

RC Segel Regeln 2021 – 2024

The Call Book
for Radio Sailing
2021 - 2024



sport / nature / technology



Vorwort

Rennen zwischen ferngesteuerten Segelbooten entwickeln sich immer mehr zu einem wichtigen Teil unseres Sports. Sie ziehen Teilnehmer jeden Alters und jeder Erfahrung an, von Anfängern bis hin zu erfahrenen Seglern, die sich von Jollen- oder Kielbootrennen zurückgezogen haben.

Die Rennen können auf kleinen Teichen, großen Seen oder gelegentlich auch auf offenem Wasser ausgetragen werden.

Im Folgenden finden Sie einen kurzen Überblick über die Geschichte des Call Book.

Mit dieser Ausgabe werden die Ausschreibungen aktualisiert, um die Übereinstimmung mit den Wettfahrtregeln für die Jahre 2021 - 2024 zu gewährleisten; es werden auch neue Rufe eingeführt und der bestehende Text wird verfeinert.

Es ist wichtig zu beachten, dass dieses Call Book nur für das RC-Segeln maßgebend ist die nach den Racing Rules of Sailing einschließlich Anhang E gesegelt werden. Dies umfasst Regatten mit und ohne Beobachter oder Schiedsrichter und Rennen, die in Läufe aufgeteilt sind.

Das World Sailing Racing Rules Committee vertraut darauf, dass Teilnehmer und Wettfahrtleiter dem Komitee für die Wettfahrtregeln auch weiterhin Beiträge für die weitere Weiterentwicklung des Call Book liefern.

Leser mit Kommentaren und Vorschlägen sind eingeladen, diese an das World Sailing Executive Office zu senden.

John Doerr

Vorsitzender

World Sailing Ausschuss für Wettfahrtregeln

Januar 2021

Entwicklungsgeschichte

Der Bedarf an einer Reihe von vereinbarten Interpretationen der Racing Rules of Sailing (RRS) für Regatten mit ferngesteuerten Segelbooten, dem so genannten RC-Segeln, wurde von der Internationalen Jury bei den Internationalen Ein-Meter-Weltmeisterschaften 2011 festgestellt. Sie empfahl, dass für das RC-Segeln ein spezieller Fall oder ein Regelwerk (Call Book) entwickelt wird.

Die Herausforderung wurde von Peter Johnson (GBR) und Gordon Davies (IRL) angenommen. Unter Mitwirkung zahlreicher Segler und Offizieller leiteten sie die Entwicklung, die zu folgenden Ergebnissen führte die Veröffentlichung des ersten Fallbuchs (wie es damals genannt wurde) im Jahr 2015. Dieses wurde von der International Radio Sailing Association (IRSA) unterstützt.

Seitdem wurden die Auslegungen weiterentwickelt und verfeinert, um Probleme zu lösen die bei Veranstaltungen auftraten, und um einige Praktiken anzugehen, die sich im Laufe der Zeit entwickelt hatten und die nicht mit dem RRS und den maßgeblichen WS-Publikationen übereinstimmen.

Im Jahr 2020 wurde das Copyright des Call Book von den ursprünglichen Autoren freundlicherweise an World Sailing (WS) übertragen. Dies ist die erste von World Sailing genehmigte Ausgabe.

Viele Menschen waren an der Vorbereitung dieses Buches beteiligt. Roy Granich, in seiner damaligen Rolle als Vorsitzender des IRSA-Rennkomitees, verbrachte viel Zeit mit Diskussionen und mit den Autoren zu diskutieren und zu argumentieren. Richard Thompson, ein Mitglied des WS Racing Rules Committee Mitglied des WS-Rennregelkomitees, lieferte wertvolle Erkenntnisse darüber, wie sich diese Interpretationen in das größere Regelwerk integriert werden können. Graham Bantock, Roger Stollery, Olivier Cohen, Zoran Grubusa und viele andere lieferten aufschlussreiche Beiträge.

Einführung

Der Zweck dieses Buches ist es, den Wettkämpfern und Wettfahrtleitern anerkannte Auslegungen der Wettfahrtregeln beim Segeln nach RRS einschließlich Anhang E, Radio Sailing Racing Rules.

Die RRS 2021-2024 beinhalten viele Änderungen. Dieses Call Book wurde überprüft und überarbeitet, um diese Änderungen zu berücksichtigen.

Im Zuge der Weiterentwicklung des Funksegelns wird es zu Vorfällen kommen, die in diesem Buch nicht behandelt werden und die Fragen aufwerfen, wie die Regeln anzuwenden sind. Es ist zu hoffen, dass Segler und Wettfahrtleiter ihre Kommentare zu dem Buch abgeben und Vorschläge für neue oder geänderte Ausschreibungen mitteilen. Diese können an office@sailing.org gesandt werden und werden von der World Sailing Arbeitsgruppe für Funksegelregeln, die dem WS Racing Rules Committee berichtet.

Die Veröffentlichung des Call Book wird durch World Sailing Regulation 28 geregelt. Diese bedeutet, dass es nur für das Funksegeln maßgebend ist.

Inhalt

Alle Rufe setzen voraus, dass die Racing Rules of Sailing Appendix E gelten.

Die folgenden Abkürzungen werden in diesem Call Book verwendet:

WS World Sailing

RRS Wettfahrtregeln für das Segeln,

wenn nicht anders angegeben, weht der Wind im Diagramm von oben. Einige Aufrufe beziehen sich auf einen Lauf oder eine Wettfahrt; alle Aufrufe gelten für beide gleichermaßen.

Das Call Book ist in folgende Abschnitte unterteilt:

GP Allgemeine Grundsätze

B Boot auf Boot

O Beobachter

P Proteste und Strafen

R Sonstige Anforderungen

Konventionell werden die Boote als weiblich und die Teilnehmer, Beobachter und Offizielle als männlich bezeichnet. Die RC-Seglergemeinschaft erkennt jedoch an, dass das Geschlecht einer Person keine Rolle bei der Bestimmung seiner oder ihrer Fähigkeiten in einer dieser Rollen spielt.

Index und Querverweise

Seit der letzten Version wesentlich geänderte Anrufe: B1, B10, P3, P4 und R1.

Die Aufforderungen O1 und P8 sind neu. Die ursprüngliche Aufforderung O1 wird zur Überarbeitung zurückgezogen.

Die Aufforderungen B6 und B7 werden gestrichen, da sie die WS-Fälle 113 und 101 duplizieren.

RRS Regel	Aufforderung Seite	Anhang Regel E	Aufforderung Seite	Definition	Aufforderung Seite
2	S. 6, 16, 25, 42,	E1.1	S. 40,	Freihalten	S. 6,
10	S. 15, 16,	E1.2	S. 37,	Raum	S. 6,
11	S. 7, 9, 16, 21, 36,	E2.1	S. 27, 29,	Bahnmarken Raum	S. 6,
13	S. 9, 11, 19,	E2.2	S. 42,		
14	S. 11, 16,	E2.3	S. 43,		
15	S. 7, 9, 16,	E3.1	S. 44,		
16.1	S. 11,	E3.9	S. 44,		
17	S. 13,	E4.3	S. 9, 16, 32,		
18.1	S. 15, 19,	E5.1	S. 24, 25, 38, 44,		
18.2	S. 19, 21, 23, 30,	E6.2	S. 37,		
18.3	S. 9,	E6.3	S. 27, 29,		
19	S. 16,	E6.4	S. 38,		
21.2	S. 34, 36,	E6.5	S. 38,		
23.2	S. 21	E6.6	S. 40,		
31	S. 23, 25,	E6.9	S. 16,		
42	S. 39				
43	S. 9, 11, 19, 30,				
44	S. 32, 34, 36,				
60	S. 30, 37,				
61.1(a)	S. 27, 29,				
61.1	S. 27, 29,				
62.1	S. 16, 40,				
69	S. 25,				

Link zu den Segelregeln auf Deutsch
https://game.finckh.net/reg_ger/wr_000inhalt.htm

Link zum Anhang E (Wettfahrtregeln für Ferngesteuerte Boote)
https://game.finckh.net/reg_ger/wr_anh_e.htm

Allgemeine Grundsätze

1 Einschränkung der Interpretationen

Beim RC-Segeln sind das Boot und der Teilnehmer der es steuert, normalerweise durch eine gewisse, möglicherweise erhebliche Entfernung getrennt. Der Teilnehmer ist möglicherweise nicht in der Lage, die relative Geschwindigkeit, den Winkel und den Abstand zwischen den Booten schnell zu analysieren. Daher sollte die Auslegung der Regeln den Bedingungen angemessen sein und diesen Einschränkungen Rechnung tragen werden.

2 Definition: Freihalten

Ein Boot hält Abstand, wenn ein vorfahrtsberechtigtes Boot seinen Kurs fahren kann, ohne dass es ein Ausweichmanöver machen muss. Gemäß WS-Fall 50 muss ein vorfahrtsberechtigtes Boot ausweichen, wenn es eine echte und begründete Befürchtung einer Kollision hat. Wenn es unter diesen Umständen nicht ausweicht und es zu einer Berührung kommt, verstößt das vorfahrtsberechtigtes Boot gegen Regel 14.

3 Definition: Raum, Bedeutung von «sofort Manövrieren / Ausweichen»

Wenn der Begriff Raum, wie in den Wettfahrtregeln definiert, verwendet wird, schließt das Manövrieren die Zeit ein, die der Teilnehmer, der das Boot steuert, benötigt, um die Situation zu analysieren und entsprechend zu reagieren. Beim RC-Segeln kann diese Zeit länger sein als die Zeit, die für die Durchführung des Manövers selbst benötigt wird.

4 Definition: Bahnmarkenraum, Bedeutung von «seemännisch»

WS-Fall 21 besagt, dass „außergewöhnliche“ und „abnormale“ Manöver unseemännisch sind. Einige Handlungen, die bei größeren Booten abnormal sind, können beim Funksegeln als normal und daher als seemännisch angesehen werden. Jedoch ist jedes Manöver, das ein Boot in die Gefahr einer Beschädigung bringt, unseemännisch. Es ist auch unseemännisch, eine Markierung (Boje), ein Ponton, das Ufer oder ein Patrouillenboot zu berühren.

RS Aufforderung B1

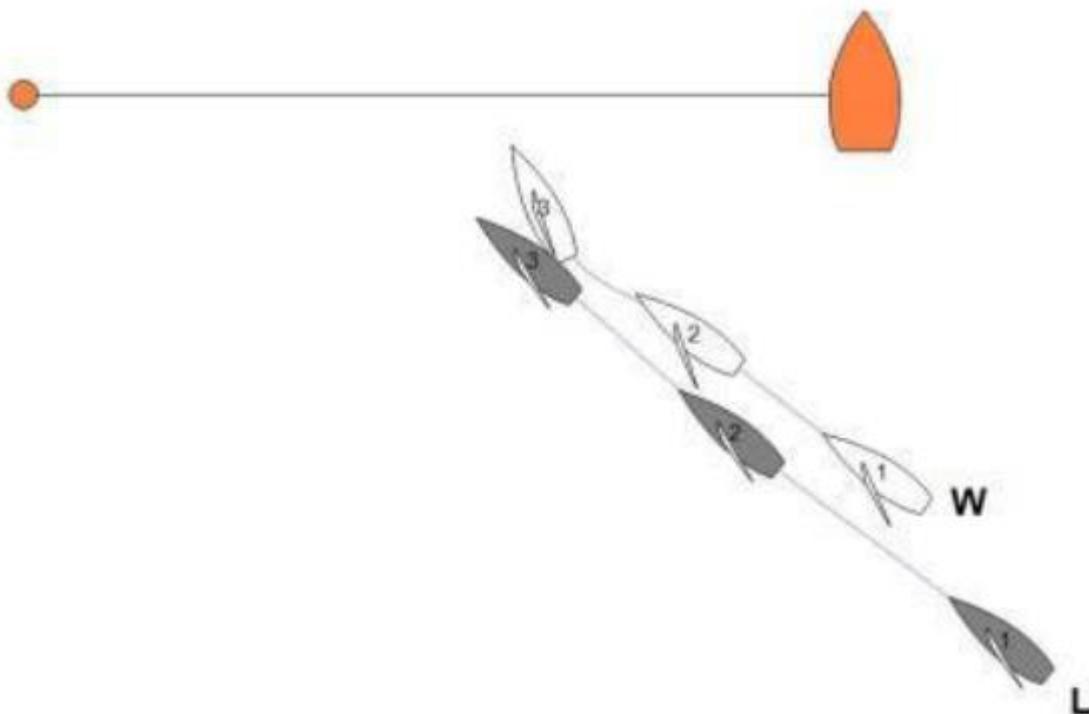
Regel 11, Auf dem gleichen Weg, überlappend

Regel 15, Erlangung der Vorfahrt

Wenn sich ein Boot von achtern nach Lee überschneidet, muss das luvseitige Boot sofort handeln, um den Weg freizuhalten. Wenn das luvseitige Boot sofort reagiert, aber nicht ausweicht, hat es nicht genügend Platz bekommen. Wenn es unnötige Maßnahmen ergreift die eine Berührung verursacht, hat es nicht wie vorgeschrieben Abstand gehalten.

Angenommener Sachverhalt

Kurz vor dem Start fährt W langsam auf Steuerbordkurs. L, ebenfalls auf Steuerbord, stellt von achtern eine Überlappung nach Lee her. Unmittelbar danach, als W eindreht und anluvt, berührt sein Heck das Dollbord von L.



Frage 1

Welche Regel, wenn überhaupt, wurde verletzt?

Antwort 1

Wenn L von achtern nach Lee überholt wird, erwirbt sie das Vorfahrtsrecht nach Regel 11. Infolgedessen ist L zunächst nach Regel 15 verpflichtet, W Raum zu geben, um Abstand zu halten. Die Verpflichtung von L nach Regel 15 ist nur vorübergehend, und W muss unverzüglich reagieren, nachdem sich die Boote überlappt haben. Wenn W dies tut und es zu einer Berührung mit L kommt, dann hat L es versäumt, Platz zu machen und Regel 15 verletzt. Wenn W hätte Abstand halten können, aber entweder zu langsam oder zu wenig reagiert oder sich zu sehr dreht und dadurch eine Berührung mit L verursacht, verstößt sie gegen Regel 11.

Frage 2

W hat keine Möglichkeit, zu steuern. Da sie nicht anluven kann, behält sie ihren Kurs bei und schotet sofort um zu beschleunigen. Dabei gewinnt sie an Leeweg und berührt L. Gilt Regel 15 in gleicher Weise?

Antwort 2

Ja. Wenn das Beibehalten des Kurses und das Beschleunigen eine angemessene Reaktion von W ist, das Boot aber aufgrund der Eigenschaften von Rumpf und Kiel zunächst ausweicht, dann ist L nach Regel 15 verpflichtet, W zunächst den nötigen Freiraum zu gewähren, um Abstand zu halten.

RS-Aufforderung B2

Regel 11, Auf der gleichen Wende, überlappend

Regel 13, Während des Wendemanövers

Regel 15, Erlangung der Vorfahrt

Regel 18.3, Vorbeifahren mit dem Wind in der Zone

Regel 43.1(b) Entlastung

Regel E4.3, Entgegennahme einer Strafe

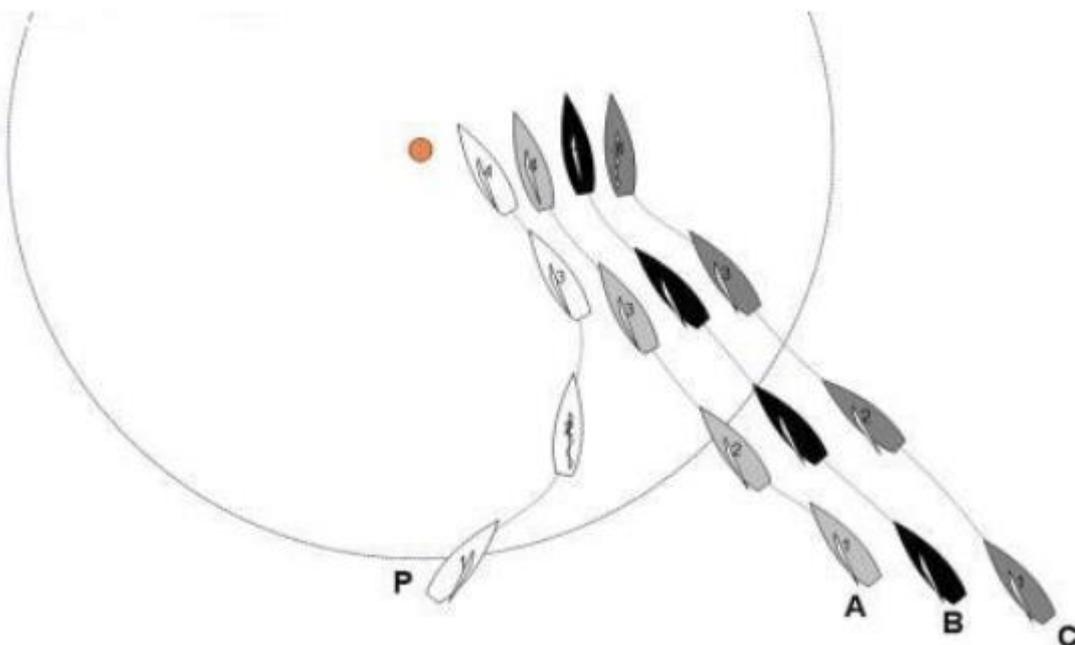
Wenn ein Boot in der Zone einer Markierung, die nach Backbord zu verlassen ist, mit dem Wind von Backbord nach Steuerbord fährt und dann die Markierung holt, gelten seine Verpflichtungen nach Regel 18.3 zwischen ihm und allen anderen Booten, die sich seit dem Eintritt in die Zone an Steuerbord befunden haben.

Wenn ein Boot durch den Verstoß gegen eine Regel einen Vorteil erlangt hat, obwohl es eine Strafe erhalten hat, muss es weitere Ein-Wende-Strafen erhalten, bis der Vorteil verloren ist.

Angenommene Tatsachen

An einer Luvtonne, die nach Backbord zu verlassen ist, fährt P an Backbord in die Zone ein, luvt, passiert sie mit dem Kopf zum Wind und entfernt sich auf einem engen Kurs in Lee von A. B und C überschneiden sich beide in Luv von A. A, B und C befinden sich alle an Steuerbord, als sie in die Zone einlaufen.

A weicht P durch Anluven aus. B luvt in Luv von P und A. C luvt in Luv von B und segelt dabei über einen dichtgeholten Kurs.



Frage 1

Welche Regeln gelten?

Antwort 1

Wenn P von Backbord nach Steuerbord gegen den Wind gefahren ist, gilt Regel 18.3 und Regel 18.2 nicht. Da P keinen Anspruch auf Bahnmarkenraum hat, ist Regel 43.1(b), Entlastung, nicht anwendbar.

Bis P einen geschlossenen Kurs erreichte, galt Regel 13, und sie war verpflichtet, sich von A, B und C fernzuhalten. Als P einen geschlossenen Kurs erreichte, wurde sie im Lee von A, B und C überholt und erwarb Vorfahrt. P ist nach Regel 15 verpflichtet, A, B und C zunächst Freiraum zu lassen, was sie auch tut.

C war jedoch gezwungen, oberhalb von close-hauled zu luvjieren, um den Kontakt mit B zu vermeiden, der ausweichen musste, um A auszuweichen, der wiederum wippte, um P auszuweichen.

P verursachte also, dass C über close-hauled segeln musste, als es das Ausweichmanöver durchführte.

P hat gegen Regel 18.3 verstoßen und sollte eine Strafe erhalten.

Frage 2

Nachdem P eine Ein-Wende-Strafe genommen hat, liegt er immer noch in einiger Entfernung vor B und C. Sollte P eine weitere Ein-Wende-Strafe hinnehmen?

Antwort 2

P liegt als Folge des Verstoßes gegen Regel 18.3 vor B und C. P hat sich durch ihren Verstoß einen Vorteil im Lauf erlangt, obwohl sie eine Strafe kassiert hat. P sollte zusätzliche Kringel drehen, bis ihr Vorteil verloren ist, wie es die Regel E4.3(b). Daher kann die anwendbare Strafe für ihren Verstoß gegen Regel 18.3 darin bestehen, dass sie mehrere Züge nehmen muss. Siehe auch Aufruf P4.

Bei einigen Verstößen, durch die sich ein Boot einen Vorteil verschafft hat, sind Strafwenden jedoch keine anwendbare Strafe. Nach Regel E4.3(c) muss ein Boot ausscheiden, wenn es einen schweren Schaden verursacht oder durch Verletzung einer Regel des Teils 2 ein anderes Boot behindert (wie in Regel E1.1 definiert) und ausscheidet.

RS-Aufforderung B3

Regel 13, Beim Wenden

Regel 14, Vermeiden von Kontakt

Regel 16.1, Ändern des Kurses

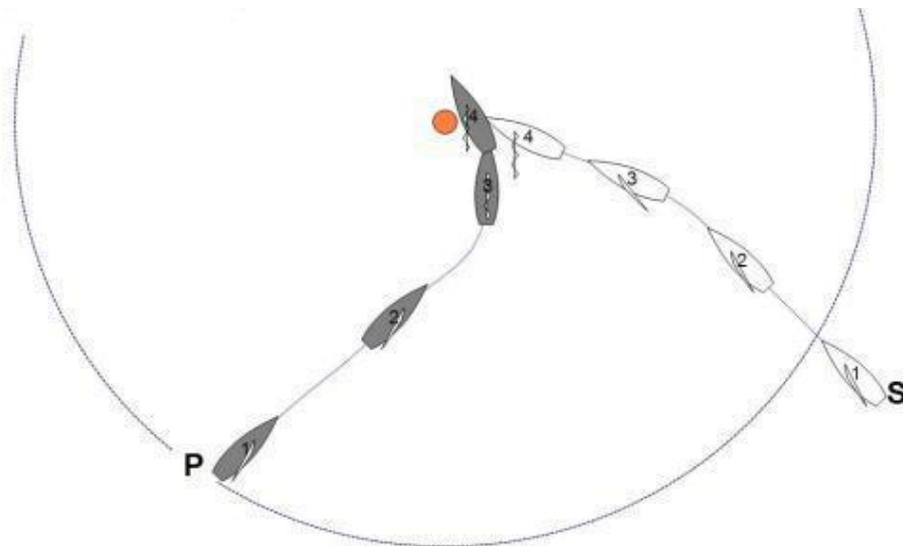
Regel 43, Entlastung

Wenn ein vorfahrtsberechtigtes Boot seinen Kurs ändert und dadurch eine Situation schafft, die einen Regelverstoß durch das andere Boot verursacht, verstößt es gegen Regel 16.1, wenn es diesen Kurs beibehält. Es kann jedoch den Kurs wieder ändern, um die Regel 16.1 einzuhalten, in diesem Fall bricht keines der beiden Boote eine Regel.

Angenommener Sachverhalt

S nähert sich einer Luvtonne, um sie nach Backbord zu verlassen, und holt die Tonne dicht an Steuerbord von außerhalb der Zone, mehr als eine Bootslänge über der Schlaglinie. P, an Backbord, ist auf einem Kurs, der ihn von S fernhält.

S fährt in die Zone ein, entfernt sich in Richtung der Marke und geht auf Kollisionskurs mit P. P luvt sofort und fährt mit dem Kopf zum Wind durch, aber bevor sie einen Steuerbordkurs erreicht hat, kommt es zur Berührung zwischen dem Bug von S und der Steuerbordseite von P. Seite von P. Es entsteht kein Schaden.



Frage 1

Welche Regel, wenn überhaupt, wurde verletzt?

Antwort 1

S hatte die Vorfahrt, und bevor S den Kurs änderte, hielt P Abstand.

Als S den Kurs änderte, wurde sie verpflichtet, P Platz zu machen, damit dieser Abstand halten konnte und in dieser Situation auch Platz zu machen, um ihren Verpflichtungen nach Regel 13 und 31 nachzukommen. P manövrierte sofort, um Abstand zu halten, konnte aber den Kontakt mit S nicht vermeiden.

S hat gegen Regel 16.1 verstoßen und sollte eine Strafe erhalten.

P hat gegen Regel 13 verstoßen, indem sie den Abstand nicht einhielt; dies war jedoch eine Folge von S's Verletzung von Regel 16.1. P segelte innerhalb des ihr nach Regel 16.1 zustehenden Raums und ist nach Regel 43.1(b) entlastet.

Da P nicht genügend Freiraum zur Verfügung stand, war es für P nicht möglich den Kontakt zu vermeiden. P hat nicht gegen Regel 14 verstoßen. S hätte die Berührung vermeiden können und hat daher, gegen Regel 14 verstoßen. Da jedoch kein Schaden entstanden ist, ist S nach Regel 43.1(c) von ihrem Verstoß gegen Regel 14 befreit, da sie das vorfahrtsberechtigzte Boot war.

Frage 2

P vermeidet die Berührung mit S, berührt dabei aber die Marke. Welche Regel, wenn überhaupt, wurde verletzt?

Antwort 2

Wenn S den Kurs in Richtung der Markierung ändert, ist sie nach Regel 16.1 verpflichtet P Raum zu geben, um sich frei zu halten, einschließlich des Raums, um seinen Verpflichtungen gemäß den Teil 2 und Regel 31 zu erfüllen. Wenn P gezwungen ist, die Markierung zu berühren, um einen Kontakt mit S zu vermeiden, dann hat S P keinen Raum zur Einhaltung von Regel 31 gegeben. S verstößt gegen Regel 16.1. P verstößt gegen Regel 31 und ist nach Regel 43.1(b) entlastet, weil sie innerhalb des ihr nach Regel 16.1 zustehenden Spielraums segelte.

Frage 3

Wenn S weniger als eine Bootslänge von P entfernt ist, luvt sie und es kommt zu keiner Berührung. Welche Regel, wenn überhaupt, wurde verletzt?

Antwort 3

S, ein vorfahrtsberechtigtes Boot, das den Kurs ändert, ist nach Regel 16.1 verpflichtet, P Raum zu geben Platz zu machen, um Abstand zu halten. Indem S den Kurs erneut ändert, gibt er P Raum, um Abstand zu halten. Es wurde keine Regel gebrochen.

RS-Aufforderung B4

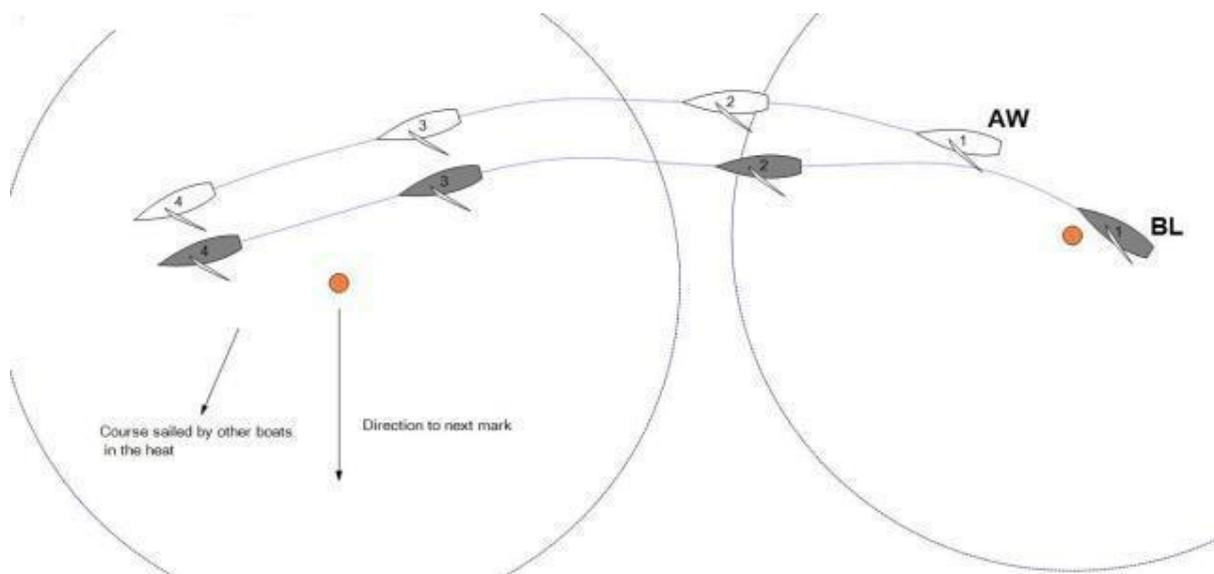
Regel 17, Gleiche Wendung; richtiger Kurs

Sobald sich ein Boot innerhalb von zwei seiner Rumpflängen in Lee eines Bootes einem Boot auf derselben Wende überlappt, besteht die Verpflichtung, nicht über den richtigen Kurs hinaus zu segeln, solange beide Boote auf der gleichen Wende und überlappt sind, auch wenn die Boote eine Marke runden auf dem nächsten Abschnitt des Kurses.

Angenommener Sachverhalt

BL, der die Luvtonne deutlich hinter AW gerundet hat, stellt eine Überlappung in Lee von AW in einer Entfernung von mehr als 4 Rumpflängen von der Offset-Marke. AW gibt BL Bahnmarkenraum an der versetzten Markierung.

Nach Erreichen der Offset-Marke hält BL nicht auf die Leemarke zu, sondern setzt seine Fahrt auf einer Strecke fort, die oberhalb des Kurses liegt, den die anderen Boote in diesem Lauf fahren. AW kann nicht in Richtung der Leemarke ausweichen.



Frage

Ist BL verpflichtet, zur Leemarke hin abzubiegen?

Antwort

Ja.

BL kam deutlich von achtern mit zwei rumpflängen Abstand und hat AW leeseitig überholt. Es gilt Regel 17, BL darf nicht über ihren richtigen Kurs hinaus segeln.

Der ordnungsgemäße Kurs von BL besteht darin, um die Marke herum auf einen Kurs abzubiegen, den sie in Abwesenheit von AW fahren würde, um die Leemarke so schnell wie möglich zu erreichen.

BL hat auf der Innenseite überholt, bevor eines der beiden Boote die Zone an der versetzten Marke erreichte. BL hatte nach Regel 18.2(b) Anspruch auf Bahnmarkenraum. Dies ändert jedoch nichts an ihren Verpflichtungen nach Regel 17, die während und nach Rundung dieser Marke gilt, während BL und AW auf derselben Wende bleiben und BL sich innerhalb von zwei Rumpflängen von AW überlappt. Es sei denn, BL hat einen zwingenden Grund (z. B. um einen ruhigen Fleck oder Unkraut zu umschiffen), wenn nicht segelt sie über ihren eigentlichen Kurs hinaus und verstößt gegen Regel 17.

BL sollte eine Strafe erhalten.

RS-Aufforderung B5

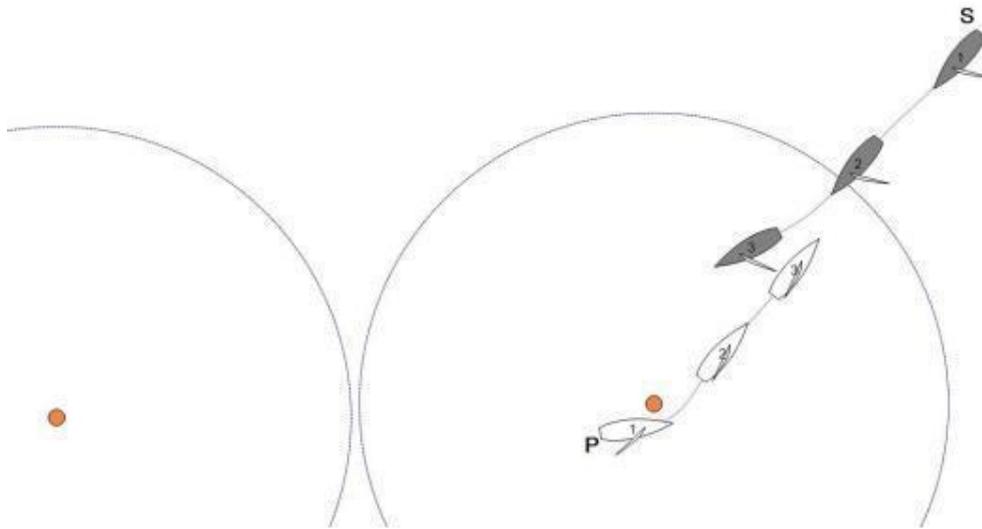
Regel 10, Gegensätzliche Richtungen

Regel 18.1, Wann Regel 18 Anwendung findet

Wenn sich ein Boot einer Markierung nähert und ein anderes sie verlässt, gilt Regel 18 nicht zwischen ihnen und es gelten die Regeln von Teil 2 Abschnitt A.

Angenommener Sachverhalt

S fährt von Steuerbord auf eine Lee-Marke zu, um nach Backbord zu fahren. P umrundet die Markierung mit einer engen Wende und geht auf Kollisionskurs mit S. S luvt um eine Berührung zu vermeiden.



Frage

Welche Regel, wenn überhaupt, wurde gebrochen?

Antwort

Da S sich der Markierung nähert und P sie verlässt, ist kein Teil von Regel 18 anwendbar; siehe

Regel 18.1(c).

P, der sich auf der Backbordseite befindet, ist verpflichtet, sich von S auf der Steuerbordseite fernzuhalten. S war nicht in der Lage, ihren Kurs zu fahren und musste P ausweichen.

P hat gegen Regel 10 verstoßen und sollte eine Strafe erhalten.

[Es gibt keine Aufrufe B6 und B7].

RS-Aufforderung B8

Regel 2, Faires Segeln

Regel 10, Auf entgegengesetzten Wenden

Regel 11, Auf der gleichen Wende, überlappend

Regel 14, Vermeiden von Berührungen

Regel 15, Erlangung der Vorfahrt

Regel 19, Raum zum Passieren eines Hindernisses

Regel 62.1, Wiedergutmachung

Regel E4.3(c), Entgegennahme eines Strafstoßes

Regel E6.9, Entscheidungen über Wiedergutmachung

Ein Boot, das absichtlich auf die Vorfahrt verzichtet und sofort in eine Position segelt, in der es die Berührung mit einem Boot nur vermeiden kann, indem es eine Regel bricht und ein anderes Boot berührt, das dadurch beschädigt wird, fährt ohne Rücksicht auf die Folgen seines Handelns. Sie verstößt gegen das Grundprinzip des Sportsgeistes und gegen die Regeln.

Angenommene Fakten

Auf einem Schlag nach Luv bei 15 Knoten Wind befindet sich SL auf der Steuerbordseite, unterhalb der Legelinie zur Luvtonne, die nach Backbord gerundet werden soll. SW befindet sich auf der Schlaglinie zwei Bootslängen luvwärts und achteraus von SL.

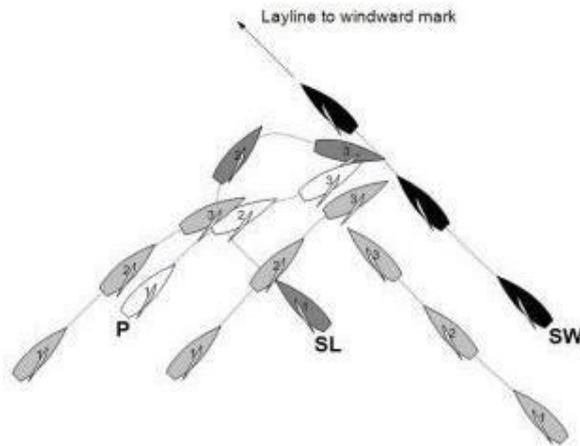
P nähert sich auf der Backbordseite auf Kollisionskurs mit SW. Auf der Backbordseite befinden sich andere Boote, sowohl in Lee als auch achteraus von P, sowie andere auf der Steuerbordseite.

SL kreuzt vor P und wendet sofort nach Steuerbord in Luv von P und auf Kollisionskurs mit SW, während P anfängt, sich zu entfernen, um dicht achtern an SW vorbeizuziehen. SL fährt dann scharf über den Bug von P hinweg.

P kann wegen der anderen Boote in Lee, achteraus und auf der Steuerbordseite nicht weiter ausweichen.

Es kommt zu einer Berührung zwischen dem Bug von P und dem Steuerbordschwert von SL, wobei P beschädigt wird, aber das Rennen fortsetzen kann.

Es sind jedoch Reparaturen am Bug von P erforderlich, bevor sie wieder segeln kann. P protestiert. SL kassiert eine Ein-Wende-Strafe und setzt das Rennen fort.



Frage 1

Welche Regeln gelten?

Antwort 1

Bevor sie wendete, hatte SL sowohl gegenüber SW als auch gegenüber P Vorfahrt. Als sie wendete, musste sie SW sofort ausweichen (Regel 10).

SW wurde für SL in dem Moment zum Hindernis, als SL den Wind passierte. P ist verpflichtet, SL Raum zu geben, um dieses Hindernis zu passieren, es sei denn, P war von dem Zeitpunkt an, als sich SL in Luv überschneidet, nicht in der Lage, diesen Raum zu geben (Regel 19.2(b)) - was der Fall war

was wegen der anderen Boote in Lee und achtern sowie auf der Steuerbordseite der Fall war.

Steuerbordseite. Da sowohl P als auch SW durch das Verhalten von SL Vorfahrt gegenüber SL erlangt haben, sind weder P noch SW verpflichtet, SL zunächst Freiraum zu gewähren (Regel 15).

SL, die sich in Luv von P überschneidet, hielt nicht Abstand und verletzte Regel 11. SL hätte den Kontakt vermeiden können, indem er nicht auf Kollisionskurs mit SW gegangen wäre. SL hat Regel 14 verletzt.

SL verzichtete auf die Vorfahrt und segelte in eine Position, in der sie den Kontakt mit einem Boot nur vermeiden konnte, indem sie eine Regel brach und mit einem anderen Boot in Kontakt kam. Indem sie ohne Rücksicht auf die Folgen ihres Handelns segelte, verstieß SL gegen das Grundprinzip des Sportsgeistes und die Regeln sowie gegen die anerkannten Grundsätze des Sportsgeistes und des Fair Play. Das Protestkomitee sollte weitere Maßnahmen gemäß Regel 2 in Erwägung ziehen.

Frage 2

Ist die von SL verhängte Ein-Turn-Strafe eine anwendbare Strafe?

Antwort 2

Wenn das Protestkomitee feststellt, dass der Schaden an P schwerwiegend war, dann ist SLs Strafe das Ausscheiden (Regel E4.3(c)).

Wenn das Protestkomitee feststellt, dass SL gegen Regel 2 verstoßen hat, dann ist eine Ein-Turn-Strafe nicht die anwendbare Strafe. SL wird für diesen Lauf mit DNE gewertet.

Frage 3

Hat P Anspruch auf Wiedergutmachung?

Antwort 3

P hat den Lauf beendet und ihr Ergebnis in diesem Lauf wurde durch die Aktion eines Bootes, das gegen eine Regel aus Teil 2 verstoßen hat, nicht wesentlich verschlechtert. Die Bedingungen für eine Wiedergutmachung in diesem Lauf sind nicht erfüllt (Regel 62.1).

Wenn P jedoch in ihrem nächsten Lauf nicht antreten kann, weil sie den Schaden vor dem Rennen reparieren muss, würde ihr Ergebnis in diesem nächsten Lauf erheblich verschlechtert werden. Stellt das Protestkomitee fest, dass der Schaden an P entweder auf einen Verstoß gegen eine Regel des Teils 2 zurückzuführen ist oder dass SL gegen Regel 2 verstoßen hat, so hat P das Recht, Folgendes zu verlangen

Wiedergutmachung zu verlangen (Regel 62.1(b) bzw. (d)).

Die Wiedergutmachung würde eine angemessene Zeit zur Behebung des Schadens beinhalten, jedoch nicht mehr als 30 Minuten (Regel E6.9).

RS-Aufforderung B9

Definitionen, Mark-Room

Regel 13, Während des Wendemanövers

Regel 18.1, Wann Regel 18 Anwendung findet

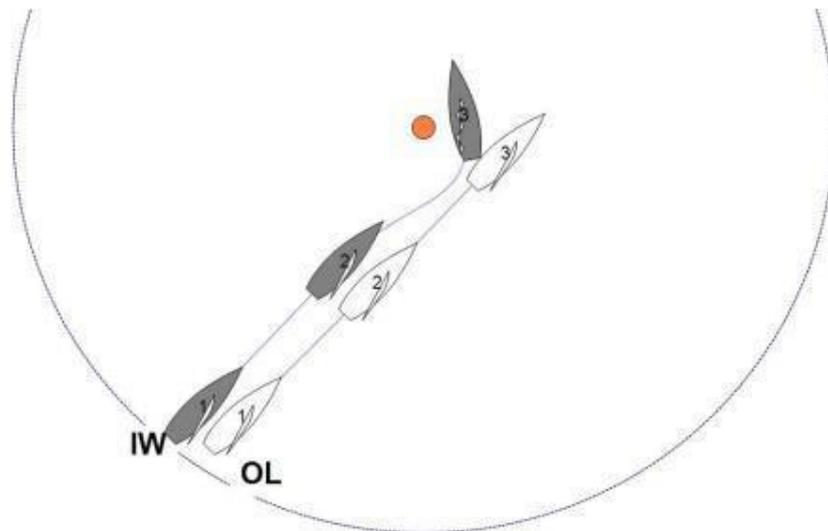
Regel 18.2, Gewährung von Markierungsraum

Regel 43, Entlastung

Wenn ein Boot Anspruch auf Bahnmarkenfreiheit hat, schließt der Raum zum Segeln des Kurses an der Markierung nicht den Raum zum Wenden ein, es sei denn, es befindet sich in Luv und auf der Innenseite des anderen Bootes und segelt innerhalb der ihm zustehenden Markierungsfreiheit. Dies gilt unabhängig davon, ob sich die Boote in der Zone überlappt haben oder nicht. Kommt es zu einer Berührung, wenn ein luvseitiges, innenliegendes Boot an der Markierung wendet, kann diese Berührung ein Beweis dafür sein, dass das außenliegende Boot dem innenliegenden Boot nicht den Raum gegeben hat, den es zum Wenden benötigt.

Angenommener Sachverhalt 1

IW und OL überschneiden sich auf der Backbordseite, wenn sie in den Bereich einer Luvtonne einfahren, die nach Backbord zu runden ist. Beide Boote liegen dicht beieinander, und IW, das luvseitige Boot, hält Abstand. Als IW zum Wenden anluven will, schwenkt ihr Heck nach außen, und nachdem sie die Windrichtung passiert hat, kommt es zur Berührung zwischen den beiden Booten. Es entsteht kein Schaden. OL protestiert.



Frage 1

Welche Regel, wenn überhaupt, wurde verletzt?

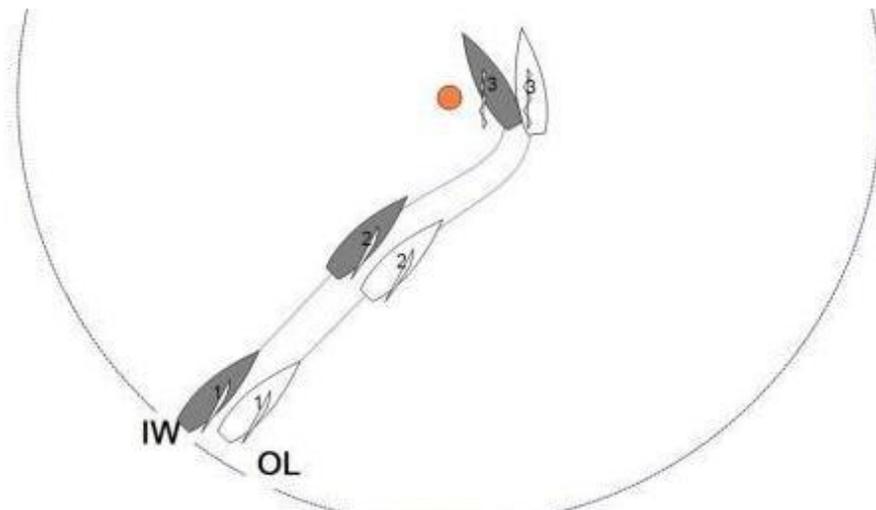
Antwort 1

Ab dem Zeitpunkt, an dem eines der Boote in die Zone einfährt, gilt Regel 18 und OL ist nach Regel 18.2(b) verpflichtet, IW Markierungsfreiheit zu geben. Da IW nach Luv und auf der Innenseite von OL überlappt und die Marke nach der Wende einholen würde, umfasst die Markierungsfreiheit auch den Raum für die Wende. Obwohl Regel 18 nicht mehr anwendbar ist, nachdem IW gegen den Wind gefahren ist, weil sich die Boote jetzt auf einem Schlag auf entgegengesetzten Wenden befinden, zeigt der anschließende Kontakt, dass OL es versäumt hat, IW Markierungsfreiheit zu geben, bevor sie gegen den Wind gefahren ist. OL hat gegen Regel 18.2(b) verstoßen und sollte eine Strafe erhalten.

IW hat es nach dem Passieren von Kopf-an-Wind versäumt, Abstand zu OL zu halten. IW verstieß gegen Regel 13, eine Regel von Teil 2 Abschnitt A, wird aber nach Regel 43.1(b) entlastet.

Angenommener Sachverhalt 2

Die Situation ist dieselbe, außer dass die Berührung stattfindet, nachdem beide Boote gegen den Wind passiert haben und bevor eines der beiden Boote einen engen Kurs erreicht hat.



Antwort 2

Wenn ein Boot gegen den Wind passiert, befinden sich IW und OL auf einem Schlag nach Luv auf entgegengesetzten Wenden und Regel 18 ist nicht mehr anwendbar. Sobald beide Boote Kopf-an-Wind passiert haben, überschneiden sie sich auf der Steuerbordseite, und Regel 18.2(a) verlangt von OL, IW Markierungsfreiheit zu geben, was den Raum einschließt, die Marke zu runden, wie es zum Segeln des Kurses erforderlich ist. OL gibt IW keinen Markierungsfreiraum und verstößt damit gegen Regel 18.2(a).

OL sollte eine Strafe annehmen. Bis IW einen Kurs erreicht, der eng am Wind liegt, verstößt sie gegen Regel 13. Sie segelt jedoch innerhalb der ihr zustehenden Markierungsfreiheit und ist nach Regel 43.1(b) entlastet.

Danach wird sie zu einem Boot mit Vorfahrtsrecht in Lee.

RS-Aufforderung B10

Definitionen, Mark-Room

Regel 11, Auf der gleichen Bahn, überlappend

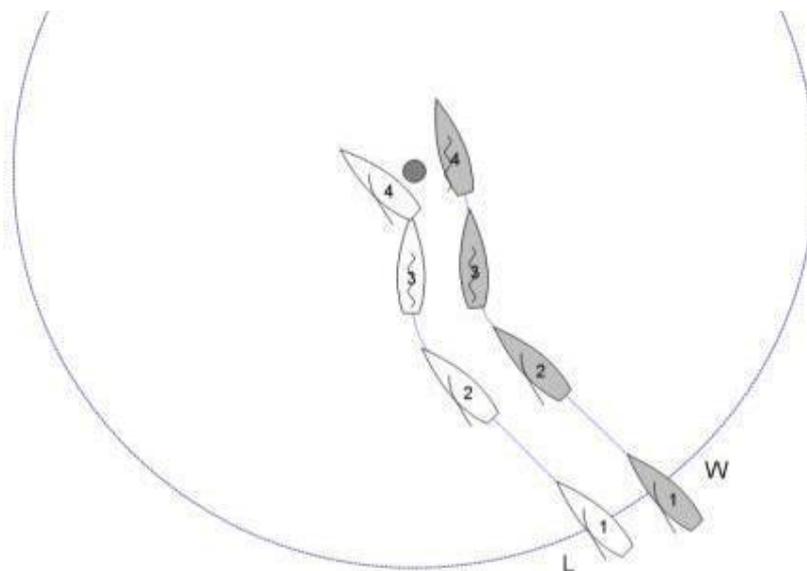
Regel 18.2, Gewährung von Markierungsraum

Regel 23.2, Beeinträchtigung eines anderen Bootes

Wenn Boote eine Markierung auf derselben Seite verlassen müssen, muss das luvseitige äußere Boot gemäß Regel 11 Abstand halten, auch wenn das leeseitige Boot die Markierung nicht erreichen kann. Nach dem Passieren der Markierung muss das luvseitige Boot weiterhin Abstand halten, auch wenn es auf dem richtigen Kurs fährt. Veranlasst das Lee-Boot das Luv-Boot zu einer Kursänderung, verstößt es gegen Regel 23.2.

Angenommener Sachverhalt

Zwei Boote, L und W, nähern sich der Luvtonne auf der Steuerbordseite unterhalb der Schlaglinie zur Marke. Die Markierung soll nach Backbord gerundet werden. L ist nicht in der Lage, die Markierung zu erreichen und muss auf der falschen Seite der Markierung segeln. W holt die Markierung durch Anluven ein, rundet die Markierung und geht auf die nächste Etappe.



Frage

Wie sind die Regeln nun zwischen den beiden Booten und welche Rechte und Pflichten haben sie ab Position 3?

Antwort

Als luvseitiges Boot hat W die Pflicht, während des gesamten Vorfalls gemäß Regel 11 Abstand zu halten. Die Boote überschneiden sich, wenn sie in die 4-Längen-Zone einfahren, und von diesem Moment an ist W nach Regel 18.2(b) verpflichtet, L Markierungsfreiheit zu gewähren. L ist jedoch nicht in der Lage, die Markierung zu holen, und hat keinen Anspruch auf Raum zum Wenden, um die Markierung auf der erforderlichen Seite zu passieren. Daher besteht die einzige Verpflichtung von W darin, Abstand zu halten, was sie auch tut. Keines der beiden Boote verstößt gegen eine Regel.

Nachdem W die Marke umrundet hat, befinden sich die Boote auf verschiedenen Schenkeln, und beide sind nach Regel 23.2 verpflichtet, sich nicht gegenseitig zu behindern, es sei denn, sie segeln ihren eigenen Kurs. Solange sich die Boote jedoch auf derselben Wende befinden, muss W gemäß Regel 11 weiterhin Abstand zu L halten. Dies gilt auch dann, wenn W seinen eigenen Kurs fährt. Wenn L W zu einer Kursänderung veranlasst, behindert L ein Boot, das auf einem anderen Kurs fährt, und verstößt gegen Regel 23.2.

RS-Aufforderung B11

Regel 1 8.2, Gewährung von Markierungsfreiheit

Regel 31, Berühren einer Markierung

Definitionen: Markierungsraum, Raum

Wenn Regel 31 dahingehend geändert wird, dass Boote die Markierungen berühren dürfen, umfasst der einem Boot zustehende Markierungsraum auch den Raum, die Markierung zu umrunden, ohne sie zu berühren, da es unmännlich ist, eine Markierung zu berühren. Angenommener Sachverhalt Die Segelanweisungen haben die Regel 31 so geändert, dass Boote die Marken berühren dürfen, mit Ausnahme der Start- und Zielmarken.

An einer Leetor-Marke, die nach Backbord zu verlassen ist, überlappt OL an der Außenseite von IW in der Zone. Wenn die Boote die Markierung umrunden, lässt OL IW so viel Platz, dass IW entweder die Markierung berühren oder mit OL in Kontakt kommen muss. IW weicht OL aus, berührt aber die Marke. IW protestiert.

Frage

Welche Regel, wenn überhaupt, wurde verletzt?

Antwort

In der Zone ist IW ein Freihalteboot (Regel 11), das nach Regel 18.2(b) Anspruch auf Markierungsfreiheit hat. Die Markierungsfreiheit gibt IW das Recht, den unter den gegebenen Bedingungen erforderlichen Platz zu erhalten, um die Marke zu umrunden und dabei zügig und in seemännischer Weise zu manövrieren. Es ist nicht seemännisch, eine Marke zu berühren.

OL hat IW keinen Raum gegeben, um die Marke in seemännischer Weise zu runden. OL hat gegen Regel 18.2(b) verstoßen.

RS-Aufforderung 01

Regel, E5.1 Beobachter

Hinweise zur Rolle der Beobachter.

Frage

Was ist die Rolle der Beobachter?

Antwort

Die Rolle der Beobachter beim Funksegeln besteht darin, die Teilnehmer und Offiziellen bei der Einhaltung der Wettfahrtregeln zu unterstützen. Die Regel E5.1 regelt die Ernennung und die Aufgaben der Beobachter.

Beobachter, die auch Teilnehmer der Veranstaltung sein können, melden und registrieren Kontakte zwischen Booten sowie Kontakte zwischen Booten und Marken. Boote, die in den Vorfall verwickelt sind, haben die Möglichkeit, zum Zeitpunkt des Vorfalls eine Strafe zu verhängen. Wird der Vorfall nicht dadurch gelöst, dass ein Boot eine entsprechende Strafe verhängt, ist der Beobachter nach Regel E5.1(c) verpflichtet, den Vorfall an die Wettfahrtleitung zu melden. Diese Regel verlangt von den Beobachtern auch, dass sie alle anderen ungelösten Vorfälle melden, einschließlich ungelöster Proteste und jedes Versäumnis, den Kurs zu segeln (neue Definition 2021). Die Wettfahrtleitung kann dann gegen ein oder mehrere Boote, die an dem Vorfall beteiligt waren, Protest einlegen.

Jeder Einwand oder Bericht eines Beobachters ist ein unabhängiger Beweis für einen Vorfall. Es handelt sich nicht um eine Tatsachenbehauptung, obwohl ein Protest diesem Beweis nachträglich mehr Gewicht verleihen kann als allen widersprüchlichen Beweisen; siehe Regel 63.6(d). In jeder Verhandlung, die sich aus einem Bericht ergibt, ist der Beobachter keine Partei, sondern ein Zeuge. Ein Beobachter befindet sich nicht in einem Interessenkonflikt, nur weil er ein Teilnehmer ist; siehe Regel E1.1. Bei Rennen mit Schiedsrichtern ist die Rolle des Beobachters dieselbe, aber zusätzlich berichtet der Beobachter dem Schiedsrichter über seine Beobachtungen. Der Beobachter kann auch Informationen über andere Vorfälle zur Verfügung stellen, die dem Schiedsrichter helfen können, zu entscheiden, ob ein Boot, das in den Vorfall verwickelt ist, bestraft oder entlastet werden soll, oder ob ein ungelöster Vorfall dem Protestkomitee gemeldet werden soll. Der Beobachter behält den Status eines unabhängigen Zeugen.

Neue Ausschreibung Januar 2021

RS-Aufforderung O2

Regel 2, Faires Segeln

Regel 31, Berühren einer Markierung

Regel 69, Fehlverhalten

Regel, E5.1 Beobachter

Beobachter sollten die Berührung einer Markierung oder eines anderen Bootes nur melden, wenn sie absolut sicher sind, dass eine Berührung stattgefunden hat. Angenommene Tatsachen

Ein von der Wettfahrtleitung eingesetzter Beobachter beobachtet ein Boot, das eine Markierung umrundet. Er glaubt, dass das Boot die Markierung berührt haben könnte, hat aber weder eine Berührung noch eine Bewegung oder Drehung der Markierung eindeutig beobachtet.

Frage 1

Sollte der Beobachter die Berührung mit der Marke melden?

Antwort 1

Nein. Wenn ein Beobachter nicht absolut sicher ist, dass eine Berührung zwischen einem Boot und einer Marke oder zwischen zwei Booten stattgefunden hat, sollte er dies nicht melden. Indem er die Berührung einer Marke meldet, liefert ein Beobachter einen unabhängigen Beweis dafür, dass das Boot gegen Regel 31 verstoßen hat. Wenn der Beobachter nicht zweifelsfrei weiß, dass eine Berührung stattgefunden hat, sollte er sie nicht melden.

Frage 2

Das Protestkomitee erhält einen Bericht, dass ein Beobachter mehrmals die Berührung einer Markierung gemeldet hat, obwohl das Boot die Markierung eindeutig nicht berührt hat. In einem Fall zeigen Videoaufnahmen aus dem Kontrollbereich, dass ein Boot die Markierung um mehr als 40 Zentimeter verfehlt hat, dennoch ist ein deutlicher Ruf „Markierung berührt“ zu hören. Es wird behauptet, dass die fehlerhaften Rufe Segler aus demselben Club oder Land wie der Beobachter begünstigen.

Antwort 2

Die Rolle des Beobachters ist von zentraler Bedeutung für die Organisation von Funksegelveranstaltungen nach den Wettfahrtregeln für Segler. Die fälschliche Meldung, dass ein anderes Boot eine Regel gebrochen hat, für die das beschuldigte Boot eine Strafe zu erwarten hätte, ist sowohl ein klarer Verstoß gegen Sportsgeist und Fair Play als auch ein Fehlverhalten. Handelt es sich bei dem Beobachter um einen Konkurrenten oder eine Hilfsperson, kann die Protestkommission eine Anhörung nach Regel 69 in Erwägung ziehen.

Frage 3

Sollte das Protestkomitee in gleicher Weise handeln, wenn gemeldet wird, dass ein Beobachter einen Kontakt nicht gemeldet hat, obwohl ein Boot dies eindeutig getan hat?

Antwort 3

Ja, siehe Antwort 2.

RS-Aufforderung P1

Regel 61.1(a), Anforderungen an den Protest: Unterrichtung des Protestführers

Regel E2.1, Meldungsanforderungen

Regel E6.3, Unterrichtung des Protestierenden

Wenn Regel 61.1(a) in der durch Regel E6.3 geänderten Fassung zur Anwendung kommt, erfüllt die Einhaltung der Anforderung des Rufens die Anforderung, den Protestierenden zu informieren. Das Verfahren des Protestrufs beim Funksegeln verlangt, dass die Nummer des protestierenden Bootes vor der Nummer des Bootes gegen das protestiert wird steht, mit dem Wort „Protest“ oder einer Variante davon zwischen den Nummern.

Frage 1

Ist bei einem Protest in einer Funksegelklasse, z.B. von Boot 95 gegen Boot 44, „95 Protest 44“ der einzige Protestruf, der der Regel E6.3 entspricht?

Wenn nicht, welche anderen Rufe würden genügen? Zum Beispiel:

95 protestiert gegen 44

95 protestiert gegen 44

95 hat gegen 44 protestiert

44 wurde von 95 beanstandet

44 wird von 95 beanstandet

44 wird von 95 beanstandet

44, Protest von 95

Protest, 44 von 95

Protest von 95, 44

Jede der obigen Angaben mit dem Wort „Zahl“ vor der Zahl selbst.

Antwort 1

Es wird akzeptiert, dass jede Verwendung von „Protest“ als Substantiv oder Verb der Regel 61.1(a) entspricht, und dasselbe gilt für Regel E6.3. Die in Regel E6.3 festgelegte Reihenfolge ist jedoch explizit, und nur die ersten drei weiteren Beispiele entsprechen dieser Regel. Die Aufnahme des Wortes „Zahl“ in einen Aufruf führt nicht zur Ungültigkeit des Protestes.

Wie in Regel E2.1(b) gefordert, müssen Segelnummern als einzelne Ziffern gerufen werden („Neun-Fünf“ nicht „Fünfundneunzig“).

Frage 2

Wie kann die Forderung nach Information des anderen Bootes in Regel 61.1(a) erfüllt werden, wenn der Protestierende nicht weiss, dass ein gültiger Protest gegen ihn vorliegt?

Antwort 2

Wenn Regel 61.1(a) in der durch Regel E6.3 geänderten Fassung Anwendung findet, erfüllt die Einhaltung der Anforderung, das andere Boot bei der ersten angemessenen Gelegenheit zu informieren, die Anforderung des ersten Satzes. Regel E2.1(a) schreibt vor, dass der Ruf so erfolgen muss, dass die Teilnehmer, an die er gerichtet ist, vernünftigerweise erwarten können, dass sie ihn hören, und dass der Ruf gegebenenfalls wiederholt werden muss. Eine Wiederholung des Rufs ist angebracht, wenn:

- das gerufene Boot nicht mit einer Strafaktion reagiert
- der Wettkämpfer, der ein Boot steuert, nicht durch einen Ruf bestätigt, dass er eine Strafe zu verhängen beabsichtigt

RS-Aufforderung P2

Regel 61.1(a), Anforderungen an den Protest: Unterrichtung des Protestführers

Regel E2.1, Meldungsanforderungen

Regel E6.3, Unterrichtung des Protestierenden

Wenn eine Segelnummer nicht sichtbar ist, kann ein Teilnehmer, der protestieren möchte, eine kurze Beschreibung des Bootes hageln, vorausgesetzt, er hagelt die richtige Segelnummer so schnell wie möglich.

Angenommene Tatsachen

Mehrere Boote umrunden gleichzeitig eine Marke. Ein Boot möchte gegen ein anderes Boot protestieren, aber die Segelnummer ist für den Wettkämpfer durch andere Boote verdeckt.

Frage

Wie kann ein Wettkämpfer gegen ein nicht identifiziertes Boot protestieren?

Antwort

Beim Funksegeln ist ein Protestaufruf für ein Boot, das gegen ein anderes Boot wegen eines Vorfalls im Regattagebiet protestieren will, obligatorisch. Regel E6.3 schreibt vor, dass das protestierende Boot das andere Boot bei der ersten angemessenen Gelegenheit informieren muss, und schreibt die Form des Protestrufs vor, der gemacht werden muss, wenn der Protest einen Vorfall im Regattabereich betrifft.

Der Teilnehmer, der ein Boot kontrolliert, ist normalerweise in der Lage, das andere Boot bei einem Zwischenfall zu identifizieren. Allerdings können die Räume an den Bahnmarken beim Runden sehr voll sein, und die Teilnehmer sind oft nicht in der Lage, die Segelnummern eines oder mehrerer bestimmter Boote, die zur gleichen Zeit runden, sofort zu lesen. In diesem Fall können bei einem Aufruf zunächst andere Merkmale zur Identifizierung eines Bootes herangezogen werden, vorausgesetzt, dass es bei der ersten vernünftigen Gelegenheit, d.h. sobald die Segelnummer sichtbar wird, durch seine Segelnummer identifiziert wird. Beschreibungen wie „das rote Boot“ oder „das Boot luvwärts von Y“ würden die Identität eines Bootes zu einem Zeitpunkt feststellen, bevor es möglich ist, die Segelnummer zu lesen. Ein Ruf wie „Y protestiert gegen rotes Boot“ würde das protestierende Boot identifizieren und als gültiger Protest gewertet werden, wenn kurz darauf „Y protestiert gegen rotes Boot mit der Nr.“

Auch wenn die Teilnehmer vielleicht nicht in der Lage sind, Boote in der Nähe zu identifizieren, wissen sie doch, wo sich ihr eigenes Boot befindet. Daher kann ein Teilnehmer, der protestiert, ohne die Segelnummern lesen zu können, angeben, wo der Vorfall stattgefunden hat: „Y, an der Luvtonne, protestiert gegen das Boot vor ihr“.

Selbst der Ruf „Y protestiert gegen nicht identifiziertes Boot“ zeigt, dass Y der Meinung ist, dass gegen eine Regel verstoßen wurde, obwohl dieser Ruf nicht als gültiger Protest gewertet werden könnte, wenn nicht rasch eine eindeutige Identifizierung des Bootes folgt. Ein solcher Ruf würde jedes Boot, das sich in der Nähe von Y befindet, darüber informieren, dass Y Grund zu der Annahme hatte, dass eine Regel gebrochen wurde.

RS-Aufforderung P3

Regel 18.2(b), Gewährung von Bahnmarken-Raum

Regel 43, Entlastung

Regel 60, Recht auf Protest

Regel E5.1, Beobachter

Bei einer Regatta mit Beobachtern muss ein Protest für jeden ungelösten Vorfall eingelegt werden, damit ein Boot bestraft werden kann.

Angenommener Sachverhalt

A und B überschneiden sich auf der Backbordseite, wobei A in Luv liegt, als B in die Zone einer Leemarke einfährt, die nach Backbord zu runden ist. A, auf der Innenseite, berührt die Marke. Ein von der Wettfahrtleitung bestellter Beobachter ruft A zweimal an. Keines der beiden Boote legt Protest ein oder kassiert eine Strafe. Der Beobachter meldet den Vorfall am Ende des Laufs an die Wettfahrtleitung, wie in Regel E5.1(c) vorgeschrieben. Im Bericht des Beobachters wird B nicht erwähnt.

Als er von der Wettfahrtleitung über den ungelösten Vorfall informiert wird, sagt der Wettkämpfer, der A kontrolliert, dass sein Boot die Markierung berührt hat, weil das Boot in Lee, B, ihm keinen Platz gelassen hat. Er erklärt, dass er nicht glaubt, dass A verpflichtet war, eine Strafe zu verhängen oder gegen das andere Boot zu protestieren.

Frage 1

Was sollte die Wettfahrtleitung tun?

Antwort 1

Der Teilnehmer hat eingeräumt, dass das von ihm gesteuerte Boot (A) gegen Regel 31 verstoßen hat, und hat keine Strafe verhängt. A hat jedoch nicht die Möglichkeit genutzt, sich gemäß Regel 44.1(b) zurückzuziehen. Wenn die Wettfahrtleitung weiter vorgehen möchte, kann sie einen Protest nach Regel 60.2(a) gegen A einlegen. Beachten Sie, dass der Beobachter, auch wenn er gleichzeitig ein Teilnehmer ist, keine interessierte Partei ist (Regel E1.1).

Es wird jedoch von allen Teilnehmern erwartet, dass sie sich an die Regeln halten. Wenn ein Teilnehmer glaubt, dass ein anderes Boot eine Regel verletzt hat, sollte er Protest einlegen. Weder die Wettfahrtleitung noch das Protestkomitee sind notwendigerweise verpflichtet, an seiner Stelle zu protestieren.

Frage 2

Wenn die Wettfahrtleitung gegen A protestiert, muss ein Protestkomitee die Behauptung von A prüfen, dass sie Anspruch auf Markierungsfreiheit hatte und gegen Regel 31 verstoßen hat, weil B ihr keine Markierungsfreiheit gegeben hat?

Antwort 2

Die Beobachterin hat ausgesagt, dass A die Markierung berührt hat, und A hat zugegeben, dass sie dies getan hat. Diese Tatsachen belegen, dass A gegen Regel 31 verstoßen hat.

Weder A noch B haben Protest eingelegt. Wenn A bei der Anhörung eines Protestes durch die Wettfahrtleitung behauptet, dass B ihr keinen Markierungsfreiraum gegeben hat, sollte die Protestleitung gemäß Regel 60.3(a)(2) und 61.1(c) handeln und gegen B protestieren.

Nach Anhörung aller Beweise muss der Protestausschuss den Sachverhalt feststellen (Regel 63.6) und eine Entscheidung treffen (Regel 64). Kommt das Protestkomitee zu dem Schluss, dass A in dem ihr zustehenden Markierungsraum gesegelt ist und dass ihr Verstoß eine Folge davon war, dass B gegen Regel 18.2 verstoßen hat, entscheidet es, dass Regel 43.1(b) Anwendung findet, und entlastet A. Ist B an der Anhörung beteiligt, wird sie wegen Verstoßes gegen Regel 18.2 bestraft.

RS-Aufforderung P4

Regel 4.4, Strafen zum Zeitpunkt eines Zwischenfalls

Regel E4.3, Strafen verhängen

Ein Boot, das durch einen Verstoß gegen Teil 2 oder Regel 31 einen Vorteil im Lauf oder Rennen erlangt, obwohl es eine Strafe kassiert hat, muss zusätzliche Ein-Turn-Strafen kassieren, bis der Vorteil verloren ist.

Angenommener Sachverhalt

Nach einem Verstoß gegen eine Regel aus Teil 2 hat A eine Ein-Turn-Strafe kassiert. Trotz dieser Strafe hat A immer noch einen Vorteil gegenüber dem Boot, gegen das sie verstoßen hat. A kassiert eine weitere Ein-Runden-Strafe, hat aber auch dann noch einen Vorsprung vor dem Boot, das die Regel verletzt hat.

Frage 1

Wenn ein Boot in einem Rennen oder Lauf einen Vorteil erlangt hat, nachdem es eine Ein-Turn-Strafe gemäß Regel 44.2 kassiert hat, ist dann eine einzige zusätzliche Ein-Turn-Strafe gemäß Regel E4.3(b) die anwendbare Strafe, ungeachtet des erlangten Vorteils?

Antwort 1

Nein. Der erste Teil von Regel E4.3(b) besagt: „Wenn das Boot durch seinen Verstoß trotz einer Strafe einen Vorteil im Lauf oder Rennen erlangt hat, dann besteht die Strafe aus zusätzlichen Ein-Wende-Strafen, bis der Vorteil verloren ist.“

Diese Bedingung muss nach jeder genommenen Ein-Wende-Strafe angewendet werden. Wenn das Boot nach einer Ein-Runden-Strafe immer noch einen Vorteil durch den Verstoß erlangt hat, ist eine weitere Ein-Runden-Strafe erforderlich.

Daher ist es möglich, dass ein Boot mehrere Runden absolvieren muss, um eine anwendbare Strafe nach einem Verstoß gegen eine Regel des Teils 2 oder der Regel 31 zu erfüllen, wenn es durch diesen Verstoß einen Vorteil erlangt hat.

Wenn ein Boot einen schweren Schaden verursacht oder durch den Verstoß gegen eine Regel des Teils 2 ein anderes Boot behindert und ausscheidet, gilt Regel E4.3(c) und das Boot muss ausscheiden.

Frage 2

Wenn A durch den Verstoß gegen eine Regel einen Vorteil gegenüber mehreren Booten erlangt hat, muss sie dann so lange eine zusätzliche Ein-Turn-Strafe kassieren, bis sie keinen Vorteil mehr gegenüber allen Booten hat, gegen die sie verstoßen hat?

Antwort 2

Ein Boot hat immer noch einen Vorteil in einem Lauf oder einer Wettfahrt, wenn es durch den Verstoß gegen eine oder mehrere Oneturn-Strafen einen oder mehrere Plätze in diesem Lauf oder dieser Wettfahrt gewonnen oder einen oder mehrere Plätze verloren hätte, wenn es nicht gegen eine Regel verstoßen hätte. Siehe Regel E4.3(b).

Der Vorteil sollte von der Zeit und der Position unmittelbar vor dem Verstoß gegen die Regel, für den die Strafe verhängt wird, bis zur Beendigung der letzten Strafe von einer Runde gemessen werden. Wenn die Position des Bootes im Lauf oder Rennen nach einer oder mehreren Strafwenden besser ist, als wenn es nicht gegen eine Regel verstoßen hätte, hat es seine Strafe nicht erfüllt und muss eine oder mehrere weitere Wenden machen.

Tut sie dies nicht, bis sie keinen Vorteil mehr hat, kann sie für ihren Verstoß entweder nach einer Anhörung oder, bei Rennen mit Schiedsrichter, durch den Schiedsrichter weiter bestraft werden.

Jeder gewonnene Vorteil ist im Verhältnis zur gesamten Flotte zu messen. Ein Boot kann nach einer oder mehreren Ein-Wende-Strafen in einer besseren Position sein als das Boot, gegen das es verstoßen hat, aber in einer schlechteren Position, als wenn es eine Regel nicht verletzt hätte. In diesem Fall hat es seine Strafe erfüllt.

RS-Aufforderung P5

Regel 21.2, Startfehler; Strafpunkte; Rückwärtsfahren;

Regel 44.2, Strafen zum Zeitpunkt eines Zwischenfalls

Ein Boot, das beabsichtigt, eine Strafwende zu fahren, muss versuchen, so schnell wie möglich von anderen Booten wegzukommen. Regel 21.2 kommt erst dann zur Anwendung, wenn ein Boot eindeutig wendet, um seine Strafe zu nehmen.

Angenommener Sachverhalt Ein Boot, das die Luvtonne rundet, gibt zu, eine Regel gebrochen zu haben, und kündigt an, dass es eine Strafe antreten wird. Das Boot rundet die Markierung, segelt zur nächsten (versetzten) Markierung und dreht dann zum Leetor ab. Nachdem das Boot mehrere Bootslängen gesegelt ist, kassiert es eine One-Turn-Strafe.

Frage 1

Hat das Boot eine Strafe genommen, die der Regel 44.2 entspricht?

Antwort 1

Regel 44.2 verlangt, dass sich das Boot so schnell wie möglich nach dem Vorfall von anderen Booten entfernt und dann sofort die erforderliche Anzahl von Wendungen in dieselbe Richtung macht, wobei jede Wende eine Wende und eine Halse beinhaltet. Wenn das Boot mehrere Längen über die Offset-Marke hinaus segelt, bevor es sich von den anderen Booten entfernt hat, gilt dies nicht als so schnell wie möglich nach dem Zwischenfall. Das Verzögern des Versuchs, sich zu entfernen, ist wahrscheinlich nicht so schnell wie möglich nach dem Vorfall. Siehe jedoch auch Antwort 2 unten.

Frage 2

Das Boot, das ankündigt, dass es eine Strafe kassieren wird, fährt eng innerhalb einer Gruppe anderer Boote. Darf das Boot weiterfahren, bis mehr Platz zwischen den Booten der Gruppe ist, bevor es sich absetzen kann?

Antwort 2

Das Boot muss so schnell wie möglich nach dem Vorfall versuchen, sich zu entfernen, und dies auch weiterhin versuchen. Der Versuch, sich freizumachen, kann bedeuten, dass es langsamer wird oder anhält, weit über den Kurs zur nächsten Markierung hinaus anluven oder sich absetzen muss. Mit der gleichen Geschwindigkeit und Richtung wie die anderen Boote weiter zu segeln, ist kein Ausweichmanöver. Solange das Boot auf Sicht fährt und bis es seine Strafe antritt, unterliegt es nicht der Regel 21.2, und andere Boote, z.B. solche, die in Luv überholt werden, oder solche, die deutlich achteraus fahren, können verpflichtet werden, auf Sicht zu fahren. Ist der Abstand zwischen Luv- und Offset-Marke jedoch sehr gering, kann es sein, dass das Boot erst nach dem Runden der Offset-Marke wieder freie Bahn hat.

Siehe auch Aufruf P6.

Frage 3

Wann beginnt ein Boot eine Strafe zu kassieren?

Antwort 3

Ein Boot beginnt, eine Strafe zu nehmen, und Regel 21.2 findet Anwendung, wenn das Boot eindeutig wendet, um die Strafe zu nehmen.

Die Regel findet keine Anwendung mehr, wenn das Boot die letzte geforderte Wende oder Halse vollendet hat oder wenn es aufhört, die Strafe zu nehmen, bevor sie vollendet ist.

RS-Aufforderung P6

Regel 1 1, Gleiche Wende, überlappend

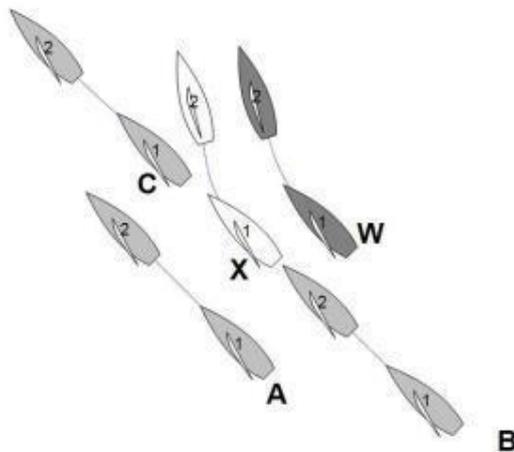
Regel 21.2, Strafen nehmen

Regel 44.2, Ein-Wende- und Zwei-Wende-Strafen

Wenn ein Boot versucht, sich freizumachen, um eine Strafe zu kassieren, muss es, wenn es Vorfahrt vor einem anderen Boot hat, diesem ausweichen.

Angenommener Sachverhalt

Eine Gruppe von Booten liegt eng beieinander auf Steuerbordkurs. X hat deutlich zu verstehen gegeben, dass sie eine Strafe kassieren will. X luvt und zwingt W, das sich luvseitig von X überlappt hat, den Kurs zu ändern, um eine Berührung zu vermeiden.



Frage 1

Hat X gegen eine Regel verstoßen?

Antwort 1

Nein. W hat sich luvwärts von X überlappt. Solange X nicht eindeutig gewendet hat, um ihre Strafe zu kassieren, gilt Regel 21.2 nicht, und W war verpflichtet, sich von X fernzuhalten (Regel 11).

X war nach Regel 44.2 verpflichtet, sich so schnell wie möglich von allen anderen Booten zu entfernen. Durch das Wippen hat sich X von drei anderen Booten entfernt.

Frage 2

Was muss X als nächstes tun?

Antwort 2

X muss sich so schnell wie möglich von W entfernen. Dies kann durch Verlangsamung, Anhalten oder Ausweichen geschehen. Wenn sie auf dem gleichen Kurs und mit der gleichen Geschwindigkeit weiterfährt und dabei W behindert, ist das kein Versuch, sich zu entfernen.

RS-Aufforderung P7

Regel 60, Recht auf Protest

Regel E1.2, Terminologie

Regel E6.2, Protest wegen eines Regelverstoßes durch einen Wettkämpfer

Einige Regeln können nur von einem Teilnehmer gebrochen werden, nicht vom Boot selbst. Regel E6.2 erlaubt es der Wettfahrtleitung oder dem Protestkomitee, gegen das Boot zu protestieren, wenn es erfährt, dass der Teilnehmer, der das Boot steuert, eine Regel gebrochen haben könnte.

Frage

Nach Regel E6.2 kann die Wettfahrtleitung, das technische Komitee oder das Protestkomitee gegen das Boot protestieren, das von diesem Teilnehmer gesteuert wird, wenn es erfährt, dass ein Teilnehmer eine Regel gebrochen haben könnte. Gegen welche Regeln kann ein Teilnehmer verstoßen, wenn es sich nicht auch um Regelverstöße des Bootes handelt?

Antwort

In Regel E1.2 bedeutet „Boot“ beim Funksegeln ein Segelboot, das durch Funksignale gesteuert wird und keine Mannschaft hat. Dies ändert die übliche Terminologie, in der ein Boot ein Segelboot und die Besatzung an Bord bedeutet. Ein „Teilnehmer“ ist die Person, die ein Boot mit Hilfe von Funksignalen steuert.

RS-Aufforderung P8

Regel E5.1(c), Beobachter

Regel E6.4, Unterrichtung der Wettfahrtleitung

Regel E6.5 Zeitlimits

Sofern in den Segelanweisungen nicht anders angegeben, gelten für die Zwecke von RRS

E5.1(c), RRS E6.4 und RRS E6.5 „Wettfahrtleitung“ jede Person, die eine Wettfahrtleitungstätigkeit ausübt.

Frage

In RRS E6.4 muss ein Boot, das beabsichtigt, gegen einen Vorfall im Regattabereich oder in der Kontrollzone zu protestieren oder Wiedergutmachung zu verlangen, die Wettfahrtleitung so schnell wie möglich nach dem Zieleinlauf oder dem Auslaufen informieren.

In RRS E6.5 muss ein Protest, ein Antrag auf Wiedergutmachung oder ein Antrag auf Wiederaufnahme der Wettfahrt bei der Wettfahrtleitung eingereicht werden. Gemäß RRS E5.1(c) müssen die Beobachter der Wettfahrtleitung alle ungelösten Vorfälle und jede Nichteinhaltung des definierten Kurses“ melden.

Wer ist die Wettfahrtleitung?

Antwort

In den Wettfahrtregeln bedeutet der Begriff „Wettfahrtleitung“ „die gemäß Regel 89.2(c) ernannte Wettfahrtleitung und jede andere Person oder jedes andere Komitee, das eine Wettfahrtleitungsfunktion ausübt“ (siehe „Terminologie“).

Die Funktionen des Rennkomitees umfassen alle Aspekte der Verwaltung, des Ablaufs und der Wertung von Rennen. Dazu gehören zum Beispiel: Wettfahrtleiter und Assistenten; Protokollführer und Sekretäre; Markierungsleger und Bediener von Patrouillenbooten; Strandmeister oder Marshalling Officer; Heat Board Manager; Punktrichter und Assistenten. Sofern in den Segelanweisungen nicht anders angegeben, bezieht sich der Begriff „Wettfahrtleitung“ im Sinne von RRS E5.1(c), RRS E6.4 und RRS E6.5 auf jede Person, die eine dieser Funktionen ausübt.

Es wird empfohlen, in den Segelanweisungen einen genauen Ort anzugeben, an dem die Wettfahrtleitung zu finden ist. Ein Ort ist definitiv, eine Person kann sich überall befinden. Das Fehlen einer solchen Angabe kann als Unterlassung der Wettfahrtleitung (gemäß Regel 62.1(a)) angesehen werden, wenn z.B. ein Protest verspätet festgestellt wird und der Teilnehmer behauptet, er sei korrekt an einen Assistenten im Büro übergeben worden.

Neue Ausschreibung Januar 2021

RS-Aufforderung R1

Regel 42, Antrieb, (Riggen, schnelle folge von Ruderbewegungen)

Regel 42 gilt beim Funksegeln.

Frage 1

Gilt Regel 42 auch beim Funksegeln?

Antwort 1

Ja. Sowohl Regel 42 als auch die World Sailing Interpretationen der Regel 42 gelten für das Funksegeln. Allerdings sind nur einige Teile der Regel relevant. Die Körperbewegungen des Teilnehmers, mit Ausnahme der Handbewegungen an den Senderkontrollen und beim Starten, treiben das Boot nicht an, wenn die Crew nicht an Bord ist.

Frage 2

Welche Beweise können eine Behauptung stützen, dass ein Boot rudert?

Antwort 2

Bei den meisten Booten, die durch Funksignale gesteuert werden, befindet sich der Steuermechanismus unter dem Deck und ist nicht sichtbar. Es wird unmöglich sein, die Bewegungen der Pinne zu beobachten.

In klarem Wasser kann es möglich sein, Ruderbewegungen zu beobachten. Eine unruhige Bewegung des Wassers hinter dem Boot oder eine unruhige Bewegung des Bugs des Bootes im Wasser weist ebenfalls auf wiederholte Bewegungen des Ruders hin.

Ebenso kann eine wiederholte Bewegung der Pinne durch einen Teilnehmer als Beweis für Rudern gewertet werden.

RS-Aufforderung R2

Regel 62.1, geändert durch E6.6, Rechtsmittel;

Regel E1.1, Definitionen, Behinderung

Einem Boot, das durch die Aktion eines Bootes, das gegen eine Regel des Teils 2 verstoßen hat, oder eines nicht an der Regatta teilnehmenden Bootes, das verpflichtet war, Abstand zu halten, behindert wird, kann nur dann Wiedergutmachung gewährt werden, wenn die in Regel 62.1 genannten Bedingungen erfüllt sind.

Angenommener Sachverhalt

Auf einem Schlag nach Luv hält P auf der Backbordseite keinen Abstand zu S auf der Steuerbordseite. Es kommt zu einer Berührung und die Riggs der beiden Boote verheddern sich. Es entstehen keine weiteren Schäden. Die Boote bleiben 30 Sekunden lang ineinander verwickelt, bevor sie sich befreien. S setzt das Rennen fort und kommt als Letzter ins Ziel.

Frage 1

Hat S Anspruch auf Entschädigung?

Antwort 1

S kann Anspruch auf Wiedergutmachung haben.

Ein Boot, das sich verheddert, wird behindert, da es nicht in der Lage ist, den Lauf fortzusetzen. In diesem Fall war S nur vorübergehend behindert, danach konnte sie den Lauf wieder fortsetzen. Regel E6.6 ändert die Regel 62.1, um Wiedergutmachung zu ermöglichen, wenn ein Boot behindert wird.

Wiedergutmachung kann nur gewährt werden, wenn die in Regel 62.1 genannten Bedingungen erfüllt sind.

Diese Bedingungen sind:

- Das Renn- oder Serienergebnis eines Bootes hat sich erheblich verschlechtert;
- ohne eigenes Verschulden;
- durch einen oder mehrere der in Regel 62.1, modifiziert durch Regel E6.6, genannten Gründe.

In diesem Fall müsste das Protestkomitee, nachdem es entschieden hat, dass S infolge des Verstoßes von P gegen Regel 10 (eine Regel von Teil 2) behindert wurde, entscheiden, ob:

- das Renn- oder Serienergebnis von S durch die Behinderung erheblich verschlechtert wurde;
- es für S vernünftigerweise möglich war, den Kontakt zu vermeiden, als klar wurde, dass P sich nicht zurückhielt;

Wenn das Ergebnis des Rennens oder der Serie von S erheblich verschlechtert wurde und es für S weder möglich war, den Kontakt zu vermeiden, noch die Zeit, in der die Boote außer Gefecht gesetzt waren, durch das Verhalten von S verlängert wurde, sollte das Protestkomitee eine Wiedergutmachung in Betracht ziehen.

RS-Aufforderung R3

Regel 2, Faires Segeln

Regel E2.2, Ratschläge erteilen

Wenn Boote in unmittelbarer Nähe segeln, ist es keine taktische oder strategische Beratung, wenn man das andere Boot über seine Absichten informiert oder es an seine Pflichten erinnert.

Angenommene Fakten

Zwei Boote, A und X, befinden sich während eines Laufs in der Spitzengruppe und sind beide in der Lage, sich für den nächsten Lauf zu qualifizieren. Während sich die Boote auf entgegengesetzten Wenden nähern, spricht der Wettkämpfer, der A steuert, mit dem Wettkämpfer, der X steuert, und erinnert ihn daran, dass beide Boote die Chance haben, aufzusteigen. Sowohl A als auch X wenden und halten bis zum Ziel einen großen Abstand zueinander.

Frage

Gibt Wettkämpfer A dem Wettkämpfer X taktische oder strategische Ratschläge?

Antwort

Nein. Ein Teilnehmer, der in einem Lauf segelt und ein anderes Boot über seine Position im Lauf informiert, einschließlich der Information, dass beide Boote die Chance haben, in den nächsten Lauf aufzusteigen, oder z.B. über die Verpflichtung, Abstand zu halten oder Platz zu machen, ist kein taktischer oder strategischer Ratschlag. Ebenso ist es kein taktischer oder strategischer Ratschlag, wenn ein Boot mit Steuerbordwende einem sich nähernden Boot mit Backbordwende anzeigt, dass es kreuzen darf. Wenn Boote eng beieinander fahren, gehört es zum seemännischen Verhalten, das andere Boot über seine Absichten zu informieren oder es an seine Pflichten zu erinnern.

Jegliche Ratschläge oder Empfehlungen in Bezug auf Taktik oder Strategie, die von einem Teilnehmer gegeben werden, würden jedoch gegen Regel E2.2 verstoßen. Einem Boot zu raten, zu wenden und ein anderes Boot zu decken, oder auf der Stelle zu treten und eine günstige Winddrehung auszunutzen, würde als taktischer oder strategischer Ratschlag angesehen werden. Jeder Teilnehmer, ob er im Lauf segelt oder nicht, der einen solchen Ratschlag gibt, verstößt gegen Regel E2.2.

Ein taktischer oder strategischer Ratschlag, der dem Boot des Teilnehmers, der diesen Ratschlag gibt, einen Vorteil verschafft oder verschaffen soll, verstößt gegen die anerkannten Grundsätze der Sportlichkeit und des Fair Play und kann einen Verstoß gegen Regel 2 darstellen.

RS-Aufforderung R4

Regel E2.3, Boot außerhalb der Funkkontrolle

Solange ein Wettkämpfer nicht „außer Kontrolle“ ist, hat er keinen Anspruch auf Entlastung wegen eines Verstoßes gegen eine Regel des Teils 2. Nachdem das Boot in Übereinstimmung mit Regel E2.3 gerufen wurde, muss es aufgeben, auch wenn es die Kontrolle wiedererlangt hat.

Angenommener Sachverhalt

Ein Wettkämpfer verliert die Funkkontrolle über sein Boot. Er ruft die Segelnummer des Bootes, gefolgt von „Out of control“. Der Funkspruch entspricht der Regel E2.1. Einige Sekunden später ist die Funkkontrolle wiederhergestellt.

Frage 1

Darf das Boot jetzt weiterfahren?

Antwort 1

Nein. Regel E2.3 besagt, dass ein Boot, das sich selbst als außer Kontrolle erklärt hat, aufgeben muss. Die Tatsache, dass ein Boot außer Kontrolle geraten ist, berechtigt nicht zu einer Entlastung wegen eines Verstoßes gegen eine Regel des Teils 2. Ein außer Kontrolle geratenes Boot kann nicht absichtlich eine One-Turn-Strafe in Kauf nehmen. Durch das Zurückziehen nimmt ein Boot, das außer Kontrolle geraten ist, eine anwendbare Strafe für jeden Verstoß gegen eine Regel des Teils 2 auf sich, den es begehen kann, bis das Boot wieder eingeholt werden kann.

Frage 2

Ist ein Teilnehmer verpflichtet, „Außer Kontrolle“ zu rufen, sobald er die Funkkontrolle über sein Boot verliert?

Antwort 2

Der Teilnehmer kann die Meldung „Außer Kontrolle“ hinauszögern, während er z. B. versucht, die Kontrolle wiederzuerlangen. Solange er jedoch nicht ruft, profitiert das Boot nicht von dem Schutz, den es bietet, wenn es sich als außer Kontrolle erklärt. Wenn das Boot vor dem Ausruf gegen eine Regel aus Teil 2 verstößt, kann es keine Ein-Runden-Strafe in Kauf nehmen und sollte sich zurückziehen. Verursacht das Boot vor der Meldung „Außer Kontrolle“ einen schweren Schaden an einem anderen konkurrierenden Boot, sollte das Protestkomitee prüfen, ob dies gegen anerkannte Grundsätze des Sportsgeistes und des Fair Play verstößt.

RS-Aufforderung R5

Regel E 3.1, Kontrollbereich

Regel E 3.9, Behinderte Wettkämpfer

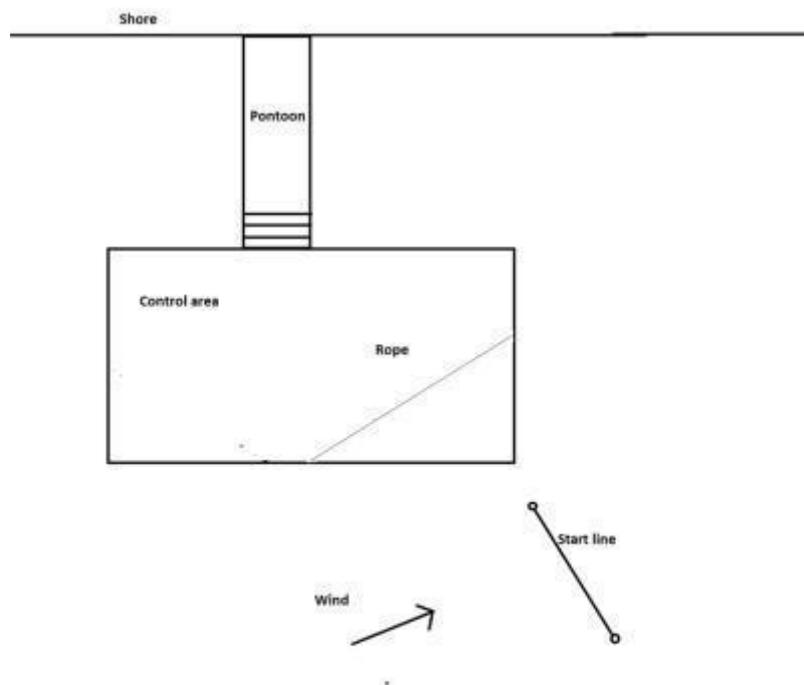
Regel E5.1(a) und (b), Beobachter

Regel E5.2, Regeln für Beobachter und Kampfrichter

Die Organisation oder Ausstattung der Kontrollzone darf keinem Wettkämpfer oder Wettkampffunktionär einen optischen Vorteil verschaffen. Die Wettfahrtleitung kann Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass alle Wettkämpfer und Wettfahrtleiter die gleiche Sicht auf den Wettfahrtbereich haben. Angenommene Tatsachen Die Segelanweisungen definieren den Kontrollbereich als „eine erhöhte rechteckige Plattform“. Die Plattform ist von einem Geländer umgeben, das etwa 1 Meter hoch ist.

Befindet sich die Startlinie in Verlängerung der Diagonale des Kontrollbereichs, hat nur ein Teilnehmer im Scheitelpunkt zwischen zwei Seiten des Rechtecks eine uneingeschränkte Sicht auf die Startlinie. Die anderen Teilnehmer lehnen sich über die Leitplanke und versperren so die Sicht auf die hinter ihnen aufgereihten anderen Teilnehmer.

Die Rennleitung spannt ein Seil von einer Leitplanke zur anderen, senkrecht zur Startlinie. Die Teilnehmer werden angewiesen, sich hinter das Seil zu stellen, so dass sie eine uneingeschränkte und gleiche Sicht auf das Segelgebiet haben. Die Wettfahrtleitung sitzt vor dem Seil, ebenfalls mit freiem Blick auf das Segelgebiet.



Frage 1

Ein behinderter Segler erhält von der Wettfahrtleitung die Erlaubnis, sich vor das Seil zu setzen, so dass sein Kopf etwas höher als die Leitplanke ist. Verstößt dies gegen Regel E3.1?

Antwort 1

Nein, der Kontrollbereich ist definiert als die gesamte rechteckige Plattform. Die Beschränkung der Bewegungen der Wettkämpfer innerhalb der Kontrollzone dient dazu, den visuellen Vorteil eines Wettkämpfers gegenüber anderen zu verringern. Der behinderte Segler befindet sich innerhalb der definierten Kontrollzone und hat keinen visuellen Vorteil, da er sitzt, während die anderen Teilnehmer stehen.

Gemäß Regel E3.9 kann die Wettfahrtleitung angemessene Vorkehrungen treffen, um behinderten Wettkämpfern zu helfen, unter möglichst gleichen Bedingungen zu starten.

Frage 2

Ein Mitglied der Wettfahrtleitung ist gemäß Regel E5.1(a) als Beobachter bestimmt. Er sitzt mit den anderen Mitgliedern der Wettfahrtleitung vor dem Seil. Zusätzlich zu seinen anderen Aufgaben ruft er die Segelnummern der Boote aus, die mit einer Marke oder einem anderen Boot in Berührung kommen. Ist dies mit der Regel E5.2 vereinbar?

Antwort 2

Ja. Der Beobachter befindet sich innerhalb des vorgesehenen Kontrollbereichs. Da er sitzt, hat er keinen visuellen Vorteil gegenüber den Teilnehmern.

Frage 3

Wären die Antworten auf die Fragen 1 und 2 anders, wenn die Wettfahrtleitung den Kontrollbereich so einrichten würde, dass ein oder mehrere Wettkämpfer, die Wettfahrtleitung oder die Schiedsrichter einen visuellen Vorteil gegenüber den anderen Wettkämpfern hätten?

Antwort 3

Ja.

Regel E5.3 ist spezifisch für Schiedsrichter und Beobachter. Jede Einrichtung, einschließlich erhöhter Plattformen oder dergleichen, die Beobachtern oder Schiedsrichtern vorbehalten sind und ihnen einen visuellen Vorteil verschaffen würden, entsprechen nicht der Regel E5.3.

Erhöhte Plattformen, die sowohl den Wettkämpfern als auch den Beobachtern und Schiedsrichtern zur Verfügung stehen und eine freie Sicht auf den Rennbereich ermöglichen, ohne dass die Sicht durch davorstehende Personen behindert wird, stellen keinen visuellen Vorteil dar.

Ein Wettkämpfer, der der Meinung ist, dass die Organisation des Kontrollbereichs durch die Wettfahrtleitung einem oder mehreren anderen Wettkämpfern oder der Wettfahrtleitung einen solchen optischen Vorteil verschafft, dass das Ergebnis seines Bootes erheblich verschlechtert wurde, kann Wiedergutmachung nach Regel 62.1(a) verlangen.

Ein Wettkämpfer, der wissentlich ein Hilfsmittel oder Gerät in die Kontrollzone einführt und benutzt, das ihm einen visuellen Vorteil gegenüber anderen Teilnehmern verschafft, kann gegen Regel 2 verstoßen.

World Sailing,
20 Eastbourne Terrace
London W2 6LG, UK

Tel: + 44 (0)2039 404 888
www.sailing.org

sport / nature / technology

