



Flaggen- und Schallsignale bei Wettfahrten

Vorbemerkung

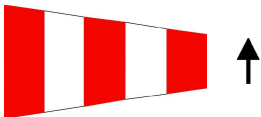
Die Signale bei Wettfahrten bilden einen kleinen Ausschnitt aus der Gesamtheit der Wettfahrtsregeln, sind aber für einen reibungslosen Ablauf von Wettfahrten unabdingbar. Diese Beschreibung der Flaggen- und Schallsignale **ersetzt oder ergänzt keineswegs** die Wettfahrtsregeln oder die Segelanweisung *Baldeneysee*. Sie versucht lediglich die Signalabläufe vor, während und nach Wettfahrten beispielhaft zu erläutern, wobei die Eigenheiten des Segelreviers Baldeneysee berücksichtigt werden. Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben, und die Handhabung der Signalisierung gemäß der gültigen Wettfahrtsregeln ist der Wettfahrtleitung überlassen!

1 Signale der Wettfahrtleitung

Die Flaggensignale der Wettfahrtleitung können durch Tafeln ersetzt werden. Bei einigen Situationen sind Tafeln den Flaggen wegen der besseren Sichtbarkeit für die Teilnehmer vorzuziehen. Die Flaggen- und Schallsignale während der 5-minütigen Startphase müssen absolut präzise zum Zeitpunkt erfolgen, da hier die Teilnehmer die Zeit nehmen. Hierzu stehen der WFGB komfortable Regattauhren von Wolfgang Pressburger (EYC) zur Verfügung. Ein kurzes (●) Schallsignal dauert mindestens 2, ein langes (—) 4 Sekunden. Bei Fehlfunktion des Schallgebers darf das Schallsignal nicht nachgeholt werden. Die optischen Signale sind maßgebend. Falls erforderlich ist eine Startverschiebung zu signalisieren. Bei Einzelrückruf **muss** ein Schallsignal gegeben werden, da die Teilnehmer beim Start die optischen Signale nicht wahrnehmen können! Hier darf sich das Schallsignal nur wenige Sekunden verzögern oder der Einzelrückruf ist ungültig.

1.1 Signale und weitere Flaggen vor dem Ankündigungssignal

In der Ausschreibung zur Regatta werden Datum und Uhrzeit des Ankündigungssignals zur ersten Wettfahrt angegeben; ebenso für den folgenden Tag der Regatta an der Tafel für Bekanntmachungen. In der Zeit vor dem Ankündigungssignal können (müssen) weitere Signale gesetzt werden.



Flagge AP an Land (Signalmast)

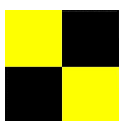
Startverschiebung auf unbestimmte Zeit mit Startbereitschaft.

Manchmal gibt die Wettfahrtleitung statt des Zeitpunkts für das Ankündigungssignal des nächsten Tages eine Auslauf- bzw. Startbereitschaft an, wenn abzusehen ist, dass auf das Einsetzen des Windes zu warten ist. Dies ist das Wartesignal. Die Flagge AP wird auch an Land gesetzt, wenn auf dem Wasser AP über H oder N über H signalisiert wurde. Es erfolgt kein Schallsignal.



Die Startverschiebung ist aufgehoben.

Unmittelbar nach dem Streichen werden die Flaggen L (Startschiff) und/oder D (Land), falls eine Wettfahrt gestartet soll, oder AP über A (Land), falls an diesem Tag keine Wettfahrt mehr stattfindet, mit entsprechendem Schallsignal gesetzt. Das Ankündigungssignal zur Wettfahrt erfolgt frühestens nach 30 Minuten.



Flagge L auf dem Startschiff

In Rufweite kommen, dem Startschiff folgen.

Die Flagge L auf dem Startschiff ist der Beginn der Startbereitschaft im Startgebiet und auch die Aufforderung zum Auslaufen nach Aufhebung der Startverschiebung durch Streichen der Flagge AP an Land. Findet eine weitere Wettfahrt direkt nach der vorhergehenden statt, wird zur Signalisierung der Startbereitschaft auf dem Wasser (im Startgebiet) ebenfalls die Flagge L auf dem Startschiff gesetzt.



Die Wettfahrten beginnen.

Genau in 1 Minute erfolgt als Ankündigungssignal das Klassenzeichen oder eine Startverschiebung.



Flagge D an Land (Signalmast)

Auslaufen, es erfolgt frühestens in 30 min der Start.

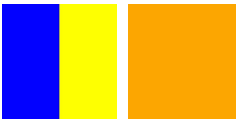
Die Flagge D an Land dient zur optischen Unterstützung der Flagge L (s. oben) bei Auslauf- bzw. Startbereitschaft, oder wenn sich das Startschiff bereits im Startgebiet befindet (und dort Flagge L setzt). Das Schallsignal wird an Land nur gegeben, wenn das Startschiff bereits ausgelaufen ist. Die Flagge D wird an Land kaum benutzt.



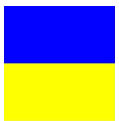
Flagge Y auf dem Startschiff (auch zusätzlich am Signalmast)

Es sind Schwimmwesten zu tragen.

Alle Besatzungsmitglieder der teilnehmenden Boote müssen geeignete Schwimmwesten sichtbar tragen. Die Wettfahrtleitung wird gegen Boote, die diesem Gebot nicht nachkommen, zwecks Disqualifikation protestieren.



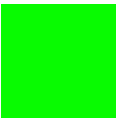
oder



Blau-gelbe, orange oder andere Flagge auf Boje

Bahnmarke zur Begrenzung der Start- oder Ziellinie.

Diese Boje (kann auch ein Begleitschiff sein) und das Dreieck am Mast des Start- bzw. Zielschiffes (oder entsprechende Landmarke) bilden die Start- oder Ziellinie. Die Startlinie kann bis zum Vorbereitungssignal verschoben werden. Nach dem ordnungsgemäßen Überqueren der Startlinie eines in der Wettfahrt befindlichen Bootes nach dem Startsignal ist die Boje für dieses Boot keine Bahnmarke mehr. Ebenso ist die Boje nur beim Zieleinlauf eine Bahnmarke.



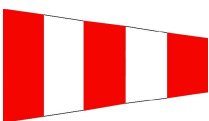
Grüne Flagge auf Boje

Tormarke zur Start-Registrierung.

Diese Boje und das Startschiff bilden ein Tor, das alle Boote vor dem 1. Ankündigungssignal jeder Wettfahrt zur Registrierung als Teilnehmer von Lee nach Luv durchfahren müssen. Nicht registrierte Boote kann die Wettfahrtleitung DNC setzen.

1.2 Startverschiebung statt Ankündigungssignal

Bei zu wenig bzw. zu viel Wind oder aus anderen Gründen kann die Wettfahrtleitung den Start einer Wettfahrt verschieben und statt des Ankündigungssignals (Klassenzeichen) die Flagge AP setzen. Werden mehrere Klassen gestartet, sollte dies möglichst nur bei der ersten zu startenden Klasse erfolgen, um Verwechslung mit Rückrufen (Schallsignal, s. Abschnitt 1.7) zu vermeiden, falls soeben eine Klasse gestartet wurde (s. a. Abschnitt 1.3 zum Abbruch eines Starts).



Flagge AP

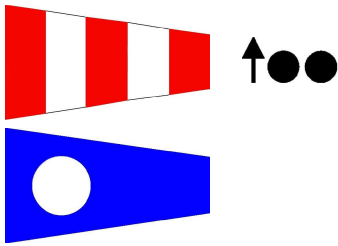
Nicht gestartete Wettfahrten sind auf unbestimmte Zeit verschoben.

Die Boote sollen im Startgebiet bleiben.



Die Startverschiebung ist aufgehoben.

Genau in 1 Minute erfolgt als Ankündigungssignal das Klassenzeichen bzw. die Flagge L nach längerer Wartezeit als Aufforderung zur Startbereitschaft oder eine erneute Startverschiebung mit zusätzlicher Flagge.



Flagge AP über Zahlenwimpel 1 bis 6

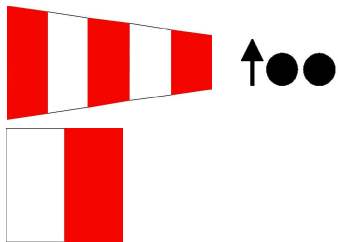
Nicht gestartete Wettfahrten sind für x Stunden (x = Zahlenwimpel) verschoben (hier 2 Stunden als Beispiel).

Die Boote sollen zu dem angegebenen Zeitpunkt startbereit sein. Ist an diesem Tag noch keine Wettfahrt gestartet, bezieht sich die Zeit auf das ursprünglich festgelegte Ankündigungssignal, auch wenn AP und der Zahlenwimpel später gesetzt wurden.



Die Startverschiebung ist aufgehoben.

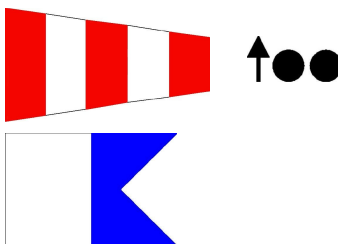
Genau in 1 Minute erfolgt als Ankündigungssignal das Klassenzeichen bzw. Flagge L oder eine erneute Startverschiebung.



Flaggen AP über H

Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben, weitere Signale an Land. Die Startbereitschaft bleibt bestehen.

Die Boote können zu ihren Liegeplätzen zurückkehren. Entweder wird durch die Flagge L (Startschiff) bzw. D (Signalmast, s. Abschnitt 1.1) ein weiterer Start angekündigt, oder Datum und Uhrzeit des Ankündigungssignals für die nächste Wettfahrt werden an der Tafel für Bekanntmachungen durch die Wettfahrtleitung angeschlagen (bis spätestens 19:00 Uhr für den nächsten Tag).



Flaggen AP über A

Nicht gestartete Wettfahrten sind verschoben, heute keine Wettfahrt mehr.

Die Boote können zu ihren Liegeplätzen zurückkehren. Datum und Uhrzeit des Ankündigungssignals für die nächste Wettfahrt werden an der Tafel für Bekanntmachungen durch die Wettfahrtleitung angeschlagen (bis spätestens 19:00 Uhr), oder am letzten Wettfahrttag bedeutet dies das Ende der Regatta.

1.3 Klassenzeichen als Ankündigungssignal (5 min vor Start)

Die startende Klasse wird durch das Klassenzeichen, normalerweise das Segelzeichen der Klasse oder ein im Programm/Aushang angegebenes Zeichen (Ersatzzeichen oder Flagge), angezeigt. Ist in der Ausschreibung, im Programm oder durch Aushang eine Reihenfolge bei mehreren zu startenden Klassen angegeben, kann trotzdem die Wettfahrtleitung die Reihenfolge beliebig ändern. Spätestens mit dem Ankündigungssignal wird der zu segelnde Kurs auf Tafeln angezeigt und kann mit dem Startsignal für die nachfolgende Klasse geändert werden (s. Abschnitt 3.2).

Achtung: Die Wettfahrtleitung kann jeder Zeit in der gesamten 5-minütigen Startphase eine Startverschiebung signalisieren! Grund kann z.B. eine vertriebene Startboje, eine starke Winddrehung oder eine erforderliche Bahnänderung sein (s. a. Abschnitt 3.2). Zur Vermeidung der Verwechslung des Schallsignals mit einem Rückruf (s. Abschnitt 1.7) durch die gerade zuvor gestarteten Teilnehmer beim Start mehrerer Klassen sollte eine Startverschiebung erst nach dem Vorbereitungssignal bzw. statt dessen erfolgen (min. 1 Minute Abstand nach dem Start). Das Klassenzeichen sollte stehen bleiben, aber das Vorbereitungssignal muss sofort niedergeholt werden. Mit dem Streichen der Flagge AP **muss** auch das Klassenzeichen niedergeholt werden (s. Abschnitt 1.2)!



Klassenzeichen

Diese Klasse wird in genau 5 Minuten gestartet.

Für die angezeigte Klasse beginnt die 5-minütige Startphase. Alle Boote anderer Klassen, die später starten, haben sich von der Startlinie hinreichend fernzuhalten (mindestens 50 m)!

1.4 Vorbereitungssignal (4 min vor Start)

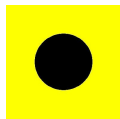
Das Vorbereitungssignal bestimmt, wie sich die Boote in der letzten Minute vor dem Start und nach dem Start zu verhalten haben, damit sie nicht als Frühstarter (OCS, ZFP oder BFD) gewertet werden. *Vor der Startlinie* bedeutet das Dreieck aus Startlinie und erster zu rundenden Bahnmarke. Ein Boot ist dann hinter die Startlinie zur Entlastung vom Frühstart zurückgekehrt, wenn es sich vollständig hinter der Linie aus Startboje und Dreieck am Mast des Startschiffes bzw. Landmarke **und** deren Verlängerung (Peilung) nach beiden Seiten befindet (s. a. Abschnitt 3.5).



Flagge P

Im Moment des Startsignals darf sich das startende Boot nicht, auch nicht teilweise, vor der Startlinie befinden.

Das startende Boot kann sich bis zum Start vor der Startlinie befinden und jederzeit direkt (ohne das Startschiff oder die Startboje außen runden zu müssen) hinter die Startlinie zur Entlastung vom Frühstart (OCS) zurückkehren.



Flagge I

*In der letzten Minute vor dem Startsignal darf sich das startende Boot nicht, auch nicht teilweise, vor der Startlinie **und** deren Verlängerung nach beiden Seiten befinden.*

Das startende Boot kann sich bis 1 Minute vor dem Start vor der Startlinie und deren Verlängerung nach beiden Seiten befinden und muss danach zum Starten das Startschiff oder die Startboje außen umfahren, um hinter die Startlinie zur Entlastung vom Frühstart (OCS) zurückkehren.



Flagge Z

In der letzten Minute vor dem Startsignal darf sich das startende Boot nicht, auch nicht teilweise, vor der Startlinie befinden. Es gilt die 20% Strafe (ZFP).

Das startende Boot kann sich bis 1 Minute vor dem Start vor der Startlinie befinden und muss danach zum Start, ohne das Startschiff oder die Startboje umfahren zu müssen, hinter die Startlinie zur Entlastung vom Frühstart (OCS) zurückkehren. Es bleibt aber dann die 20% Strafe (ZFP).



Flagge Z mit I

*In der letzten Minute vor dem Startsignal darf sich das startende Boot nicht, auch nicht teilweise, vor der Startlinie **und** deren Verlängerung nach beiden Seiten befinden. Es gilt die 20% Strafe (ZFP).*

Das startende Boot kann sich bis 1 Minute vor dem Start vor der Startlinie und deren Verlängerung nach beiden Seiten befinden und muss danach zum Starten das Startschiff oder die Startboje außen umfahren, um hinter die Startlinie zur Entlastung vom Frühstart (OCS) zurückkehren. Es bleibt aber dann die 20% Strafe (ZFP).



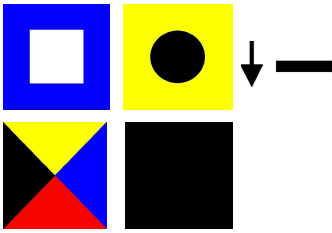
Schwarze Flagge

In der letzten Minute vor dem Startsignal darf sich das startende Boot nicht, auch nicht teilweise, vor der Startlinie befinden, sonst wird das Boot von der Wettfahrt ausgeschlossen (BFD).

Das startende Boot kann sich bis 1 Minute vor dem Start vor der Startlinie befinden. Danach kann es sich nicht mehr vom Frühstart entlasten (BFD) und muss die Wettfahrt aufgeben.

1.5 1-Minute-Signal (1 min vor Start)

Es ist nun die vom Vorbereitungssignal festgelegte 1-Minute-Regel in Kraft.



Flagge P, I, Z, Z mit I oder schwarz

Es gilt die durch das Vorbereitungssignal gesetzte 1-Minute-Regel.

Ab nun müssen die startenden Boote die mit dem Vorbereitungssignal angezeigte 1-Minute-Regel genau beachten. Das Schallsignal sollte wegen der Bedeutung etwas länger dauern.

1.6 Startsignal

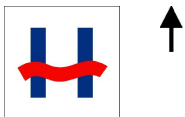
Für diese Klasse ist die Wettfahrt gestartet.



Klassensignal

Start der angezeigten Klasse.

Von nun an ist die Wettfahrt für die Boote dieser Klasse gestartet.

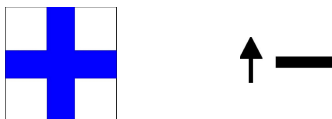


Ankündigungssignal der nächsten Klasse, falls nicht ein Gesamtrückruf erfolgt.

Gleichzeitig wird das Klassensignal der nächsten zu startenden Klasse gesetzt. Für diese Klasse gilt nun die 5-minütige Startphase. Als nächstes folgt das Vorbereitungssignal für diese Klasse nach 1 Minute, falls nicht die Wettfahrt verschoben wird (s. Abschnitt 1.3).

1.7 Rückrufsignale

Bei Frühstartern gemäß der 1-Minute-Regel erfolgt ein Rückruf unmittelbar (ca. 3 bis 5 Sekunden) nach dem Startsignal. Der allgemeine Rückruf kann auch als Abbruch der Wettfahrt für die gestartete Klasse aus sonstigen Gründen (z.B. starke Winddrehung beim Start) benutzt werden. Dies ist auf jeden Fall besser als die Flagge N (s. Abschnitt 1.9).



Flagge X

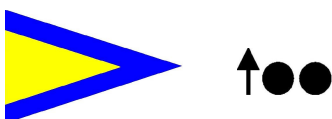
Einzelrückruf der Frühstarter.

Die Wettfahrtleitung hat einzelne Boote erkannt, die die 1-Minute-Regel verletzt und sich noch nicht vom Frühstart (OCS) entlastet haben. Die 20% Strafe wird erst bei ordnungsgemäßer Entlastung wirksam (ZFP). Bei schwarzer Flagge erfolgt kein Rückruf!



Die Flagge X wird 4 Minuten nach dem Start der Klasse oder vorher gestrichen, wenn alle Frühstarter erneut korrekt gestartet sind.

Später als 4 Minuten nach dem Start ist eine Entlastung vom Frühstart nicht mehr möglich (s.a. Abschnitte 3.3 und 3.5).



1. Hilfsstander

Allgemeiner Rückruf der gestarteten Klasse.

Alle Boote der gestarteten Klasse müssen zurückkehren. Da ein allgemeiner Rückruf in den letzten Sekunden vor dem Start für die Wettfahrtleitung absehbar ist, sollte nicht das Klassensignal der nächsten Klasse gesetzt werden! Bei schwarzer Flagge einzeln erkannte Frühstarter sind von dem Neustart der Klasse ausgeschlossen (BFD) und müssen daher von der Wettfahrtleitung auf Tafeln angezeigt werden. Frühstarter bei Flagge Z (auch mit Flagge I) werden als ZFP gewertet (aber nicht OCS).

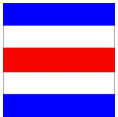


Ende des allgemeinen Rückrufs. Genau in 1 Minute erfolgt als Ankündigungssignal das Klassenzeichen oder eine Startverschiebung.

Falls noch weitere Klassen folgen, muss zunächst die zurückgerufene Klasse gestartet werden.

1.8 Signale während der Wettfahrt

Die folgenden Signale ändern nicht die Anzahl der zu segelnden Runden.



Flagge C

Eine Bahnmarke hat sich geändert. Dieses Signal wird an einer zu rundenden Bahnmarke mit dem neuen Kurs zur geänderten Bahnmarke durch ein Begleitschiff der Wettfahrtleitung angezeigt.

Ein typischer Fall ist beim Kurs 7 - 4 die Änderung der Lee-Bahnmarke 4 auf 5, da durch Änderung des Windes aus Sicht der Wettfahrtleitung es nicht mehr ratsam ist, die Bahnmarke 4 zu nutzen. In diesem Fall liegt ein Begleitschiff der Wettfahrtleitung nahe der Luv-Tonne 7 und zeigt (wegen der Sichtbarkeit möglichst auf Tafeln) die Flagge C und die Zahlen 7 - 5 für den neuen Kurs. Das wiederholte Schallsignal dient zur Aufmerksamkeit. Sollte später auch die Bahnmarke 7 auf 6 geändert werden, ist an der Lee-Tonne 5 der neue angezeigte Kurs 6 - 5.



Flagge M

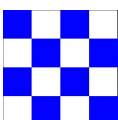
Eine beim Start angegebene Bahnmarke muss ersetzt werden.

Eine Bahnmarke kann plötzlich vertreiben oder untergehen. Als Ersatz dient entweder ein Schwimmkörper oder ein Begleitschiff der Wettfahrtleitung mit der Flagge M (möglichst als Tafel wegen der Sichtbarkeit). Das wiederholte Schallsignal durch ein Begleitschiff der Wettfahrtleitung dient zur Aufmerksamkeit.

1.9 Abbruch der Wettfahrt

Bei drastischer Änderung der Windverhältnisse, aber auch aus anderen Gründen kann die Wettfahrtleitung die Wettfahrt abbrechen. Ist zusätzlich ein Klassensignal gesetzt, gilt der Abbruch nur für diese Klasse (sollte wegen möglicher Missverständnisse (Schallsignal!) für andere Klassen nicht genutzt werden). Es sind von der Wettfahrtleitung die bei Frühstart gesetzten Wertungen (ZFP oder BFD) für die erneut zu startende Wettfahrt zu beachten. Ein mit BFD gewertetes Boot darf bei dieser Wettfahrt nicht erneut starten und muss daher von der Wettfahrtleitung auf einer Tafel angezeigt werden.

Hat ein Boot die Ziellinie ordnungsgemäß durchfahren, kann die Wettfahrt nicht mehr für diese Klasse abgebrochen werden (**Ausnahme:** drohendes Unwetter im Ermessen des Wettfahrtleiters).



Flagge N

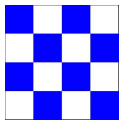
Alle gestarteten Wettfahrten sind abgebrochen.

Die Boote sollen in das Startgebiet zurückkehren, da ein erneutes Starten der Wettfahrten vorgesehen ist.



Der Abbruch der Wettfahrten ist aufgehoben.

Genau in 1 Minute erfolgt als Ankündigungssignal das Klassenzeichen bzw. die Flagge L zur Startbereitschaft oder eine Startverschiebung.

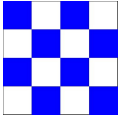


Flagge N über H

Alle gestarteten Wettfahrten sind abgebrochen, weitere Signale an Land. Die Startbereitschaft bleibt bestehen.

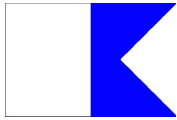


Die Boote können zu ihren Liegeplätzen zurückkehren. Zur Startbereitschaft und weiteren Signalisierung an Land wird auf die Flaggen AP über H im Abschnitt 1.2 hingewiesen.



Flagge N über A

Alle gestarteten Wettfahrten sind abgebrochen, heute keine Wettfahrt mehr.



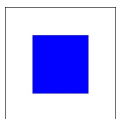
Die Boote können zu ihren Liegeplätzen zurückkehren. Datum und Uhrzeit des Ankündigungssignals für die nächste Wettfahrt werden an der Tafel für Bekanntmachungen durch die Wettfahrtleitung angeschlagen (bis spätestens 19:00 Uhr), oder am letzten Wettfahrttag bedeutet dies das Ende der Regatta.

1.10 Bahnverkürzung

Eine Bahnverkürzung erfolgt meistens bei drastischer Änderung der Windverhältnisse.

Das zusätzliche Setzen der blauen Flagge dient der besseren Erkennbarkeit des Zieldurchgangs für die Teilnehmer, ist aber nicht erforderlich. Wird die Flagge S gestrichen, ist die Ziellinie aufgehoben (existiert nicht mehr) und alle übrigen Boote werden als DNF (falls nicht Frühstarter mit OCS oder BFD) gewertet. Die Wertung DNF gilt auch für Boote, die später als 30 Minuten nach dem ersten Schiff ihrer Klasse die Ziellinie überqueren, wenn die Flaggen noch für nachfolgende Klassen stehen (s. a. Abschnitt 3.8).

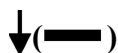
Zum üblichen "Abhupen" beim Zieldurchgang siehe Abschnitt 3.7. Zumindest sollte der Zieldurchgang des ersten Bootes einer Klasse zur Information durch ein Schallsignal unter 1 Sekunde angezeigt werden (kein Wettfahrtsignal !). Dadurch wird den übrigen Teilnehmern einer Klasse das beginnende Zeitlimit von 30 Minuten signalisiert.



Flagge S (und blaue Flagge)

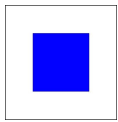
Zwischen der zu rundenden Bahnmarke und dem Mast (Stock) des Bootes der Wettfahrtleitung mit der Flagge S ist die Ziellinie. Bei einem Lee-Tor ist die Ziellinie zwischen den beiden Bahnmarken. Es findet keine weitere Wettfahrt an diesem Tag statt.

Die Flagge S sollte möglichst als Tafel wegen der Sichtbarkeit gezeigt werden. Das Boot der Wettfahrtleitung liegt aus Sicht der Teilnehmer auf der Steuerbordseite und die Bahnmarke auf der Backbordseite. Bei einem Lee-Tor hat das Boot der Wettfahrtleitung an einer der beiden Bahnmarken (möglichst an der Steuerbordseite) festgemacht.



Die Wettfahrten für diesen Tag sind beendet.

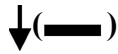
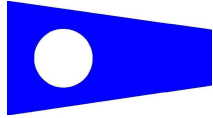
Die Ziellinie ist aufgehoben. Das Schallsignal ist nicht erforderlich, sollte aber zur Benachrichtigung der noch auf der Bahn befindlichen Boote gegeben werden (30 Minuten Zeitlimit).



Flagge S (, blaue Flagge) und Zahlenwimpel 2

Zwischen der zu rundenden Bahnmarke und dem Mast (Stock) des Bootes der Wettfahrtleitung mit der Flagge S ist die Ziellinie. Bei einem Lee-Tor ist die Ziellinie zwischen den beiden Bahnmarken. Es findet anschließend eine weitere Wettfahrt statt.

Wie bei Flagge S und blaue Flagge.



Flagge S (, blaue Flagge) und Zahlenwimpel 2 werden gestrichen.

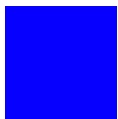
Die Ziellinie ist aufgehoben. Das Schallsignal ist nicht erforderlich, sollte aber zur Benachrichtigung der noch auf der Bahn befindlichen Boote gegeben werden (30 Minuten Zeitlimit).

Zur Signalisierung der Startbereitschaft zur **nächsten Wettfahrt** setzt das Startschiff die Flagge L (s. Abschnitt 1.1).

1.11 Vorgesehener Zieleinlauf

Jeder Wettfahrtleiter atmet tief durch, wenn dieser Punkt für alle teilnehmenden Klassen erreicht ist, und die Teilnehmer sind hoffentlich mit der Wettfahrtleitung zufrieden.

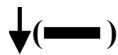
Zur Wertung und Handhabung des Zieldurchganges und der Gültigkeitsdauer der Ziellinie s. Abschnitt 1.10 und zum üblichen "Abhupen" Abschnitt 3.7.



Blaue Flagge

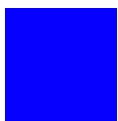
Das Zielschiff liegt auf Position und die Ziellinie ist ausgerichtet. Es findet keine weitere Wettfahrt an diesem Tag statt.

Das Dreieck am Mast des Zielschiffes und die beflaggte Boje bilden die Ziellinie.



Die blaue Flagge wird gestrichen. Die Wettfahrten für diesen Tag sind beendet.

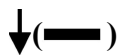
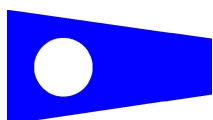
Die Ziellinie ist aufgehoben. Das Schallsignal ist nicht erforderlich, sollte aber zur Benachrichtigung der noch auf der Bahn befindlichen Boote gegeben werden (30 Minuten Zeitlimit). Die oftmals zu hörenden 3 kurzen Schallsignale als "Feierabend-Signal" **müssen unterbleiben** (scheinbar Abbruch der Wettfahrt, der wegen des Zieldurchganges eines Bootes nicht mehr zulässig ist).



Blaue Flagge und Zahlenwimpel 2

Das Zielschiff liegt auf Position und die Ziellinie ist ausgerichtet. Es findet anschließend eine weitere Wettfahrt statt.

Das Dreieck am Mast des Zielschiffes und die beflaggte Boje bilden die Ziellinie.



Blaue Flagge und Zahlenwimpel 2 werden gestrichen.

Die Ziellinie ist aufgehoben. Das Schallsignal ist nicht erforderlich, sollte aber zur Benachrichtigung der noch auf der Bahn befindlichen Boote gegeben werden (30 Minuten Zeitlimit).

Zur Signalisierung der Startbereitschaft zur **nächsten Wettfahrt** setzt das Startschiff die Flagge L (s. Abschnitt 1.1).

2 Signale der Teilnehmer

Auch die Teilnehmer an Wettfahrten haben eine Pflicht der Signalisierung bzw. Benachrichtigung gegenüber der Wettfahrtleitung, den übrigen Teilnehmern und anderen Booten auf dem Wasser. Wenn kein Tor zur Registrierung (Boje mit grüner Flagge) vorhanden ist, sollten alle Boote sich kurz in der Nähe des Startschiffes vor dem 1. Ankündigungssignal der Wettfahrt aufhalten, damit sie von der Wettfahrtleitung als zum Start erschienen erkannt werden können.



Nationale

Kielboote setzen auch auf Binnengewässern aus Tradition die Nationale (auch "Adenauer" genannt) bei "Lustfahrten". Bei Wettfahrten ist das Setzen der Nationalen verpönt. Auf Sinn und Unsinn von EU- und sonstigen Flaggen am Heck sei hier nicht eingegangen.



Aufgabe der Wettfahrt.

Es ist ein guter Brauch, wenn ein Kielboot bei Aufgabe einer Wettfahrt die Nationale setzt. Dies ist ein höfliches Zeichen gegenüber den übrigen Teilnehmern und der Wettfahrtleitung. Es muss zusätzlich die Wettfahrtleitung möglichst zeitnah über die Aufgabe informieren.



Orange Flagge an der Baumnock

Laut behördlicher Auflage (Bezirksregierung Düsseldorf, Regatta-plan Baldeney) müssen alle Teilnehmer während Wettfahrten auf dem Baldeneysee eine orange Flagge (ca. 10 cm x 20 cm) an der Großbaumnock führen. Diese Flagge räumt keinerlei Sonderrechte gegenüber anderen Booten auf dem Baldeneysee ein!



Aufgabe oder Ende der Wettfahrt(en).



Protestflagge (Flagge B oder andere rote Flagge)

Das die Protestflagge setzende Boot protestiert wegen Regelverletzung gegen einen oder mehrere Teilnehmer der Wettfahrt oder gegen die Wettfahrtleitung.

Die Wettfahrtsregeln bezüglich Protesten und das Verhalten des protestierenden Bootes während der Wettfahrt seien hier nicht erläutert. Das protestierende Boot muss bei Zieldurchgang die Protestflagge für die Wettfahrtleitung deutlich sichtbar führen, da die Wettfahrtleitung das protestierende Boot notiert. Bei oder sofort nach dem Zieldurchgang **muss** das protestierende Boot laut Segelanweisung *Baldeneysee* die Wettfahrtleitung informieren, dass es protestiert und gegen wen, damit die Wettfahrtleitung den Protest an das Schiedsgericht weitergeben kann.

Nur ein Boot ab 6 m Rumpflänge muss eine Protestflagge setzen. Dies befreit das protestierende Boot aber nicht von der Benachrichtigungspflicht gegenüber der Wettfahrtleitung.



Streichen der Protestflagge nach Zieleinlauf.

Erst wenn die Wettfahrtleitung den Vermerk des Protests nach dem Zieleinlauf bestätigt, kann die Protestflagge gestrichen werden. Sonst wird der Nachweis des ordnungsgemäßen Protests schwierig. Es sind die Protestfristen der Segelanweisung *Baldeneysee* zu beachten.

3 Weitere Hinweise und Erläuterungen

Die folgenden Abschnitte enthalten Hinweise und Erläuterungen als Ergänzung zu den vorhergehenden Abschnitten. Es werden hier nur Punkte aufgegriffen, die mit dem Ablauf von Wettfahrten zu tun haben.

3.1 Letzte Startmöglichkeit

In der Ausschreibung einer Regatta sollte grundsätzlich die Uhrzeit der letzten Startmöglichkeit am letzten Wettfahrttag angegeben werden. Damit soll für alle Teilnehmer ein definiertes Ende und eine kalkulierbare Schlusszeit der Wettfahrten festgelegt werden. Nach der letzten Startmöglichkeit kann keine Wettfahrt, außer wenn bei Wettfahrten einer Klasse in Gruppen noch eine Gruppierung zur Vollständigkeit fehlt, gestartet werden. Dies gilt auch, wenn in einer Wettfahrt mehrere Klassen gestartet werden. Der Start einer Klasse ist nach dem Zeitpunkt der letzten Startmöglichkeit nicht mehr zulässig. Das Ankündigungssignal zur letzten Wettfahrt wird die Wettfahrtleitung daher spätestens unter Berücksichtigung der Anzahl der zu startenden Klassen und einer Reservezeit für allgemeinen Rückruf und Startverschiebung zur Korrektur der Startlinie geben. Falls der Start der Wettfahrt bzw. einer Klasse nicht mehr möglich ist, wird dies durch Startverschiebung (AP) mit der Flagge A signalisiert.

3.2 Anzeigen der abzusegelnden Bahn

Laut Wettfahrtsregeln muss spätestens mit dem Ankündigungssignal die abzusegelnde Bahn für die startende Klasse angezeigt werden, und die Anzeige bleibt gültig bis zum Startsignal. Mit dem Startsignal kann für die nachfolgende Klasse eine andere Bahn angezeigt werden. Um die Änderung des Kurses für die nachfolgende Klasse zu verdeutlichen, kann die Wettfahrtleitung auch eine Startverschiebung signalisieren und danach den neuen Kurs anzeigen.

3.3 Zeitlimit beim Start

Laut Segelanweisung *Baldeneysee* muss ein Boot 10 Minuten nach seinem Startsignal die Startlinie überquert haben, sonst wird es DNS gewertet. Boote, die zur Entlastung vom Frühstart hinter die Startlinie zurückkehren, müssen jedoch innerhalb von 4 Minuten nach dem Startsignal die Startlinie erneut durchfahren, da das Wettfahrtsignal Einzelrückruf nach 4 Minuten gestrichen wird. Falls nicht, bleibt die Wertung OCS (zur korrekten Entlastung s. Abschnitt 3.5).

3.4 Ändern der Startlinie nach dem Start einer Klasse

Die Änderung der Startlinie nach einer zuvor gestarteten Klasse für die nächste ist ein heikles Thema, da das Zeitlimit von 10 Minuten beim Start recht lang ist. Mit dem Vorbereitungssignal für die nächste Klasse darf deren Startlinie nicht mehr geändert werden. Um nach dem Vorbereitungssignal die Startlinie zu ändern, signalisiert die Wettfahrtleitung eine Startverschiebung zur Wiederholung des Startvorgangs. Wie lange soll die Wettfahrtleitung beim Start warten, um der zuvor gestarteten Klasse einen fairen Start (insbesondere bei Einzelrückruf) zu bieten, bevor sie die Startlinie für die nächste Klasse ändert? Die Wettfahrtsregeln geben darüber keine Auskunft.

3.5 1-Minute-Regeln und Entlastung bei Frühstart

Die Ausweichregeln für Frühstarter werden hier nicht behandelt! Wird vor dem Startsignal die Startphase abgebrochen (d.h. die Wettfahrt verschoben), ist für diese Wettfahrt die 1-Minute-Regel aufgehoben (auch bei schwarzer Flagge). Erst mit dem Startsignal darf die aus der 1-Minute-Regel resultierende Wertung der betroffenen Boote gesetzt werden. Zur Festlegung der Begriffe "*vor der Startlinie*", "*Rückkehr hinter die Startlinie*" und Frühstarter s. Abschnitt 1.4.

Flagge P

Ein Boot kann noch kurz vor dem Startsignal auf direktem Weg hinter die Startlinie zurückkehren (nennt man "eintauchen"), ohne dass es als Frühstarter gilt. Zur Entlastung vom Frühstart (OCS) genügt eine vollständige Rückkehr hinter die Startlinie. Bei allgemeinem Rückruf oder Abbruch der Wettfahrt gilt die Wertung OCS nicht mehr.

Flagge I

Hier gilt nicht nur "*vor der Startlinie*" sondern zusätzlich auch hinter der Verlängerung der Startlinie nach beiden Seiten. Zur Entlastung vom Frühstart (OCS) muss das Boot entweder die Startboje

Flaggen- und Schallsignale bei Wettfahrten

oder das Startschiff von außen umfahren (vor oder nach dem Startsignal), um hinter die Startlinie zurückzukehren. Bei allgemeinem Rückruf oder Abbruch der Wettfahrt gilt die Wertung OCS nicht mehr.

Flagge Z

Zur Entlastung vom Frühstart (OCS) genügt eine direkte, vollständige Rückkehr hinter die Startlinie (wie Flagge P, vor oder nach dem Startsignal); jedoch gilt nach der Entlastung die bleibende 20%-Strafe (ZFP), auch wenn das Boot vor dem Startsignal zurückgekehrt ist. Bei allgemeinem Rückruf oder Abbruch der Wettfahrt gilt die Wertung OCS nicht mehr, aber es bleibt die 20%-Strafe (ZFP). Bei mehreren Frühstarts eines Bootes in der gleichen Wettfahrt summiert sich die 20%-Strafe!

Flagge Z mit I

Hier wird die Flagge Z (20%-Strafe) mit der Verlängerung der Startlinie und der Rückkehrregel der Flagge I (außen herum) zur Entlastung vom Frühstart kombiniert. Es wird allgemein (s. U. Finckh) davon abgeraten, diese Kombination zu benutzen, da in der Mitte startende Boote bei Frühstart erheblich benachteiligt werden.

Schwarze Flagge

Eine Entlastung vom Frühstart ist nicht möglich, und das Boot wird BFD gewertet. Die Wettfahrtleitung muss unmittelbar nach einem allgemeinen Rückruf oder Abbruch der Wettfahrt die als BFD gewerteten Boote auf einer Tafel gut erkennbar anzeigen. Einem als BFD gewerteten Boot ist dann untersagt diese Wettfahrt bei Neustart fortzusetzen; es wird sonst von der Wettfahrtleitung ohne Verhandlung durch das Schiedsgericht DNE gesetzt.

3.6 Flagge H bei Startverschiebung und bei Abbruch der Wettfahrten

Die Flagge H lässt die Teilnehmer im Unklaren darüber, ob noch am gleichen Tag eine Wettfahrt stattfindet oder nicht. Bei vielen Regatten auf den Baldeysee ist dies für die Teilnehmer wegen der über den See verstreuten Liegeplätze ein unbefriedigender Zustand. Bei Abbruch der Wettfahrt ist es in diesem Fall besser, die Flagge H nicht zu setzen und nach angemessener Zeit eine Startverschiebung zu signalisieren. Durch zusätzliches Setzen eines Zahlenwimpels bei der Startverschiebung kann zunächst eine eindeutige Frist gesetzt werden. Danach ist eine weitere, kurzfristige Startverschiebung oder durch die zusätzliche Flagge A die Verschiebung der Wettfahrt auf den nächsten Tag möglich. Bei Fortsetzung der Wettfahrten sollte zunächst die Flagge L auf dem Startschiff gesetzt werden (s. Abschnitt 1.1).

3.7 "Abhupen" bei Zieldurchgang

Zum Zeichen der Registrierung des Zieldurchgangs durch die Wettfahrtleitung ist es vielfach üblich, dass jedes Boot, das aus richtiger Richtung die Ziellinie überquert, "abhupt" wird (Schallsignal unter 1 Sekunde, besser wäre eine Glocke). Dies ist kein offizielles und daher kein erforderliches bzw. verbindliches Wettfahrtsignal. Falls die Wettfahrtleitung erkennt, dass ein Boot beim Überqueren der Ziellinie den erforderlichen Kurs noch nicht abgesegelt hat (also auch bei OCS und BFD), oder das 30 Minuten Zeitlimit überschritten ist, sollte das "Abhupen" unterbleiben.

3.8 Zeitlimit beim Zieldurchgang

Laut Segelanweisung *Baldeysee* gilt ein Zeitlimit von 30 Minuten nach dem Zieldurchgang des 1. Bootes seiner Klasse. Alle Boote dieser Klasse, die das Zeitlimit überschreiten, werden als DNF gewertet, falls sie nicht als Frühstarter schon OCS oder BFD gesetzt sind. Bei nur einer gestarteten Klasse wird zu diesem Zeitpunkt die blaue Flagge bzw. Flagge S gestrichen. Bei mehreren Klassen muss die Ziellinie für die nachfolgenden, meist langsameren Klassen weiterhin gültig bleiben.

Bei Yardstickwertung nach berechneter Zeit sind die unterschiedlichen Geschwindigkeiten, ausgedrückt durch die Yardstickzahl, der beteiligten Boote zu berücksichtigen. Der typische Unterschied beträgt 20%. Die Wettfahrtleitung setzt dann unter Berücksichtigung des langsamsten Bootes nach Yardstick das Zeitlimit als Faustformel auf

$$\text{Zeitlimit}_{\text{S}} = 30 \text{ min} + (\text{gesegelte Zeit 1. Boot}) \times 0,2$$

3.9 Zeiten auf der Bahn als Zieldurchgang

Auf dem Baldeneysee kommt es doch mal vor, dass wenige Boote die Ziellinie durchlaufen und dann der Wind abrupt abflaut. Es ist abzusehen, dass ein Teil der Boote innerhalb des Zeitlimits nicht die Ziellinie erreicht. Um die Mühen der betroffenen Boote zu retten, beginnt die Wettfahrtleitung die Boote, bei dem in letzter Position liegenden Boot zuerst, nacheinander abzufragen, ob sie mit der Positionswertung als Zieldurchgang einverstanden sind. Ist ein Boot nicht einverstanden, gilt das Zeitlimit für alle Boote beim Zieldurchgang. In **keiner** Wettfahrtsregel ist das "Zeiten" auf der Bahn vorgesehen und darf daher bei Ranglisten-Regatten **nicht** verwendet werden (eine Platzwertung ist nur nach Durchfahren der Ziellinie möglich)!

Bei Yardstickwertung nach berechneter Zeit müssen auch die Abstände der Boote zueinander bzw. zur Ziellinie festgehalten werden, damit bei der nun fiktiv zu berechnenden Zeit die Yardstickzahl berücksichtigt werden kann. Liegen z.B. zwei Boote mit unterschiedlicher Yardstickzahl annähernd gleich auf, ist das Boot mit höherer Yardstickzahl entsprechend besser zu bewerten.

3.10 Bekanntmachungen an Land

Bekanntmachungen (Mitteilungen) der Wettfahrtleitung beziehen sich in der Regel auf den nächsten Wettfahrttag und werden bis 19:00 Uhr an der Tafel für Bekanntmachungen ausgehängt. Es besteht die Pflicht für die Teilnehmer sich rechtzeitig und ausreichend zu informieren (Holeschuld!). Da die Vereine am Baldeneysee und damit auch die Liegeplätze der Teilnehmer sehr verstreut liegen, wird die Wettfahrtleitung (im Rahmen des Zumutbaren!) bereit sein, auch telefonisch Auskunft zu geben. Auf die Flagge L an Land (Signalmast) wird grundsätzlich verzichtet.

Bei Protesten, Anträgen auf Wiedergutmachung und Bekanntmachungen und Entscheidungen des Schiedsgerichts gelten die Fristen der Segelanweisung *Baldeneysee*.

4 Proteste, Wettfahrtleitung und Bahnschiedsrichter

Die Wettfahrtsregeln gehen in der Grundidee davon aus, dass die Teilnehmer Verletzungen von Regeln während der Wettfahrten untereinander ausmachen und das **Fair Play** stets das oberste Gebot bleibt. Allerdings sind immer wieder (und oft die gleichen!) Reindränger beim Start und an Bahnmarken zu beobachten. Hier können nur Proteste der Teilnehmer selbst Abhilfe schaffen. Die dumme Ausrede "ich kann mich ja nicht in Luft auflösen" zeugt entweder von mangelhafter Bootsbeherrschung oder (und?) bodenloser Frechheit. Wer sich benachteiligt fühlt und nicht protestiert, darf sich hinterher nicht beschweren. Dies gilt auch für unerlaubten Vortrieb. **Proteste bei gravierenden Regelverstößen sind keine Meckerei oder gar unfein, sondern das gewollte Regulativ der Wettfahrtsregeln!**

Die **Wettfahrtleitung** sorgt für einen (möglichst) reibungslosen Ablauf der Wettfahrten und bewertet nur Start (DNC, DNS, OCS, ZFP oder BFD, auch mit DNE) und Zieleinlauf (Platz oder DNF) über Peilung. Ferner nimmt sie nach Zieldurchgang eines Bootes noch RAF oder einen Protest zur Weiterleitung an das Schiedsgericht entgegen. Beobachter der Wettfahrtleitung an den Bahnmarken führen Listen zur Reihenfolge der Boote bei der Rundung und informieren den Wettfahrtsleiter zum Stand der Wettfahrt und zu den Windverhältnissen. Es ist nicht Aufgabe der Wettfahrtleitung auf sonstige Regelverstöße zu achten. Natürlich kann die Wettfahrtleitung in besonderen Fällen auch gegen einzelne Boote protestieren; sie sollte dies jedoch dem Boot beim Start oder Zieldurchgang sofort und unmissverständlich mit Grund mitteilen (z.B. bei Flagge Y).

Nur das **Schiedsgericht** darf Disqualifikationen (DSQ und DNE aus anderen Gründen als BFD), Punktstrafen (DPI) und Wiedergutmachungen (RDG) aussprechen. Das Schiedsgericht kann Start-, Bahnmarken- und Ziel-Protokolle (schriftliche und/oder diktierte) der Wettfahrtleitung und als Zeugen Mitglieder der Wettfahrtleitung zur Urteilsfindung bei Protesten und Anträgen auf Wiedergutmachung heranziehen. Auf dem Baldeneysee ist es bei Ranglistenregatten nicht üblich und eigentlich nicht notwendig, dass das Schiedsgericht eigene **Bahnschiedsrichter** einsetzt. Falls jedoch bei besonders hochrangigen Regatten oder bestimmten Bootsklassen (unerlaubter Vortrieb!) Bahnschiedsrichter erforderlich erscheinen, wird dies in der Ausschreibung, in dem Programm oder an der Tafel für Bekanntmachungen den Teilnehmern mitgeteilt.