten der neuen Gruppe B 3 Punkte zusätzlich zu den unter Absatz a. angegebenen Punktezahlen,

die Yachten der neuen Gruppe C 6 Punkte zusätzlich, die Yachten der neuen Gruppe D 9 Punkte zusätzlich, die Yachten der neuen Gruppe E 12 Punkte zusätzlich usw.

- c. Disqualifikation durch den Startstellenleiter:
Eine Yacht, die auf Grund einer Ersten Entscheidung durch den Startstellenleiter auf den letzten Platz gesetzt wird, erhält die Punkte für den letzten Platz.
- d. Disqualifikation durch Jury:
Letzter Platz in diesem Lauf + Punkte entsprechend der Anzahl der in diesem Lauf gestarteten Yachten x 0,5. Streichfähig lt. Punkt 8. 91. 5.

Für die Endauswertung werden die Ergebnisse aller Läufe zusammengezählt. Streichläufe gibt es wie im Flottensystem. Für die Wiedergutmachung gelten die selben Bestimmungen wie im Flottensystem.

8.93 MSS System Most Simple System

Zielsetzung:

- Gleiche Chancen für alle Teilnehmer zu jeder Zeit und in jedem Durchgang
- Ausschaltung jeder Klassifizierung nach Leistung
- Kein Auf- oder Absteigen
- Minimaler Organisationsaufwand
- einfache Durchführung
- Keine Einteilungsläufe

8.93.1 DURCHFÜHRUNG

- a. Der Veranstalter teilt die Starter nach dem Zufallsprinzip in Gruppen.
- b. Die Anzahl der Starter pro Gruppe bestimmt der Wettfahrtsleiter
- c. Die weitere Zusammensetzung der einzelnen Gruppen ergibt sich aus der Einlaufreihenfolge des jeweils vorherigen Durchganges in folgenden Durchgänge:

Bei 2 Gruppen:

der 1., 3., 5., 7., 9. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe A
der 2., 4., 6., 8., 10. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe B

Bei 3 Gruppen:

der 1., 4., 7., 10., 13. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe A
der 2., 5., 8., 11., 14. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe B
der 3., 6., 9., 12., 15. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe C

Bei 4 Gruppen:

der 1., 5., 9., 13., 17. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe A
der 2., 6., 10., 14., 18. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe B
der 3., 7., 11., 15., 19. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe C
der 4., 8., 12., 16., 20. usw. Segler segelt den nächsten Lauf in der Gruppe D

Die Punktevergabe erfolgt in jeder Gruppe nach dem Low Point System:

1., 2., 3., 4., 5., Platz
0 1,7 3 4 5 Punkte

Streichläufe sind bei diesem System nicht unbedingt notwendig, können aber angewandt werden. Protestpunkte und Wiedergutmachung wie im Flottensystem.

Teil 9 Vermessungsbestimmungen

9.94. Allgemeine Bestimmungen

9.94.1 OBERSTE INSTANZ

- a. Oberste Instanz bei Unklarheiten betreffend Vermessungsvorschriften und Klassenbestimmungen ist die deutsche Ausgabe der momentan gültigen Regattaregeln bzw. Ergänzungen. Sollten trotzdem Unklarheiten auftreten, so ist die Stellungnahme des Segelreferates der NAVIGA einzuholen.

9.94.2 STATUS DIESER BESTIMMUNGEN

- a. Die Klassenbestimmungen gelten immer zusammen mit den eingefügten Skizzen.
- b. Die folgenden Vermessungsbestimmungen dürfen nicht von einem Wettfahrtausschuß abgeändert werden
- c. Änderungen oder Ergänzungen dürfen nur vorgenommen werden, wenn diese bereits in der Ausschreibung einer Regatta festgelegt wurde.

9.94.3 EINHEITSKLASSE

In einer Einheitsklasse ist alles verboten, was nicht in den Klassenbestimmungen ausdrücklich erlaubt ist.

9.94.4 KONSTRUKTIONSKLASSE

In einer Konstruktionsklasse ist alles erlaubt, was in den Klassenvorschriften nicht ausdrücklich verboten ist.

9.94.5 VERMESSUNGSMARKEN

- a. Vermessungsmarken müssen vom Untergrund farblich abgesetzt und mindestens 3 mm breit sein.
- b. Werden Messungen an einer Vermessungsmarke genommen, dann darf der durch die Vermessungsmarke begrenzte Teil nicht über die innere Begrenzung einer solchen Vermessungsmarke hinausragen.

9.94.6 ANFORDERUNGEN AN SEGELMATERIAL, SEGELVERMESSUNG

- a. Segel können auch aus nicht textilem Material hergestellt werden.

Sie können in beliebiger Art verstärkt werden. Segel müssen aber über eine Rolle mit einem Durchmesser von 8 cm gerollt werden können, ohne daß sie dadurch zerstört werden.

- b. Alle Maße eines Segels werden im trockenen Zustand auf einer Tischplatte liegend abgenommen, wobei das Tuch nur soweit glattzustreichen ist, daß keinerlei Falten vorhanden sind und das Segel entlang der vermessenen Linie voll aufliegt.

9.94.7 SPEZIFISCHES GEWICHT VON BALLASTMATERIAL

Ballastmaterial darf kein höheres spez. Gewicht als Blei haben (11,3 kg/dm³).

9.95 Fender

- a. Jede Yacht muß mit einem Bugfender ausgerüstet sein. Der Bugfender soll aus einem weichen, gummiartigen Material (z.B. Silikon) hergestellt werden, um die Beschädigung einer anderen Yacht bei einer Kollision so klein wie möglich zu halten.
- b. Der Bugfender ist aus Sicherheitsgründen auf einer ebenen Fläche des Buges zu montieren und soll nicht ein Überzug einer darunterliegenden Bugspitze sein. Seine Dicke muß an einer Stelle mindestens 1.0 cm erreichen, falls es die Klassenvorschriften nicht anders bestimmen.
- c. Wird bei einem Boot die Länge-über-alles gemessen, ist der Fender eingeschlossen.

9.96 **Klassenkennzeichen, Nationalitätsbuchstaben und Segelnummern**

9.96.1. BESCHREIBUNG DER KENNZEICHEN

Die Kennzeichen müssen mit den Erfordernissen des ISAF Sail Identification Marks Formblatt übereinstimmen.

Jede Yacht muß auf ihrem Segel folgende Kennzeichen tragen:

- a. ein Klassenzeichen der Klasse, zu der sie gehört,
- b. einen oder mehrere Buchstaben, die ihre Nationalität nach den momentan geltenden Vorschriften der ISAF kennzeichnen.
- c. Eine, von ihrem Landesdachverband zugeteilte Segelnummer.

- d. Die Segelnummer sind die letzten 2 oder 3 Ziffern, oder die einzige Ziffer, wo anwendbar, der Registrierungsnummer, die der Yacht von der dafür zuständigen Stelle zugewiesen wurde.
- e. Bei einer oder 2 Ziffern muß Platz vor der Segelnummer für eine zusätzliche Ziffer sein. Diese zusätzliche Ziffer kann von der Regattaleitung im Falle einer Nummernkollision vorgeschrieben werden.
- f. Die Größen der Klassenkennzeichen, Nationalen Buchstaben und Segelnummern sind in dem ISAF Sail Identification Marks Formblatt festgelegt
- g. Alle Nummern und Buchstaben müssen derart angebracht werden, daß eine einwandfreie Erkennbarkeit auch auf Entfernung gegeben ist.
- h. Auf allen Segeln müssen die Segelnummern und nationalen Kennzeichen auf den 2 Seiten des Segels sein.
Bei durchsichtigen bzw. durchscheinenden Segeln müssen sie in verschiedener Höhe plaziert sein, und zwar auf der Steuerbordseite höher. Die Klassenzeichen können Rücken an Rücken plaziert werden.
- i. Auf Focks müssen die Segelnummern angebracht werden.
- k. Die Kennzeichen sind in einer Kontrastfarbe zum jeweiligen Segeltuch vollflächig eingefärbt auszuführen. Es sind dabei Norm- Block- buchstaben ohne Verzierung und arabische Ziffern zu verwenden.

9.96.2. SANKTIONEN

Eine Yacht darf nicht ausgeschlossen werden, weil sie den Vorschriften der Regel 96 nicht entspricht, ohne daß sie vorher verwarnt wird und ohne Möglichkeit zur Berichtigung zu haben.

9.97 ZULASSUNG ALTER YACHTEN

Werden Vermessungsbestimmungen geändert, aber eine Yacht besitzt einen bis dahin gültigen Messbrief, so ist sie auch weiterhin berechtigt, an Regatten teilzunehmen, es sei denn, es werden an ihr Veränderungen durchgeführt, die eine neuerliche Vermessung erfordern. Ein neuer Messbrief kann dann nur nach den momentan gültigen Vermessungsbestimmungen ausgestellt werden.