

## **Grundsätzliches**

### **Jury**

Im Sinne des „Spirits“ der Klasse ist eine formale Jury nicht vorgesehen, der Veranstalter behält sich aber das Recht vor, Observer zu benennen und bei Streitfällen diese als Jury einzusetzen.

### **Bergeboot und Rettungsmittel**

Der Einsatz des Berge- sowie Tonnenlegebootes erfolgt auf eigene Gefahr. Die Benutzer sind für das ordnungsgemäße Anlegen von Rettungsmitteln selbst verantwortlich.

### **Berichterstattung**

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, im Internet, in einschlägigen Fachzeitschriften und anderen Medien über die Veranstaltung zu berichten. Mit der Meldung erklären sich alle Teilnehmer bereit, dass ihre Namen und Bilder ohne weitere Einverständniserklärung für diese Zwecke benutzt werden dürfen.

### **Haftungsausschluss**

Die Verantwortung für die Entscheidung eines Bootsführers, an einer Wettfahrt teilzunehmen oder sie fortzusetzen, liegt allein bei ihm. Der Bootsführer ist für die Eignung und das richtige seemännische Verhalten sowie für die Eignung und den verkehrssicheren Zustand des gemeldeten Bootes verantwortlich.

Der Veranstalter ist berechtigt, in Fällen höherer Gewalt oder aufgrund behördlicher Anordnungen oder aus Sicherheitsgründen, Änderungen in der Durchführung der Veranstaltung vorzunehmen oder die Veranstaltung abzusagen. In diesen Fällen besteht keine Schadenersatzverpflichtung des Veranstalters gegenüber dem Teilnehmer.

Eine Haftung des Veranstalters, gleich aus welchem Rechtsgrund, für Sach- und Vermögensschäden jeder Art und deren Folgen, die dem Teilnehmer während oder im Zusammenhang mit der Teilnahme an der Veranstaltung durch ein Verhalten des Veranstalters, seiner Vertreter, Erfüllungsgehilfen oder Beauftragten entstehen, ist bei der Verletzung von Pflichten, die nicht Haupt-/bzw. vertragswesentliche Pflichten (Kardinalpflichten) sind, beschränkt auf Schäden, die vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurden.

Bei der Verletzung von Kardinalpflichten ist die Haftung des Veranstalters in Fällen einfacher Fahrlässigkeit beschränkt auf vorhersehbare, typischerweise eintretende Schäden. Soweit die Schadenersatzhaftung des Veranstalters ausgeschlossen oder eingeschränkt ist, befreit der Teilnehmer von der persönlichen Schadenersatzhaftung auch die Angestellten – Arbeitnehmer und Mitarbeiter – Vertreter Erfüllungsgehilfen, Sponsoren und Personen, die Schlepp-, Sicherungs-, oder Bergungsfahrzeuge bereitstellen, führen oder bei deren Einsatz behilflich sind, sowie auch alle anderen Personen, denen im Zusammenhang mit der Durchführung der Veranstaltung ein Auftrag erteilt worden ist. Die gültigen Wettfahrtregeln der ISAF, die Klassenvorschriften sowie die Vorschriften der Ausschreibung und Segelanweisung sind einzuhalten und werden ausdrücklich anerkannt.”

Es gilt das Recht der Bundesrepublik Deutschland.

Die Abgabe der Meldung ist gleichbedeutend mit einer Zustimmung zu dieser Klausel.

# Segelanweisungen

## 1. Allgemeines

- 1.1 Die Regatta wird nach den nationalen Klassenregelungen in der jeweils aktuell gültigen Fassung, der Ausschreibung, und den aktuellen ISAF Regeln mit Anhang E für ferngesteuerte Boote und der Segelanweisung gesegelt. Die Wettfahrtleitung behält sich jedoch vor, Boote die diesen Regeln nicht entsprechen eine Startberechtigung zuzugestehen.
- 1.2 Die Segelanweisung kann durch Aushang bzw. Bekanntmachung bei der Steuermannsbesprechung geändert werden. Änderungen werden spätestens 3 Minuten vor dem Lauf bekannt gegeben.
- 1.3 Startberechtigte Boote sind die Boote, die nach Meldeschluss in der Meldeliste im Forum der Klassenvereinigung bzw. bis zum Beginn des Skippers' Meeting registriert sind. Über eventuelle Nachmeldungen entscheidet die Wettfahrtleitung im Einzelfall.
- 1.4 Alle teilnehmenden Boote müssen zur Unterscheidung bzw. zweifelsfreien Notierung der Zieleinläufe gut lesbare Segelnummern führen. Abweichungen davon bzw. eine Änderung der in der Meldeliste registrierten Segelnummer bedürfen der Zustimmung der Wettfahrtleitung.
- 1.5 Jeder Teilnehmer ist für die Einhaltung der in Deutschland geltenden rundfunkrechtlichen Bestimmungen selbst verantwortlich. Die in der Meldeliste zugeteilten Kanäle/Frequenzen dürfen nur mit Zustimmung der Wettfahrtleitung geändert werden.
- 1.6 Mitteilungen der Wettfahrtleitung oder eines Schiedsgerichts (z.B. Startreihenfolge, Gruppeneinteilung) erfolgen durch Aushang oder mündlich.

## 2. Wertung

- 2.1 Gewertet wird nach dem Low-Point-System,
- 2.2 Je nach Teilnehmerzahl, kann die Wettfahrtleitung das Segeln in Gruppen anordnen. Die jeweiligen Regelungen dazu werden spätestens im Skippersmeeting bekannt gegeben.
- 2.3 Streicher, die Wettfahrtleitung gibt den Modus zur Regelung der Streicher im Vorfeld, spätestens aber im Skippersmeeting bekannt.
- 2.4 Bei Anwendung des Heat Management Systems werden die Listen der Gruppeneinteilungen an exponierter Stelle ausgehängt. Jeder Teilnehmer muss sich dort rechtzeitig über seine jeweilige Startgruppe informieren, um keinen Start zu versäumen.

## 3. Start

- 3.1 Der Start erfolgt mit frei segelnden Booten (kein Anschieben vom Ufer aus). Die Startzeit wird durch einen Countdown vorgegeben
- 3.2 Die Startlinie wird gebildet durch zwei Startbahnmarken. Als Linie gilt die bahnseitige Verbindungslinie der Marken.
- 3.3 Wird ein Frühstarter durch die Wettfahrtleitung erkannt, so gibt die Wettfahrtleitung dessen Segelnummer durch Aufruf bekannt. Der Frühstarter segelt, ohne dass andere Schiffe dadurch behindert werden, um eine der Begrenzungsstangen zurück hinter die Startlinie („round the ends“) und startet erneut. Sollte der Frühstarter nicht regelgerecht neu starten, wird dieser Lauf für ihn als OCS gewertet.
- 3.4 Bei einem allgemeinen Rückruf erfolgt ein neuer Start direkt im Anschluss.

## 4. Bahnen

- 4.1 Die Regattabahn wird durch Bahnmarken gebildet. Die Folge der abzusegelnden Bahnmarken wird durch die Wettfahrtleitung in geeigneter Form bekannt gegeben.

- 4.2 Die Reihenfolge der Bahnmarken oder eine Veränderung des Kurses wird von der Wettfahrtleitung vor Beginn eines Laufes angegeben. An der Startstelle wird der aktuelle Kurs durch eine Skizze, mündliche Erläuterung oder durch die Angabe der Kursnummer angegeben.
- 4.3 Bojenberührung ist erlaubt.
- 4.4 Überrundete Boote müssen für eine Wertung ihren noch nicht abgesegelten Kurs zu Ende segeln.
- 4.5 Die Bahnmarken werden, sofern nicht anders bekannt gegeben, grundsätzlich gegen den Uhrzeigersinn gerundet mit Ausnahme des Tores bei einem Up&Down-Kurs. Dieses ist von Luv nach Lee zu durchsegeln, danach ist eine der beiden Marken zu runden.

## **5. Ziel**

- 5.1 Die Ziellinie wird durch zwei Zielbahnmarken gebildet, bei Durchgang bitte die Segelnummer laut und deutlich ausrufen. Als Linie gilt die bahnseitige Verbindungslinie der Marken.
- 5.2 Jedes durch das Ziel gegangene Boot muss sich von nachfolgenden Booten, die noch in einem Lauf sind unbedingt freihalten. Erfolgt dennoch eine Behinderung wird das Boot durch die Jury ohne Verhandlung disqualifiziert.
- 5.3 Ein Boot, das einen Lauf aufgibt, muss dies unverzüglich der Wettfahrtleitung bekannt geben. Ein (vorrübergehend) außer Kontrolle geratenes Boot wird als aufgegeben gewertet.

## **6. Beendigung des Laufes**

- 6.1 Das Ende eines Laufes wird durch Schallsignal oder Ansage von der Wettfahrtleitung angezeigt.
- 6.2 Ein Lauf kann aus sicherheitstechnischen oder anderen Gründen jederzeit von der Wettfahrtleitung beendet werden.

## **7. Zeitlimit**

- 7.1 Wenn kein Boot die Bahnmarke 1 innerhalb von 10 Minuten nach dem Startsignal passiert hat, wird der Lauf abgebrochen.
- 7.2 Wenn kein Boot die Ziellinie innerhalb von 30 Minuten nach dem Startsignal erreicht hat, wird der Lauf abgebrochen.
- 7.3 Nach Zieldurchgang des ersten Bootes haben die folgenden Boote 10 Minuten Zeit zur Beendigung des Laufes. Boote, die mit Ablauf dieser Frist die Ziellinie noch nicht überquert haben, werden als DNF gewertet.

## **8. Proteste**

- 8.1 Im Sinne des Spirits der Klasse sind formale Protest nicht erwünscht. Regelverstöße sollen während des Laufes unmittelbar durch Freisegeln und Kringeln (360 Grad Drehung mit mindestens einer Wende und einer Halse) bereinigt werden. Bei Einsatz von Observern ist deren Hinweisen unbedingt Folge zu leisten.
- 8.2 Ein Boot, das protestieren will, muss das andere Boot bei der ersten zumutbaren Gelegenheit durch Zuruf („(eigene Segelnummer) Protest (Segelnummer des anderen Bootes)“) informieren.
- 8.3 Der Protest kann – sofern keine Bereinigung stattgefunden hat - unmittelbar nach dem Zieldurchgang bei der Wettfahrtleitung bestätigt werden und wird in der nächsten Trimpause verhandelt.
- 8.4 Erfolgt eine Bereinigung erst nach Aufforderung durch die Wettfahrtleitung oder einen Schiedsrichter, so ist statt des einfachen Kringels zur Bereinigung eine 720 Grad Drehung (2 Wendungen und 2 Halsen) zu fahren.

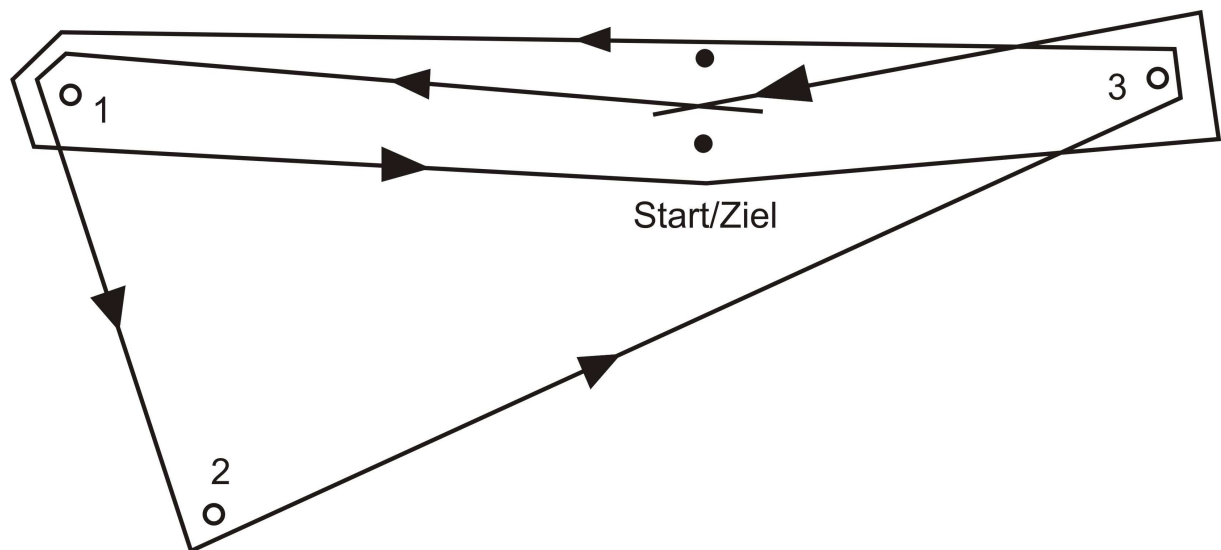
## Bahnkarten

### Bahn1 (Dreick und Up & Down)

Bahnmarkenreihenfolge Start – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – Ziel

Der Kurs wird in der Regel im Gegenuhrzeigersinn abgefahren, d.h. alle Marken sind an Backbord zu lassen. Start- und Zieltonnen sind für das Absegeln der Bahnschenkel nicht relevant. Start- und Ziellinie sind in der Regel identisch.

Bahn 1



### Bahn2 (Up & Down Kurs)

Bahnmarkenreihenfolge: Start 1-2-3/3a -1-2-3/3a Ziel.

Die Luvbahnmarken sind gegen den Uhrzeigersinn zu runden, d.h. sie sind an Backbord zu lassen.

Die Bahnmarken 3 und 3a bilden ein Tor, das mittig von Luv nach Lee passiert werden muss. Danach ist eine der beiden Bahnmarken 3 oder 3a zu runden.

Start- und Ziellinie sind in der Regel identisch.

Bahn 2

