



AUSTRIAN SAILING FEDERATION

RICHTLINIEN für WETTFAHRTLEITER

Stand: 3. April 2022

ÖSTERREICHISCHER SEGEL-VERBAND
Referat für Wettfahrtorganisation
7100 Neusiedl am See, Seegelände 10
Tel.: +43 2167 / 40 243 – office@segelverband.at
www.segelverband.at – E-Mail: guenter.fossler@segelverband.at
Für den Inhalt verantwortlich: Günter Fossler

Die Einhaltung dieser Richtlinien wird für alle Regatten dringend empfohlen. Wie auch immer sind es Richtlinien und keine Regeln, wodurch sich bei Nichteinhaltung auch keine Wiedergutmachung für Teilnehmer ableiten bzw. begründen lässt.

Die Nummerierung stammt von den World Sailing Race Management Policies, wo auch der englische Originaltext in voller Länge nachgelesen werden kann. Diese „österreichische“ Fassung ist an die Erfordernisse auf Binnenseen angepasst.

1. DEFINITIONEN UND ABKÜRZUNGEN

- 1.1. WK: Wettfahrtkomitee, eingesetzt vom veranstaltenden Verein oder dem OeSV
- 1.2. WFL: Wettfahrtleiter, eingesetzt vom veranstaltenden Verein oder dem OeSV
- 1.3. RRS / WRS: die gültigen Wettfahrtregeln Segeln
- 1.4. WF: Wettfahrt
- 1.5. SI / SA: Allgemeine Segelanweisungen des OeSV

2. ZEITEN,

- 2.1 Die Zeitangaben basieren auf GPS = Funk-Zeit.
- 2.2 Ein Start wird für Teilnehmer nicht verschoben, wenn diese Teilnehmer das Regattagebiet leicht erreichen hätten könnten.
- 2.3 Flagge "Orange": Um die Teilnehmer zu informieren, dass ein Start oder eine Startsequenz erfolgt, wird die Flagge „Orange“ mit einem langen akustischen Signal mindestens 5 Minuten vor dem Ankündigungssignal am Peilstab für die Startlinie gesetzt, und markiert während des Starts die Startlinie. Ist auch am Pinend ein Peilstab, so wird die Flagge „Orange“ dort zeitgleich gesetzt.
- 2.4 Die Flagge Orange, die auch die Startlinie anzeigt, wird etwa 4 Min. (ohne Schallsignal) nach dem Startsignal geborgen, außer das WK setzt das Ankündigungssignal für einen nächsten Start (nach einem allgem. Rückruf oder für eine nachfolgende Gruppe)
- 2.5 Das WK wird, wenn notwendig, den ganzen Tag verwenden, um die geplanten Wettfahrten abzuwickeln. Eine Verschiebung der WF auf einen anderen Tag wird mit den anderen Bahnen koordiniert.
- 2.6 Keine WF wird vor dem angesetzten Zeitpunkt gesegelt.
- 2.7 Bei aufeinanderfolgenden Starts verschiedener Gruppen soll zwischen dem Startsignal der vorhergehenden Gruppe und dem Ankündigungssignal der folgenden Gruppe 5 Minuten Pause sein.

3. ENTSCHEIDUNG ZUM START

- 3.1 Die Wettfahrt wird zum angegebenen Zeitpunkt gestartet, wenn die Windbedingungen innerhalb der in diesen Richtlinien (3.5 und 3.6) angeführten Grenzen liegen. Das Warten auf „bessere“ Bedingungen ist unfair, und soll vermieden werden.
- 3.2 Das WK wird bei drehenden Windbedingungen nicht auf eine „Stabilisierung“ des Windes warten. Segler können unter diesen Bedingungen segeln.
- 3.3 Der Start kann verschoben werden, wenn eine generelle Winddrehung erwartet wird, basierend auf Revierkenntnissen oder entsprechenden Informationen. Ansonsten wird das WK starten; die Winddrehung kann nicht eintreffen, die Bahn kann korrigiert werden, oder die Winddrehung findet erst nach dem Zieldurchgang statt.
- 3.4 Der Wind wird von treibenden Booten aus gemessen.
- 3.5 Die Mindestwindgeschwindigkeit für die Durchführung eines Starts beträgt 4 kn (gemessen auf Deckshöhe über einen Zeitraum von 5 Minuten), es sei denn, die Klassenregeln sehen eine andere Mindestwindgeschwindigkeit vor.
- 3.6 Über 25 kn Wind wird eine WF nicht gestartet. Sollte der Wind nach einem Start über 25 kn steigen, wird die WF fortgesetzt außer es besteht ein massives Sicherheitsrisiko. Diese Limits können klassenspezifisch variieren.

4. BEOBACHTUNG DER STARTLINIE, SIGNALISIERUNG UND AUFZEICHNUNG

- 4.1 Das WK wird die Startlinie von beiden Seiten beobachten, falls dies möglich und sinnvoll ist
- 4.2 Jeder Beobachter soll ein Diktiergerät verwenden und alles Wichtige in den letzten 90 Sekunden vor und nach dem Startsignal aufnehmen ohne das Diktiergerät zu stoppen. Wichtig sind z.B. Boote nahe an der Linie, viele Boote auf einer Stelle etc.
- 4.3 Wenn Bänder verwendet werden, sollen diese bis zum Ende der Veranstaltung nummeriert und nicht gelöscht werden. Bei Verwendung von digitalen Rekordern soll jeden Tag eine Sicherung mit entsprechendem Index erstellt werden.
- 4.4 Ein Einzelrückruf beinhaltet Flagge X und ein Schallsignal zusammen. Beide Signale werden so rasch wie möglich nach dem Startsignal gegeben, unter keinen Umständen jedoch später als 5 Sekunden nach dem Startsignal.
- 4.5 Das WK sollte nach einem Einzelrückruf keinen Allgemeinen Rückruf signalisieren.
- 4.6 Teilnehmer mit OCS oder BFD, und deren Betreuer, dürfen die Aufzeichnungen der entsprechenden Starts anhören. Zeit und Ort für diese Möglichkeit sollen bei Bedarf jeden Tag an der Tafel für Bekanntmachungen kundgemacht werden.

5. RÜCKRUF OCS

- 5.1 Das WK soll alles unternehmen um Boote mit OCS zu identifizieren. Eine WF soll nicht fortgesetzt werden, wenn sich das WK sicher ist, dass unidentifizierte Boote zu früh über der Linie waren (oder RRS 30.1 verletzt haben).
- 5.2 Wenn das WK sicher ist, dass alle Boote über der Linie (oder alle Boote, die RRS 30.1 verletzt haben) identifiziert sind, dann soll ein Einzelrückruf signalisiert werden.

6. VERSCHIEBUNG EINER WETTFAHRT WÄHREND DES STARTVORGANGES

- 6.1 Das WK wird eine WF während des Startvorganges verschieben, wenn den Booten durch äußere Umstände die Möglichkeit auf einen korrekten Start mit Chancengleichheit für alle genommen wird.
- 6.2 Das WK wird eine WF während des Startvorganges verschieben, wenn eine Winddrehung von 10 oder mehr Grad erfolgt, oder wenn alle Boote auf Grund anderer Einflüsse ein Ende der Startlinie bevorzugen.
- 6.3 Wenn eine Winddrehung vor dem Startsignal erfolgt – sogar in der letzten Minute vor dem Start – und das Risiko eines Allgemeinen Rückrufs entsteht – soll eine Verschiebung in Betracht genommen werden.
- 6.4 Wenn die Positionen der Boote auf der korrekten Startlinie anzeigen, dass die Segler trotzdem eine Seite stark bevorzugen, dann sollte eine Verschiebung in Betracht genommen werden.
- 6.5 Wenn möglich, soll unter diesen Umständen das WK ein sehr spätes Startverschiebungssignal an Stelle eines Allgemeinen Rückrufs oder Einzelrückrufs bevorzugen.
- 6.6 Das WK soll auch für einen der folgenden Gründe eine Startverschiebung in Betracht ziehen: Driftende Boje, schwerer Zeitfehler, Zusammentreffen mit anderen Booten die nicht zur Wettfahrt gehören, falsche Länge oder falscher Winkel der Startlinie, etc..
- 6.7 Sollte die Startverschiebung länger als 10 Minuten dauern, soll die Flagge Orange gestrichen werden (ohne Schallsignal), und dann wieder mit einem Schallsignal mindestens 5 Minuten vor dem Ankündigungssignal gesetzt werden.

7. ALLGEMEINER RÜCKRUF

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

8. STARTSTRAFEN (FLAGGE I, Z UND U, SCHWARZE FLAGGE)

- 8.1 Die Flaggen I (RRS 30.1) und Z (RRS 30.2) sollen nicht verwendet werden.
- 8.2 Der erste Startversuch soll immer mit Flagge P erfolgen.
- 8.3 Nach dem ersten Startversuch soll das WK nach der Korrektur der Startlinie den nächsten Start wieder mit Flagge P signalisieren.
- 8.4 Wenn das WK sicher ist, dass der Allgemeine Rückruf nicht das Resultat einer inkorrekten Startlinie ist, soll sie jeden weiteren Startversuch mit der Flagge „U“ oder der Schwarzen Flagge signalisieren.
- 8.5 Ein wesentliches Prinzip für das WK zur Verwendung der Flagge „U“ oder der Schwarzen Flagge ist, dass der Allgemeine Rückruf durch die Teilnehmer direkt verursacht wurde, und nicht durch eine Aktion der Wettfahrtleitung.
- 8.6 Speziell, wenn die Schwarze Flagge gesetzt ist, soll das WK bei Problemen mit der Startlinie unbedingt eine Startverschiebung signalisieren.
- 8.7 Die Verwendung der Flagge „U“ ist sowohl als Folge P, U, Schwarz, als auch bei besonders aggressiven Feldern unter Streichung von 8.2 ohne den P-Start als Folge U – Schwarz möglich.
- 8.8 Beim Neustart einer Wettfahrt sollte mit der gleichen oder mit einer schärferen Startregel gestartet werden, wie beim vorhergehenden Start derselben Wettfahrt. Dies auch, wenn die Wettfahrt erst an einem Folgetag stattfindet.

9. BAHNABKÜRZUNG

- 9.1 Die Allg. Segelanweisungen des OeSV erlauben eine Bahnabkürzung unter Verwendung der Flagge S (RRS 32.2). Achtung: einzelne Klassenbestimmungen erlauben dies nicht.
- 9.2 Die Verkürzung eines Bahnschenkels, auch des Zielschenkels, soll entsprechend RRS 33 mit dem „Minus“ signalisiert werden.
- 9.3 Eine Bahnabkürzung ist dann sinnvoll, wenn nicht sicher ist, dass das erste Boot innerhalb des Zeitlimits ins Ziel kommt bzw. um die Target-time besser zu erreichen.

10. ABBRUCH

- 10.1 In der ersten Hälfte des ersten Bahnschenkels soll das WK bei einer wesentlichen Winddrehung (mehr als 25 Grad) die WF abbrechen. Danach sollte das WK, falls es in der Lage ist, den Kurs anzupassen, die WF nicht mehr abbrechen.
- 10.2 Wenn der Wind einschläft – Das WK soll eine WF abbrechen, wenn es nicht wahrscheinlich ist, dass das führende Boot die 1. Bahnmarke innerhalb des Zeitlimits für die 1. Bahnmarke oder innerhalb des Zeitlimits das Ziel erreicht, auch wenn ein neuer Wind sich ankündigt. Je weiter die WF fortgeschritten ist umso unwahrscheinlicher sollte es sein, dass das WK die WF abbricht.
- 10.3 Windzunahme; Lebensgefahr – Wenn Lebensgefahr besteht, soll das WK die WF abbrechen. Dabei ist die Anzahl der Rettungsboote zu beachten. Das WK soll sich zusätzlich an der Windobergrenze orientieren.
- 10.4 Unübliche Einflüsse machen die WF unfair – das kann passieren, wenn Einflüsse von außen eine erhebliche Wirkung auf die Fairness einer WF erhalten. Das WK soll jeden Versuch machen, dass andere Boote oder Schiffe die WF nicht behindern.
- 10.5 Wiederholte und wesentliche Winddreher – unter diesen Umständen kann es dem WK nicht möglich sein, den Kurs zeitgerecht und richtig anzupassen. In diesem Fall kann die WF abgebrochen werden.
- 10.6 Während eines Medal Races, wo ein Antrag auf Wiedergutmachung nicht möglich ist, soll das WK die WF abbrechen, wenn die Fairness in der WF durch eine Aktion des WK oder eines nicht in der Wettfahrt befindlichen Bootes gefährdet ist.

11. ANPASSUNG DER BAHN AN DIE WINDGESCHWINDIGKEIT ODER WINDRICHTUNG

11.1 Änderung der Windrichtung

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

11.2 Änderungen der Windstärke

- (a) Eine Verkürzung eines Bahnschenkels kann signalisiert werden um sicherzustellen, dass das erste Boot innerhalb des Zeitlimits ins Ziel kommt, oder die Target-time besser erreicht.
- (b) Eine Verlängerung eines Bahnschenkels zur Anpassung an eine höhere Windstärke kann signalisiert werden, um die Target-time besser zu erreichen, wenn die ursprüngliche Bahn entsprechend der niedrigeren Windstärke beim Start ausgelegt wurde. Eine Verlängerung wegen einer Mindest-Wettfahrtdauer ist nicht notwendig, da die Mindestzeit eine Soll-Zeit ist, es sei denn, die Segelanweisungen legen auf Wunsch der Klasse anderes fest.
Für die nächste Wettfahrt soll der Kurs unbedingt angepasst werden!

11.3 Änderungen in der Länge eines Bahnschenkels

- (a) Die Länge des geänderten Bahnschenkels soll nicht unter 50% oder mehr als 150% der ursprünglichen Länge sein.
- (b) Das WK soll darauf achten, nicht zu viele Änderungen nur zum Erreichen der Target-time zu machen.

12. REGEL 42 „AUS- UND EINSCHALTEN“

- 12.1 Die Signale der Klassenregeln wurden wie in den Allg. Segelanweisungen geändert: Flagge O für „Off=Aus“ und Flagge R „Restored=Einschalten“ von RRS 42.
- 12.2 Nach dem Startsignal bleibt die Flagge O für maximal 4 Minuten oder bis 1 Minute vor einem neuen Ankündigungssignal einer nachfolgenden Klasse gesetzt, je nachdem was früher ist.
- 12.3 Windstärke für Ein- und Ausschalten entsprechend den Klassenregeln.
- 12.4 Ein häufiges Ein- und Ausschalten von RRS 42 soll vermieden werden, Flagge O am Start nur setzen, wenn eine konstante Windstärke auf dem ganzen Kurs zu erwarten ist.
- 12.5 Das WK hat das Schiedsrichterteam rechtzeitig vor dem Setzen eines Signales zu informieren.

13. TRAPEZ KURS

- 13.1 Die Kurslänge soll so gewählt werden, dass das erste Boot jeder Flotte die beste Chance hat, das Ziel innerhalb der Targettime zu erreichen.
- 13.2 Die Länge des Raumschotkurses zwischen Bahnmarke 1 und 2 soll ca. 2/3 der Länge des ersten Schenkels sein, falls dies das Revier erlaubt.
- 13.3 Die Bahnmarken 4p/4s (Leegate Innerloop) werden erst nach dem Start gelegt (letzter Start bei mehreren Flotten), aber nicht in einem Medal Race. Diese Bahnmarken sollten aber gelegt sein, bevor das führende Boot, das zu diesem Gate segeln muss die Luvbahnmarke erreicht hat.
- 13.4 Der Innenwinkel des Raumschotkurses soll für Boote ohne Spinnaker 70 Grad betragen.
- 13.5 Der Innenwinkel des Raumschotkurses soll für Boote mit Spinnaker 60 Grad betragen.

14. STARTLINIE

- 14.1 Die Startlinie soll generell rechtwinklig zur mittleren Windrichtung liegen. Bevorzugte Kursseite, erwartete Winddrehungen oder andere Einflüsse können diese Richtlinie beeinflussen. Die Startlinie liegt dann richtig, wenn sich die Boote auf der Linie gut verteilen.
- 14.2 Die Startlinie soll ca 0,05 nm unterhalb der angenommenen Position von den Bahnmarken 4p/4s (Leegate) liegen, falls ein solches Leegate verwendet wird, das unabhängig von der Startlinie ist.
- 14.3 Die Startlinie sollte etwa Länge der Boot mal Anzahl der Boote mal 1,3 bis 1,5 lang sein. Für starken Wind oder hohe Wellen sollte die Linie länger sein.

15. ZIELLINIE / ZIELERFORDERNISSE

- 15.1 Die Ziellinie soll liegen, bevor das erste Boot den Zielbahnschenkel beginnt.
- 15.2 Die Zielliste soll von beiden Seiten der Ziellinie aufgezeichnet werden.
- 15.3 Jeder Beobachter soll ein Diktiergerät verwenden um den Zieldurchgang aufzuzeichnen.
- 15.4 Wenn Bänder verwendet werden, sollen diese bis zum Ende der Veranstaltung nummeriert und nicht gelöscht werden. Bei Verwendung von digitalen Rekordern soll jeden Tag eine Sicherung mit entsprechendem Index erstellt werden.
- 15.5 Der Zieldurchgang soll von allen auch schriftlich festgehalten werden.
- 15.6 Teilnehmer und deren Betreuer dürfen die Aufzeichnungen der entsprechenden Zieldurchgänge anhören. Zeit und Ort für diese Möglichkeit sollen jeden Tag an der Tafel für Bekanntmachungen kundgemacht werden.

16. KORREKTUR VON ZIELPLATZIERUNGEN / ANTRAG AUF WIEDERGUTMACHUNG

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

17. PROTESTE DES WK

- 17.1 Da die RRS in erster Linie die Teilnehmer zum Protestieren verpflichten, wird das WK normalerweise keinen Protest gegen einen Teilnehmer einreichen.
- 17.2 Bei folgenden Umständen kann/soll das WK gegen einen Teilnehmer protestieren:
 - i. Eine Verletzung der Segelanweisungen, wenn anderen Teilnehmer nicht protestieren dürfen.
 - ii. Eine Verletzung von WRS 2 (Faires Segeln)
 - iii. Bei einer Verletzung von WRS 55 (Abfallbeseitigung)
 - iv. Wenn nach einer offensichtlichen Berührung einer Bahnmarke keine Ersatzstrafe angenommen wird, und kein anderer Teilnehmer protestiert.
 - v. Falsches Absegeln der Bahn (WRS 28).

18. GPS

- 18.1 Alle Boote des WK (Start, Pinend, Ziel- und Bahnmarkenboot) sollen mit GPS-Geräten ausgerüstet sein.
- 18.2 Alle GPS-Geräte sollen gleich eingestellt sein:
 - i. Distanz in Seemeilen
 - ii. Lokalzeit im 24 h Format
 - iii. Magnetkompass
 - iv. Länge und Breite in Dezimalminuten (z.B. 039° 27.928 N, 034°17.464E)
 - v. Kartendatum WGS 84