

Unterlagen  
für  
Bahnschiedsrichter  
beim  
Team Racing

**REGELN**

# Was ist wo?

Seiten 3 bis 12

Swiss Optimist Team Racing

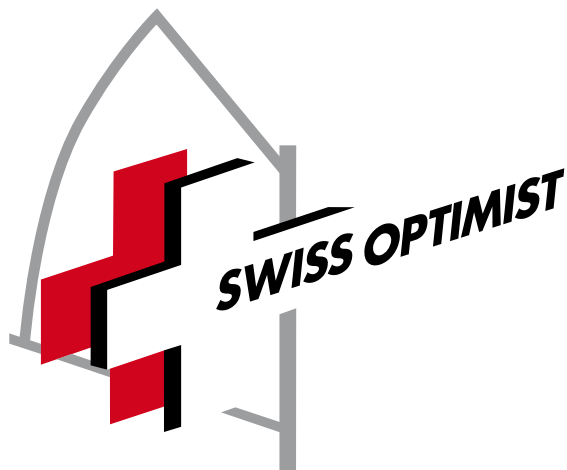
Seiten 13-19

Team Race Regeln

Seiten 20 bis 123

Umpiring Team Sailing

# Swiss Optimist Team Racing



## Das Wichtigste in Kürze

- Teams von 4 gegen 4
- Ränge werden addiert, weniger Punkte gewinnt
- bei Punktgleichheit verliert das Team mit dem ersten Rang
- Umpires (Bahnschiedsrichter) entscheiden sofort
- Einige Regeln sind im Teamrace anders als im Fleetrace
- Taktik ist sehr wichtig

## Inhalt

		Seite
Regeln	Einige Regeln werden geändert, ergänzt oder gestrichen	3 / 5
Proteste, Strafen Bahnschiedsrichter (Umpires)	Es werden Bahnschiedsrichter eingesetzt. Das hat Konsequenzen für den Ablauf von Protesten und Strafen.	6 / 7
Wertung	Neu gemäss WR D3	8
Zulassung	Swiss Optimist Teamrace	9
IODA Teamrace	Spezielles an IODA Events	9

# Die Regeln

## Anhang D -Team-Wettfahrten

Team-Wettfahrten müssen nach den Wettfahrtregeln - Segeln - unter Beachtung der Änderungen dieses Anhangs gesegelt werden. Kommen Umpires (Bahnschiedsrichter) zum Einsatz, müssen die Segelanweisungen das festlegen.

### Teamrace

#### D1.1(a)

In der Definition «Zone» ist der Abstand auf zwei Rumpflängen geändert.

Am Opti WM Teamrace 2009 galten drei Rumpflängen, ab 2010 werden es jedoch zwei Rumpflängen sein.

#### Regel 18.2(b)

Der zweite Satz der Regel 18.2(b) ist geändert in:

Ist ein Boot zu dem Zeitpunkt, wenn es die Zone erreicht, klar voraus oder wird es später klar voraus, wenn ein anderes Boot durch den Wind geht, muss das zu diesem Zeitpunkt klar achteraus liegende Boot danach Bahnmarken-Raum geben.

Ein Boot kann sein Wegrecht an der Boje (erlangt durch Innenposition in der Zone) verlieren, wenn es wendet und dadurch hinter ein vorher nicht vortrittsberechtigtes Boot fällt.

#### Regel 18.4 ist gestrichen

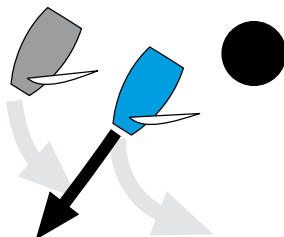
Das innen überlappende Boot muss nicht sofort halsen. Es kann den Gegner abdrängen.

### Fleetrace

«Zone» normalerweise drei Rumpflängen.

Ist ein Boot klar voraus, wenn es die Zone erreicht, muss das zu diesem Zeitpunkt klar achteraus liegende Boot anschließend Bahnmarken-Raum geben.

Muss ein innen überlappendes Boot mit Wegrecht an einer Bahnmarke halsen, um seinen richtigen Kurs zu segeln, darf es bis zum Halsen nicht weiter an der Bahnmarke vorbeisegeln, als es für das Segeln dieses Kurses notwendig ist.



## Teamrace

### D1.1 (d)

(d) Eine neue Regel 23.3 ist hinzuzufügen: „Ein Boot, das durchs Ziel gegangen ist, darf ein Boot nicht behindern, das noch nicht durchs Ziel gegangen ist.“

Ein Boot, welches sich vom Ziel zurück ins Startgebiet begibt oder zum Coachboot fährt, muss den anderen ausweichen.

(e) „Eine neue Regel 23.4 ist hinzuzufügen: „Begegnen sich Boote in verschiedenen Wettfahrten, muss jede Kursänderung jeden Bootes den Regeln entsprechen oder das Ziel haben, die eigene Wettfahrt zu gewinnen.“

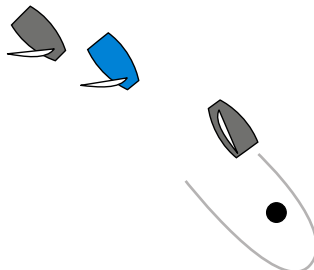
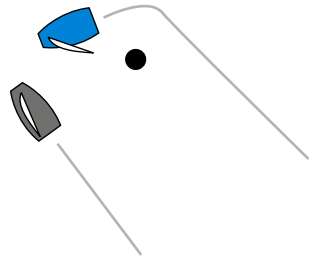
Boote der gleichen Wettfahrt dürfen also auch behindert werden, wenn sie sich schon auf einem anderen Schenkel des Kurses befinden, aber nur so lange keine Kursänderung stattfindet oder man sich auf seinem richtigen Kurs befindet.

## Fleetrace

### 23 Behinderung anderer Boote

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

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



# Teamrace

## D1.2 Weitere zusätzliche Regeln

(a) Es gibt keine Bestrafung für einen Verstoss gegen eine Regel des Teils 2, wenn bei einem Vorfall zwischen Booten der gleichen Mannschaft keine Berührung stattfindet.

(b) Zu Regel 41 ist hinzuzufügen: „Ein Boot darf jedoch von einem anderen Boot seiner Mannschaft Hilfe erhalten, wobei elektronische Kommunikationsmittel nicht verwendet werden dürfen.“

(c) Ein Boot hat keinen Anspruch auf Wiedergutmachung in Bezug auf einen Schaden oder eine Verletzung, die ihm durch ein Boot seiner Mannschaft zugefügt wurde.

(d) Der erste Satz von Regel 45 ist gestrichen.

## Teil 2: Begegnung von Booten

45

Aus dem Wasser nehmen; Festmachen; Ankern

Ein Boot muss bei seinem Vorbereitungssignal schwimmen und die Festmacher los haben.

## D2 Proteste/Strafen

### D2.1 Proteste und Entlastung

- (a) Regel 60.1 (a) ist geändert in „gegen ein anderes Boot protestieren, aber nicht für einen angeblichen Verstoss gegen eine Regel von Teil 2, sofern es nicht in den Vorfall verwickelt war oder der Vorfall eine Berührung zwischen Mitgliedern des anderen Teams betrifft, oder“

Es kann nur protestiert werden, wenn man selber in den Vorfall verwickelt ist

- (b) Der dritte Satz der Regel 61.1(a) und die gesamte Regel 61.1(a)(2) sind gestrichen

Protestflagge muss nicht bis ans Ende der Wettfahrt gesetzt bleiben. Auch Boote unter 6m müssen Protestflagge setzen.

- (b) Ein Boot, das in einer Wettfahrt einen Verstoss gegen eine Regel des Teils 2 (ausser Regel, 14 wenn es einen Schaden oder eine Verletzung verursacht hat) oder Regel 42 begangen hat, kann eine Ein-Drehung-Strafe nach Regel 44.2 ausführen.

Fehler anerkennen: 360er (ein Kringel)

- (c) Die Segelanweisungen können festlegen, dass Regel D2.4(b) auf alle Proteste anwendbar ist.

Proteste können ggf. mündlich angemeldet bzw. Entscheide mündlich kommuniziert werden.

### 60.1 Ein Boot kann

- (a) gegen ein anderes Boot protestieren, jedoch wegen eines behaupteten Verstosses gegen eine Regel von Teil 2 nur, wenn es in den Vorfall verwickelt war oder ihn gesehen hat, oder
- (b) Wiedergutmachung beantragen

### Protestflagge



# Schiedsrichter (Umpires)

## D2.2 WETTFahrTEN MIT BAHNSCHIEDSRICHTERN

- (b) Ein Bahnschiedsrichter muss die Entscheidung wie folgt signalisieren:  
(1) Eine grüne oder eine grün-weiße Flagge bedeutet: „Keine Strafe auferlegt.“  
(2) eine rote Flagge bedeutet: „Ein oder mehrere Boote werden bestraft“. Der Bahnschiedsrichter muss durch Zuruf oder Signal jedes zu bestrafende Boot kenntlich machen.
- (c) Ein Boot, das nach Regel D2.2(b)(2) bestraft wird, muss eine Zwei-Drehungen-Strafe gemäss Regel 44.2 ausführen.
- (d) Durch Bahnschiedsrichter veranlasste Strafen:  
Ein Bahnschiedsrichter kann ohne den Protest eines anderen Bootes handeln, wenn
- (1) ein Boot gegen Regel 31 oder 42 oder gegen eine Regel des Teils 2 durch Berühren eines anderen Bootes seiner Mannschaft verstösst und keine Strafe ausführt;
  - (2) ein Boot Regel D2.2(c) nicht befolgt;
  - (3) einen Verstoß gegen sportliches Verhalten begeht oder
  - (4) gegen Regel 14 verstösst und dabei einen Schaden oder eine Verletzung verursacht haben kann oder
  - (5) ein Boot oder sein Team einen Vorteil trotz Annahme der Strafe erlangt.

Der Bahnschiedsrichter kann eine Strafe von einer oder mehreren Drehungen auferlegen, wobei jede eine Wende und eine Halse enthalten muss, indem er eine rote Flagge zeigt und das Boot entsprechend anruft, oder den Vorfall dem Schiedsgericht mitteilt, was er durch eine schwarze Flagge signalisiert, oder beides macht.

An Optimist WMs und anderen IODA Events sowie an Swiss Optimist Team Race Events müssen Bahnschiedsrichter eingesetzt werden. Es wird das „Ein-Flaggen-Protestverfahren“ D2.3(a) angewendet, bei welchem die rote Flagge dem Protestgegner **und** dem Umpire gezeigt wird.

Regel D2.2a beschreibt ein bei Optis nicht gebräuchliches Verfahren mit einer zusätzlichen gelben Flagge.

Keine Protestverhandlung ausser bei Berührung mit Schaden

Strafe vom Umpire aufgebremmt:  
In jedem Fall ein 720er (2 Kringel)

Umpire kann zusätzliche Kringel verordnen

Regel 31: Boje berührt

Ein Boot des eigenen Teams regelwidrig berührt: Kringeln!

D2.2(c) Vom Umpire verordnete Kringel nicht ausgeführt

Regel 14: Berührung vermeiden

Umpire kann in diesen Fällen strengere Strafen aussprechen

## Wertung

D3.1(a) Jedes Boot, das durchs Ziel geht, muss unabhängig davon, ob es Regel 28.1 befolgt hat, Punkte gleich seinem Zielplatz erhalten. Alle anderen Boote erhalten Punkte gleich der Anzahl zur Teilnahme an der Wettfahrt berechtigten Boote.

(b) Zusätzlich erhöht sich die Punktzahl eines Boote wie folgt:

Regelverstoss	Strafpunkte
Regel 28.1, wenn als Ergebnis es selbst oder seine Mannschaft einen Vorteil gewonnen hat	10

andere Regelverstösse während der Wettfahrt, für die keine Strafe ausgeführt wurde	8
--	---

D3.1(d)

Sieger ist die Mannschaft mit der niedrigeren Gesamtpunktzahl. Gibt es Punktgleichheit, ist die Mannschaft Sieger, die nicht das Boot mit dem ersten Platz aufzuweisen hat.

D3.2

Wenn alle Boote einer Mannschaft durchs Ziel gegangen sind, aufgegeben haben oder nicht gestartet sind, kann die Wettfahrtleitung die Wettfahrt für beendet erklären. Die Boote der anderen Mannschaft, die zu diesem Zeitpunkt in der Wettfahrt sind, werden mit den Punkten gewertet, die sie erhalten hätten, wenn sie durchs Ziel gegangen wären.

Regel 28.1  
Absegeln der Bahn  
„Schnüerliregel“

DNC = DNS = DNF = 8 =  
\*Anzahl Boote am Start

DSQ 8\* plus 6

DSQ wegen Regel 28.1  
8\* plus 10

Siegen kann schaden!  
Bei Punktgleichheit straft  
der erste Rang.

Die Summe der Punkte ergibt bei 4er-Teams im Normalfall (falls keine Buchstabenwertungen vorhanden sind) 36.

Erreicht ein Team weniger als 18 Punkte, hat es gewonnen.

Bei Punktgleichheit verliert das Team mit dem ersten Rang.

## Zulassung Swiss Optimist Team Race

Zugelassen werden Clubmannschaften sowie frei zusammengestellte Teams von vier oder fünf SeglerInnen. Es segeln jeweils 4 gegen 4 Boote.

Swiss Optimist Team Race Cup Sieger wird die beste reine Clubmannschaft. Die Club-Mitgliedschaft richtet sich nach derjenigen bei Einschreibung zur laufenden Selektion. Sie kann nur durch den Swiss Optimist Vorstand und mittels schriftlich begründetem Gesuch geändert werden.

Der Austragungsmodus soll sich nach der Anzahl gemeldeter Teams richten und jedem Team möglichst viele Regatten ermöglichen. Es sollte jederzeit möglich sein, eine Wertung zu erstellen, auch wenn nicht das volle Programm absolviert werden kann.

Vier gegen Vier  
Champion = Club-Team

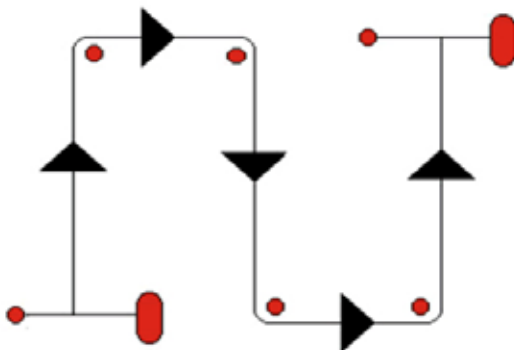
## IODA Sailing Instructions

Am Teamrace der Opti WM 2009 in Niteroi BRA wurde erstmals mit einem neuen Modus und stärker an die WR angelehnten Regeln gesegelt.

Aus den Segelanweisungen der WM:

- 3 Minuten Vorstart
- 2 Minuten nach dem Startsignal: DNS
- 5 Minuten nach dem Zieleinlauf des ersten Bootes: DNF
- Protestfrist: 2 Minuten nach Ende des Laufes
- Zone: zwei Rumpflängen

Der IODA Teamrace Parcours



Teamrace ist eine spannende Spielart des Regattierens, welche nebst Speed und Technik einen guten Überblick, taktisches Verständnis und Sozialkompetenz verlangt.

Ist die Krone des Segelsports, da die Faszination des Regattasegelns im Team erlebt werden kann.

Wer im Teamrace einfach abhaut und sich nicht um die Teammitglieder und Gegner schert, kann seinem Team sogar schaden.

Die im Teamrace erworbenen Fähigkeiten können im individuellen Regattieren gewinnbringend angewendet werden.

Der Swiss Optimist Team Race Cup hat zum Ziel

- Teamracing im Hinblick auf WM zu fördern
- einen nationalen Meister zu küren, der an internationalen Teamraces teilnehmen kann
- das allgemeine taktische Niveau durch Teamrace Training zu heben.

# Team Race und seine Regeln

Team Race ist eine Regattaform, welche leider noch nicht allzu oft angewendet wird. Viele Segelfreunde sagen, besonders für Optimisten sei dies die ideale Regattaform.

Da eine Durchführung von Team Race Regattaanlässen nicht sehr oft erfolgt, sind hier Regeln aus dem Anhang D, die für die Segeler und die Wasserschiedsrichter wichtig sind, aufgeführt:

## Anhang D - Regeln für Team-Wettfahrten

Team-Wettfahrten müssen nach den Wettfahrtregeln Segeln unter Beachtung der Änderungen dieses Anhangs gesegelt werden. Kommen Bahnschiedsrichter zum Einsatz, müssen die Segelanweisungen das festlegen.

### D1 Änderungen der Wettfahrtregeln

#### D1.1 ÄNDERUNGEN DER DEFINITIONEN UND REGELN VON TEIL 2

- (a) In der Definition Zone ist der Abstand auf zwei Rumpflängen geändert.
- (b) Der zweite Satz der Regel 18.2(b) ist geändert in: 'Ist ein Boot zu dem Zeitpunkt wenn es die Zone erreicht, klar voraus oder wird es später klar voraus, wenn ein anderes Boot durch den Wind geht, muss das zu diesem Zeitpunkt klar achteraus liegende Boot danach Bahnmarken-Raum geben.'
- (c) Regel 18.4 ist gestrichen.
- (d) Eine neue Regel 23.3 ist hinzuzufügen: 'Ein Boot, das durchs Ziel gegangen ist, darf ein Boot nicht behindern, das noch nicht durchs Ziel gegangen ist.'
- (e) Eine neue Regel 23.4 ist hinzuzufügen: 'Begegnen sich Boote in verschiedenen Wettfahrten, muss jede Kursänderung jeden Bootes den Regeln entsprechen oder das Ziel haben, die eigene Wettfahrt zu gewinnen.'

#### D1.2 WEITERE ZUSÄTZLICHE REGELN

- (a) Es gibt keine Bestrafung für einen Verstoß gegen eine Regel des Teils 2, wenn bei einem Vorfall zwischen Booten der gleichen Mannschaft keine Berührung stattfindet.
- (b) Zu Regel 41 ist hinzuzufügen: 'Ein Boot darf jedoch von einem anderen Boot seiner Mannschaft Hilfe erhalten, wobei elektronische Kommunikation nicht verwendet werden darf.'
- (c) Ein Boot hat keinen Anspruch auf Wiedergutmachung in Bezug auf einen Schaden oder eine Verletzung, die ihm durch ein Boot seiner Mannschaft zugefügt wurde.
- (d) Der erste Satz von Regel 45 ist gestrichen.

## D2 Proteste und Strafen

### D2.1 PROTESTE UND ENTLASTUNG

(a) Regel 60.1(a) ist geändert in 'gegen ein anderes Boot protestieren, aber nicht für einen angeblichen Verstoss gegen eine Regel von Teil 2, sofern es nicht in den Vorfall verwickelt war oder der Vorfall eine Berührung zwischen Mitgliedern des anderen Teams betrifft; oder'

(b) Der dritte Satz der Regel 61.1(a) und die gesamte Regel 61.1(a)(2) sind gestrichen.

(c) Ein Boot, das in der Wettfahrt einen Verstoss gegen eine Regel des Teils 2 (außer Regel 14, wenn es einen Schaden oder eine Verletzung verursacht hat) oder Regel 42 begangen hat, kann eine Ein-Drehung-Strafe nach Regel 44.2 ausführen.

(d) Die Segelanweisungen können festlegen, dass Regel D2.4(b) auf alle Proteste anwendbar ist.

### D2.2 WETTFAHRTEN MIT BAHNSCHIEDSRICHTERN

Werden bei Wettfahrten Bahnschiedsrichter (Umpire) eingesetzt, muss dies entweder in den Segelanweisungen oder durch Setzen der Flagge U spätestens mit dem Ankündigungssignal angezeigt werden.

(a) Wenn ein Boot nach einer Regel von Teil 2, oder nach Regel 31, 42 oder 44 protestiert, hat es keinen Anspruch auf eine Verhandlung. Statt dessen kann das protestierende Boot, wenn das Boot, gegen das protestiert wird, entweder den Verstoss gegen eine Regel nicht anerkennt oder keine Strafe ausführt, eine Entscheidung durch sichtbares Zeigen einer gelben Flagge und durch den Ruf 'Umpire' erbitten.

(b) Ein Bahnschiedsrichter muss die Entscheidung wie folgt signalisieren:

(1) Eine grüne oder eine grün-weiße Flagge bedeutet: 'Keine Strafe auferlegt'.

(2) eine rote Flagge bedeutet: 'ein oder mehrere Boote werden bestraft'. Der Bahnschiedsrichter muss durch Zuruf oder Signal jedes zu bestrafende Boot kenntlich machen.

(c) Ein Boot, das nach Regel D2.2(b)(2) bestraft wird muss eine Zwei-Drehungen-Strafe gemäß Regel 44.2 ausführen.

(d) Durch Bahnschiedsrichter veranlasste Strafen:

Ein Bahnschiedsrichter kann ohne den Protest eines anderen Bootes handeln, wenn

(1) ein Boot gegen Regel 31 oder 42, oder gegen eine Regel des Teils 2 durch Berühren eines anderen Bootes seiner Mannschaft verstösst und keine Strafe ausführt;

(2) ein Boot Regel D2.2(c) nicht befolgt;

(3) ein Boot einen Verstoss gegen sportliches Verhalten begeht; oder

(4) ein Boot gegen Regel 14 verstösst und dabei einen Schaden oder eine Verletzung verursacht haben kann;

(5) ein Boot oder sein Team einen Vorteil trotz Annahme der Strafe erlangt.

Der Bahnschiedsrichter kann eine Strafe von einer oder mehreren Drehungen auferlegen, wobei jede eine Wende und eine Halse enthalten muss, indem er eine rote Flagge zeigt und das Boot entsprechend anruft, oder den Vorfall dem Schiedsgericht melden, was er durch eine schwarze Flagge signalisiert, oder beides machen.

### **D2.3 ALTERNATIVE BAHNSCHIEDSRICHTER-REGELN**

Jede dieser Regeln gilt nur, wenn es die Segelanweisungen festlegen.

#### **(a) Ein-Flaggen-Protestverfahren**

Regel D2.2(a) ist zu ersetzen durch:

Protestiert ein Boot nach einer Regel des Teils 2 oder nach Regel 31, 42 oder 44, hat es keinen Anspruch auf eine Verhandlung, ausgenommen nach Regel 14, wenn es einen Schaden oder eine Verletzung gab. Stattdessen kann ein in den Vorfall verwickeltes Boot sofort den Regelverstoss anerkennen und die entsprechende Strafe ausführen. Führt kein Boot eine Strafe aus, muss ein Bahnschiedsrichter entscheiden, ob ein Boot gegen eine Regel verstossen hat, und muss die Entscheidung in Übereinstimmung mit Regel D2.2(b) signalisieren.

#### **(b) Wettfahrten mit eingeschränkter Tätigkeit von Bahnschiedsrichtern**

Regel D2.2 gilt. Befolgt aber ein Boot die Regel D2.2(a) und es wird entweder keine Entscheidung signalisiert oder ein Bahnschiedsrichter signalisiert mit einer gelben Flagge, dass er für eine Entscheidung keine ausreichenden Fakten hat, hat das protestierende Boot Anspruch auf eine Verhandlung.

### **D2.4 ZUSÄTZLICHE PROTEST- UND WIEDERGUTMACHUNGSREGELN BEI WETTFahrTEN MIT BAHNSCHIEDSRICHTERN**

(a) Weder die Wettfahrtleitung noch das Schiedsgericht dürfen gegen ein Boot wegen Verstosses gegen eine in Regel D2.2(a) aufgeführten Regeln protestieren. Wenn es jedoch einen Bericht aus einer beliebigen Quelle erhält, kann das Schiedsgericht gegen ein Boot wegen Verstosses gegen Regel 14 protestieren, wenn angeblich ein Schaden oder eine Verletzung vorliegt.

(b) Proteste und Anträge auf Wiedergutmachung brauchen nicht schriftlich abgefasst zu sein. Das Schiedsgericht kann Beweise auf jede ihm angemessen erscheinende Art aufnehmen und seine Entscheidung mündlich verkünden.

(c) Ein Boot hat keinen Anspruch auf Wiedergutmachung oder auf eine Berufung, der sich auf eine Entscheidung, eine Handlung oder Unterlassung eines Bahnschiedsrichters gründet. Das Schiedsgericht kann, wenn es der Meinung ist, dass ein Funktionärsboot – einschliesslich eines Bahnschiedsrichterbootes – ein teilnehmendes Boot ernsthaft behindert hat, entscheiden zu erwägen, ob es Wiedergutmachung gewährt.

## D3 Wertung einer Wettfahrt

### D3.1

(a) Jedes Boot, das durchs Ziel geht, muss unabhängig davon, ob es Regel 28.1 befolgt hat, Punkte gleich seinem Zielplatz erhalten. Alle anderen Boote erhalten Punkte gleich der Anzahl aller zur Teilnahme an der Wettfahrt berechtigten Boote.

(b) Zusätzlich erhöht sich die Punktzahl eines Bootes wie folgt:

Regelverstoss	Strafpunkte
Regel 28.1, wenn als Ergebnis es selbst oder sein Team einen Vorteil gewonnen hat	10
Dies ist in den Segelanweisungen geändert in: „Ein Boot, das Regel 28.1 verletzt hat, erhält unabhängig von einem Vorteil für sich oder sein Team die angegebenen Strafpunkte	
andere Regelverstösse während der Wettfahrt, für die keine Strafe ausgeführt wurde	6

(c) Nach einer Verhandlung kann das Schiedsgericht folgende Strafen verhängen:

1. Hat ein Boot gegen eine Regel verstossen und ergibt sich daraus, dass sein Team einen Vorteil gewonnen hat, kann es die Punktzahl dieses Bootes erhöhen.
2. Hat ein Boot gegen Regel 1 oder 2 oder Regel 14 mit Verursachung eines Schadens oder einer Verletzung, oder gegen eine Regel verstossen, während es nicht in der Wettfahrt war, kann das Schiedsgericht das Team des Bootes durch die Hälfte oder mehr Wettfahrtgewinne bestrafen oder keine Strafe auferlegen.

(d) Sieger ist das Team mit der niedrigeren Gesamtpunktzahl. Gibt es Punktgleichheit, ist das Team Sieger, das nicht das Boot mit dem ersten Platz aufzuweisen hat.

### D3.2

Wenn alle Boote eines Teams durchs Ziel gegangen sind, aufgegeben haben oder nicht gestartet sind, kann die Wettfahrtleitung die Wettfahrt für beendet erklären. Die Boote des anderen Teams, die zu diesem Zeitpunkt in der Wettfahrt sind, werden mit den Punkten gewertet, die sie erhalten hätten, wenn sie durchs Ziel gegangen wären.



## **D4 Wertung einer Wettfahrtserie**

### **D4.1**

Nehmen zwei oder mehr Teams an einer Wettfahrtserie teil, so ist Sieger der Wettfahrtserie das Team, das die größte Anzahl von Wettfahrten gewonnen hat. Die übrigen Teams werden in der Reihenfolge der Anzahl ihrer Wettfahrtgewinne eingestuft.

### **D4.2**

Gleichstand in einer vollendeten Wettfahrtserie wird nötigenfalls aufgelöst unter Verwendung folgender Kriterien - in der aufgeführten Reihenfolge,

- (a) die Anzahl der bei der Begegnung der gleichrangigen Teams gewonnenen Wettfahrten;
- (b) die bei der Begegnung der gleichrangigen Teams vergebenen Punkte;
- (c) wenn zwei Teams gleichrangig bleiben, die letzte Wettfahrt zwischen ihnen;
- (d) die in allen Wettfahrten gegen gemeinsame Gegner vergebenen Gesamtpunkte;
- (e) in Ausseglein, wenn möglich, sonst ein Losentscheid.

Wird ein Gleichstand hierdurch teilweise aufgelöst, müssen die verbleibenden Gleichstände durch erneuten Beginn bei Regel D4.2(a) aufgelöst werden

### **D4.3**

Wenn eine Serie nicht vollständig ist, werden die Teams auf Grund der Ergebnisse der vollständigen Runden eingestuft und Gleichstände werden durch Verwendung von Ergebnissen der Wettfahrten zwischen den punktgleichen Teams in der unvollständigen Runde aufgelöst. Wenn keine vollständige Runde zustande gekommen ist, werden die Teams in der Reihenfolge ihres Anteils an gewonnenen Wettfahrten eingestuft. Weitere Gleichstände müssen wie in Regel D4.2 vorgesehen aufgelöst werden.

## **D5 Ausfall bei Bereitstellung der Boote durch den Veranstalter**

**D5.1** Ein bereitgestelltes Boot, das einen Ausfall hat und daraufhin Wiedergutmachung beantragt, muss bei der ersten vernünftigen Gelegenheit eine rote Flagge setzen und, wenn möglich, die Wettfahrt fortsetzen. Die Wettfahrtleitung muss den Antrag wie in den Regeln D5.2 und D5.3 vorgesehen entscheiden.

**D5.2** Entscheidet die Wettfahrtleitung, dass die Zieldurchgangsposition eines Bootes wesentlich beeinträchtigt wurde, dass der Ausfall nicht auf ein Verschulden der Besatzung zurückzuführen war und dass eine verhältnismäßig sachkundige Besatzung den Ausfall unter den gegebenen Umständen nicht hätte vermeiden können, muss sie eine so gerecht wie mögliche Entscheidung treffen. Das kann sein: die Wettfahrt neu aussegeln zu lassen oder, falls die Zieldurchgangsposition des Bootes absehbar war, ihm die dieser Position entsprechenden Punkte zuzuweisen. Ist die Position des Bootes zum Zeitpunkt der Havarie zweifelhaft, so ist zuungunsten des Bootes zu entscheiden.

**D5.3** Eine Havarie infolge schadhafte gestellten Materials oder aufgrund eines Regelverstosses durch einen Konkurrenten ist in der Regel nicht als Verschulden der Besatzung anzusehen, während ihr eine Havarie infolge Nachlässigkeit, Kenterung oder eines Regelverstosses durch ein Boot der gleichen Mannschaft anzulasten ist. Bestehen Zweifel am Verschulden der Besatzung, muss zugunsten des Bootes entschieden werden

## Mögliche Wertungen in einer Wettfahrt nach WR D3

(ohne Gewähr und kein Anspruch auf Vollständigkeit, es gelten die WR und die Segelanweisungen)

1. Jedes Boot, das durch Ziel geht, egal ob es Regel 28.1 verletzt hat oder nicht, erhält die Punkte, die seinem Zieldurchgangsplatz entsprechen.  
(1. = 1 Pkt, 2. = 2 Pkte. usw.)
2. Jedes andere Boot erhält die Punkte, die der Zahl der startberechtigten Boote entspricht.  
( 8 Punkte für DNS, DNF)
3. Zusätzlich werden die Punkte eines Bootes erhöht:
  - (a) Um 10 Strafpunkte, wenn Regel 28.1 verletzt wurde und das Boot oder Team daraus einen Vorteil hat. (Hierunter fällt auch immer die Wertung OCS, siehe Punkt 1.5 der Segelanweisungen!)
  - (b) Um 6 Strafpunkte, wenn in der Wettfahrt eine andere Regel verletzt wurde und das Boot keine Strafe angenommen hat.

### Beispiele:

- Ein Team segelt Platz 1, 2, 4, 5 und ein Boot dieses Teams hatte Frühstart, dann erhält dieses Team  $1+2+4+5+10=22$  Punkte. Das andere Team hat dann  $3+6+7+8=24$  Punkte, das erste Team gewinnt.
- Ein Team segelt Platz 1, 2, 3, 7 und ein Boot dieses Teams hatte Frühstart, dann erhält dieses Team  $1+2+3+7+10=23$  Punkte. Das andere Team hat dann  $4+5+6+8=23$  Punkte, dieses Team gewinnt, da es punktgleich ist, aber keinen 1. Platz hat.
- Ein Boot hat Frühstart, segelt weiter ohne hinter die Startlinie zurückzukehren und gibt dann auf: Es erhält 8 Punkte plus 10 Strafpunkte.
- Zwei Boote kentern und gehen nicht innerhalb des Zeitlimits durchs Ziel: Sie erhalten beide 8 Punkte.


Zusätzliche Strafen, die Schiedsrichter verhängen können, sind hier nicht berücksichtigt

Umpiring Team  
Sailing





Umpiring Team  
Sailing

- 
1. Know the general route round the course
  2. Position to see anticipated moves
  3. Be positioned to move to the next incident smoothly
  4. Avoiding “No Go Areas”





# Team Sailing Umpire Conventions



Umpiring Team  
Sailing

- We umpire just one team...the team with the lowest letters/numbers.



# Team Sailing Umpire Conventions

- We umpire just one team...the team with the lowest letters/numbers.
- Boats are umpired on a geographical position basis.



# Team Sailing Umpire Conventions

- We umpire just one team...the team with the lowest letters/numbers.
- Boats are umpired on a geographical position basis.
- Each Umpire boat typically has two umpires. For much of the racing each umpire tracks his own boat.



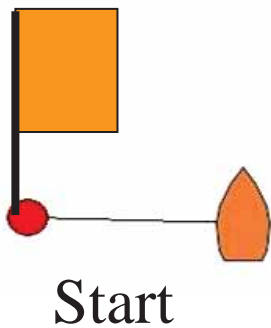
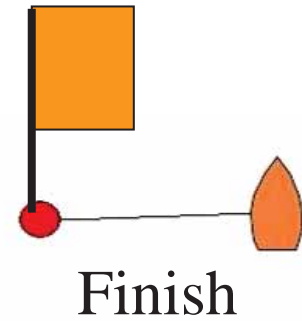


# Team Sailing Umpire Conventions

- Each Umpire when tracking a specific boat should still verbalise umpire dialogue. “I am not keeping clear etc...” (not too loudly)

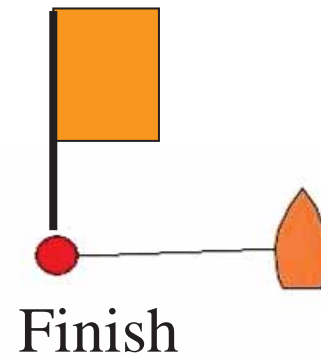
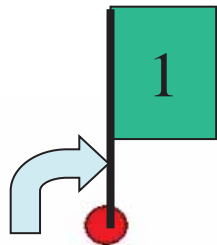


# The "S" (or digital N) Course

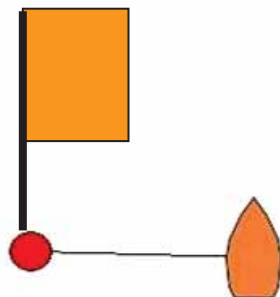




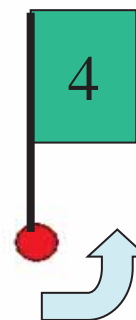
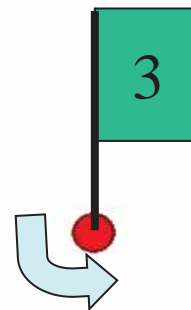
# The “S” (or digital N) Course



Finish



Start







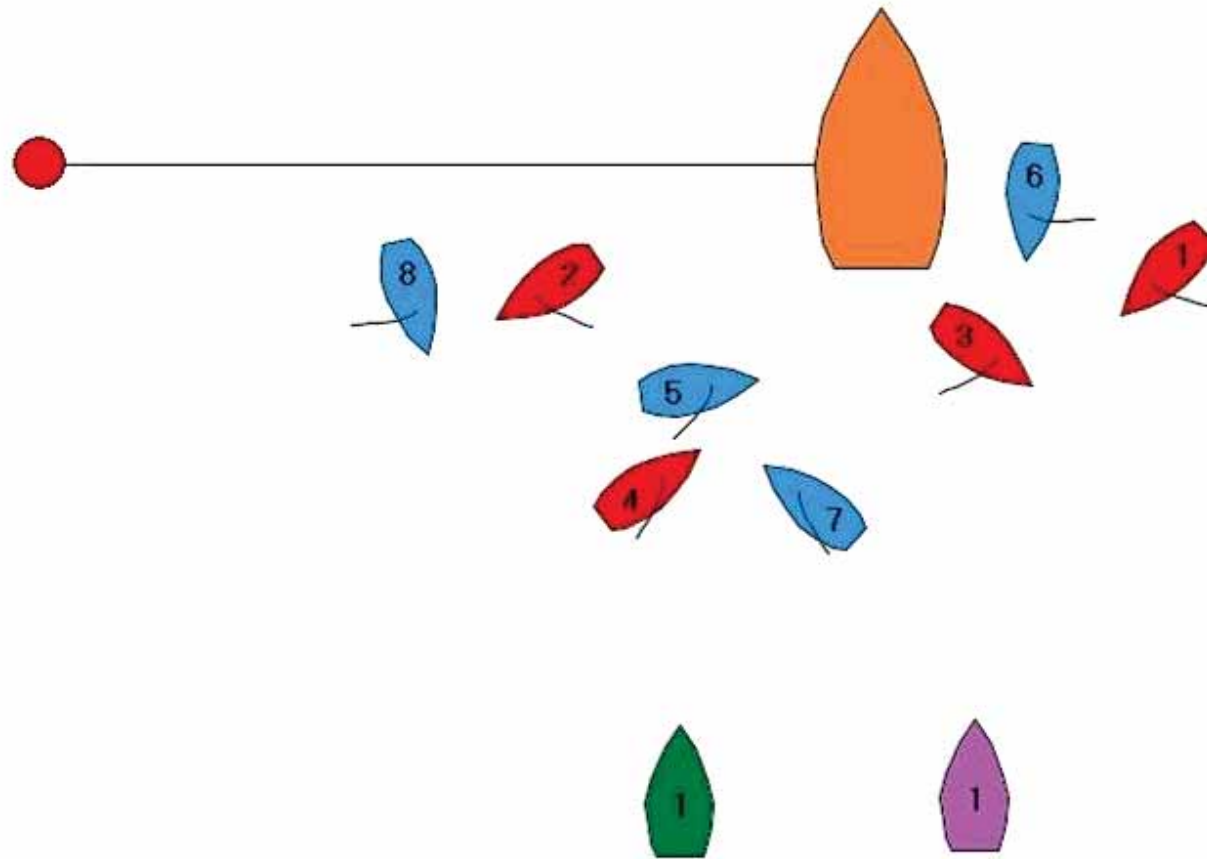
Umpiring Team  
Sailing

# Pre Start Boat Tracking



Prestart can look like this.....

Umpiring Team  
Sailing





Umpiring Team  
Sailing

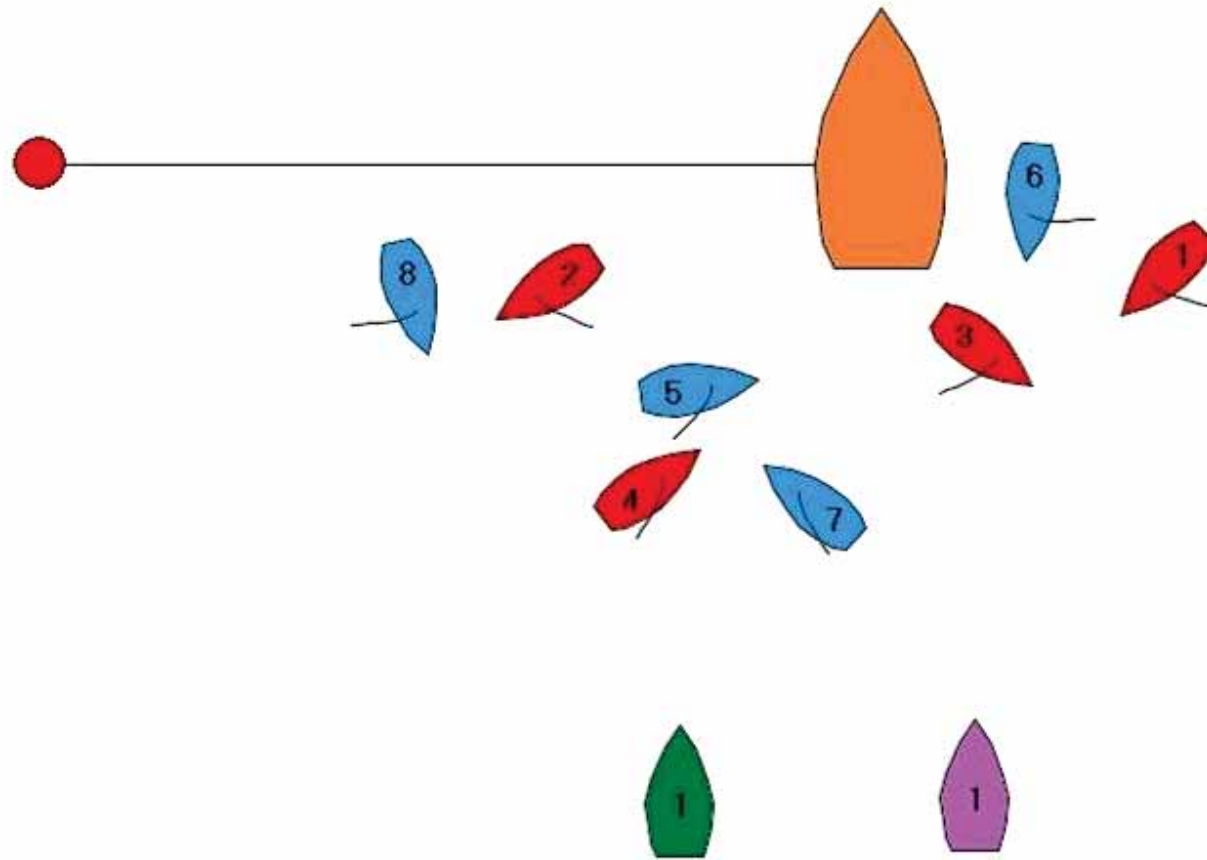


...or even this



This is why we umpire just one team

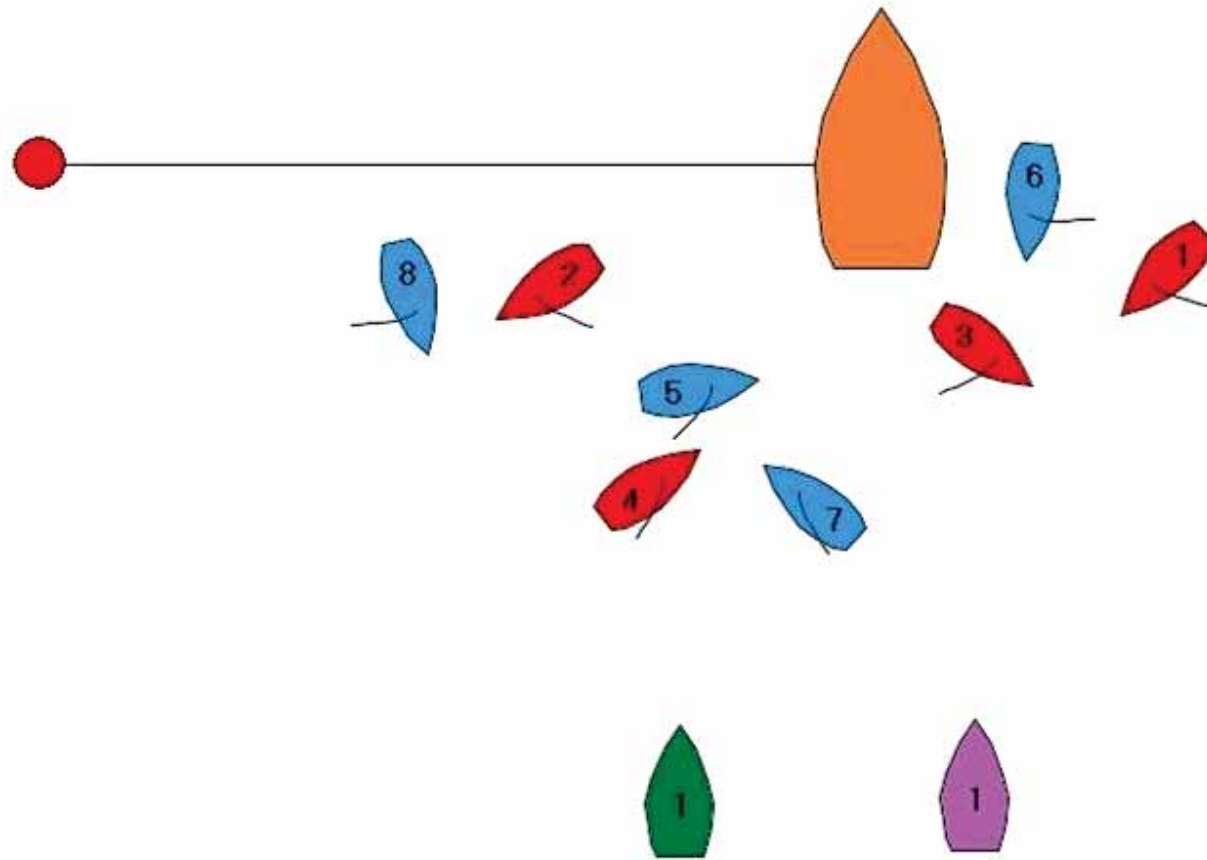
Umpiring Team  
Sailing







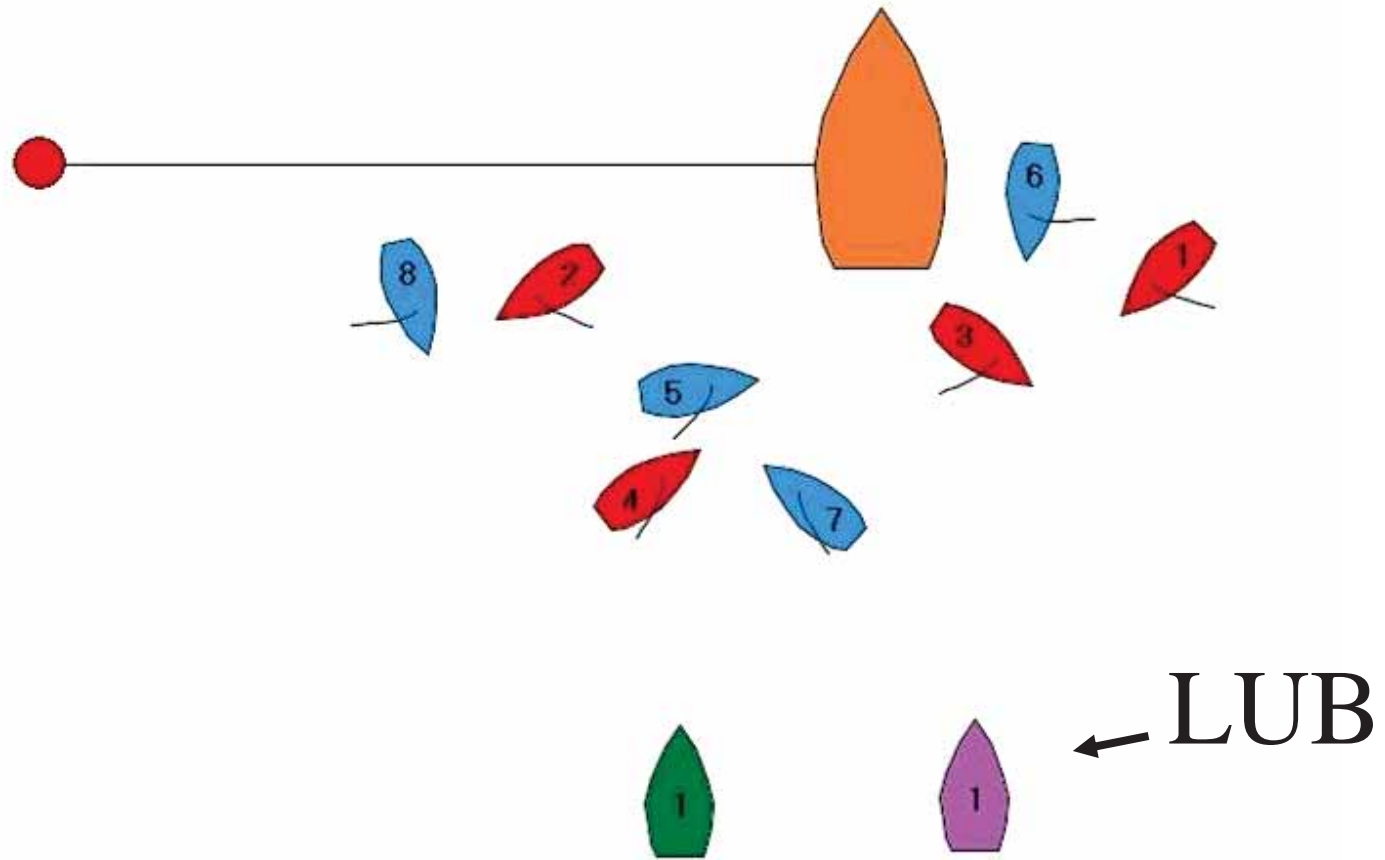
the team with the lowest letter number...here the **Red Team**.





The Lead Umpire boat (LUB) takes the Committee Boat end of the line.

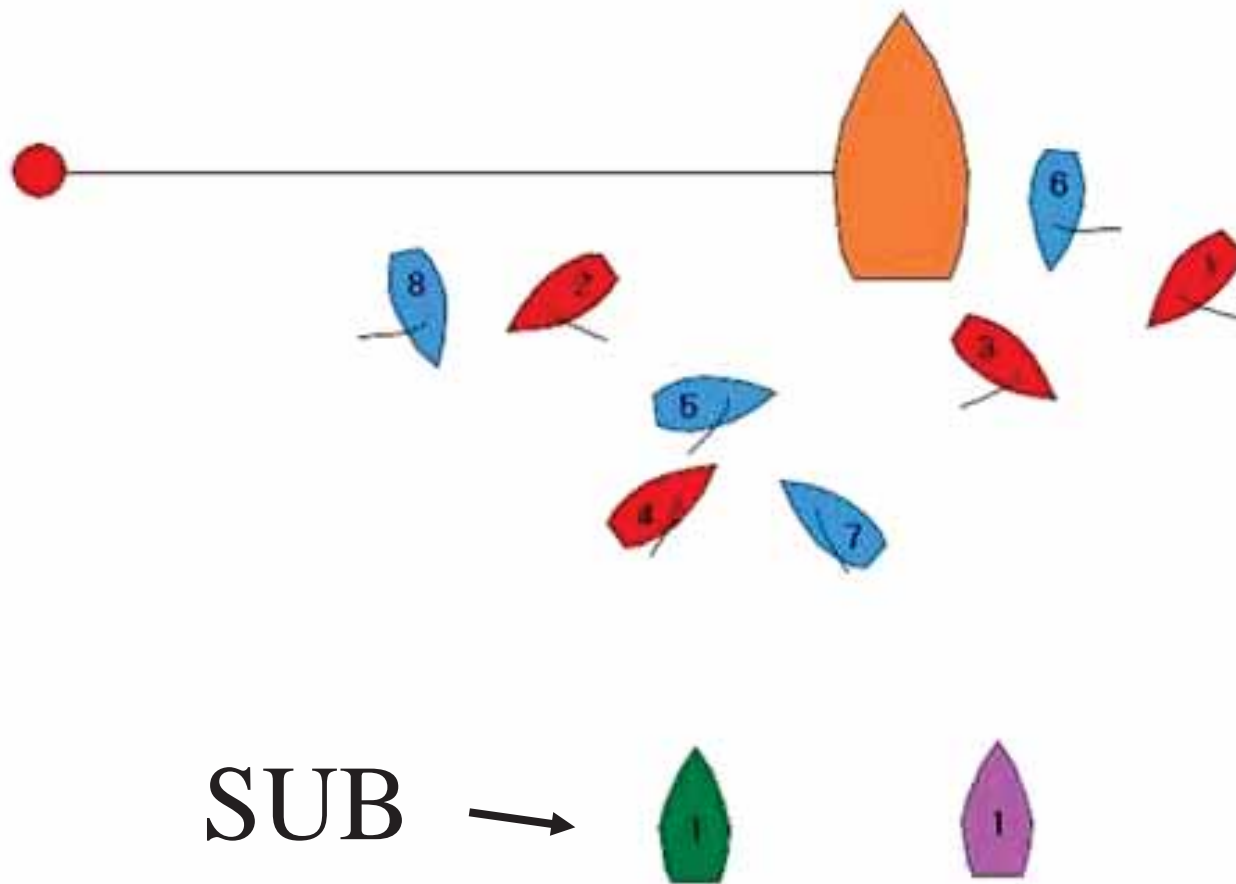
Umpiring Team  
Sailing





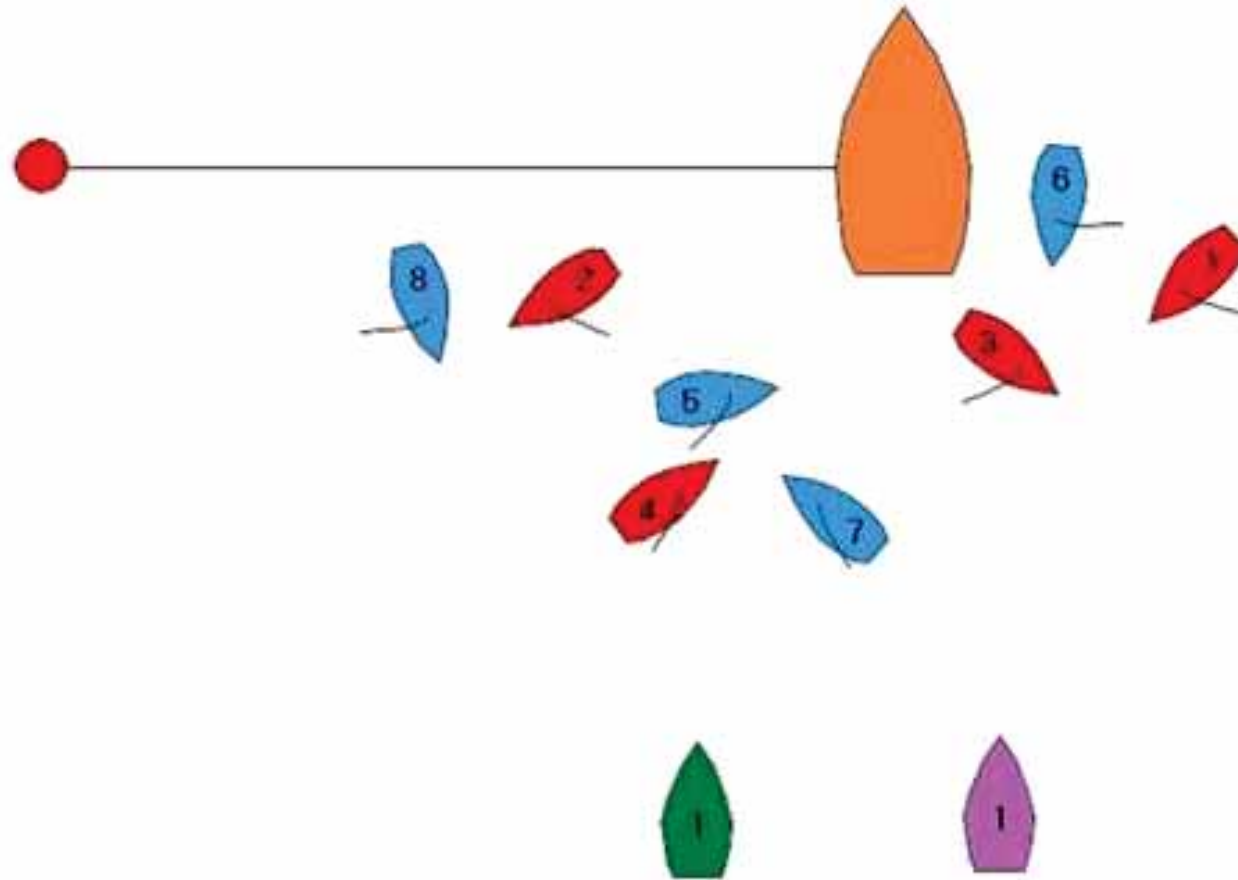
Umpiring Team  
Sailing

The Second Umpire boat (SUB) is  
on the port side of the LUB





# Targeting the Boats





# We have 2 Umpires per Umpire Boat

Umpiring Team  
Sailing







# For the LUB







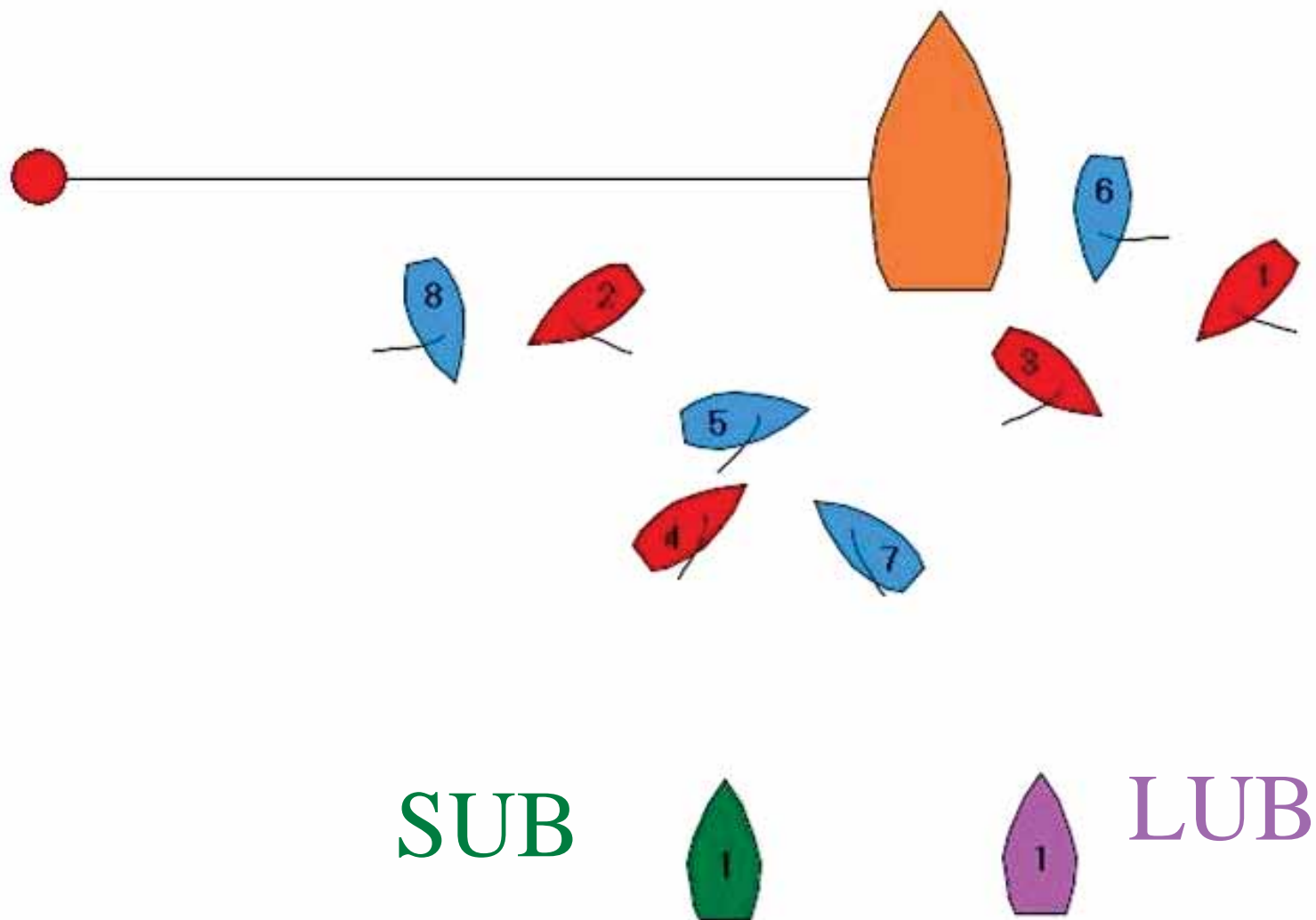
Umpiring Team  
Sailing

Same for SUB



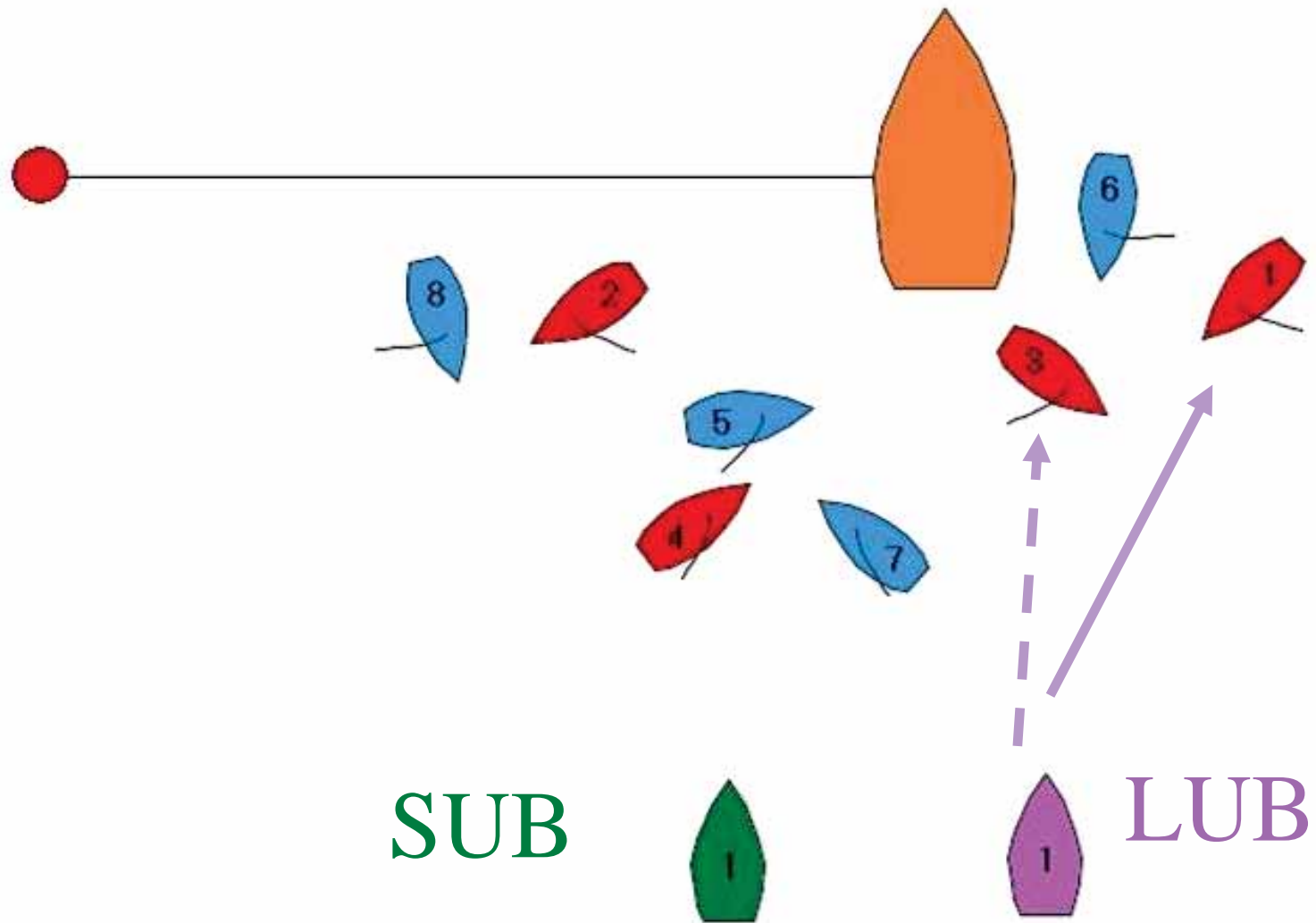
# Targeting the Boats

Umpiring Team  
Sailing





**LUB1 takes the furthest right.  
LUB2 takes the next.**

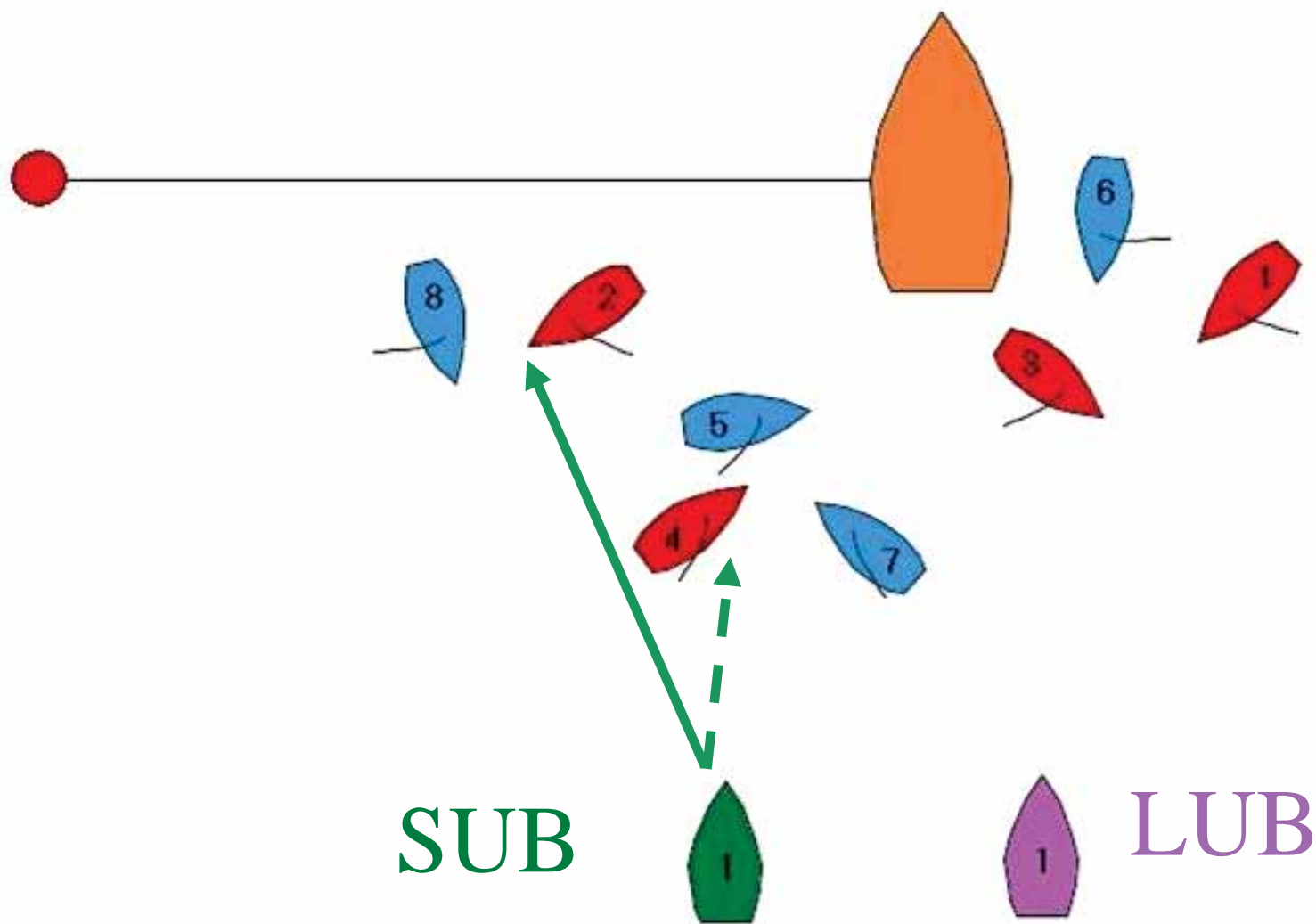






Umpiring Team  
Sailing

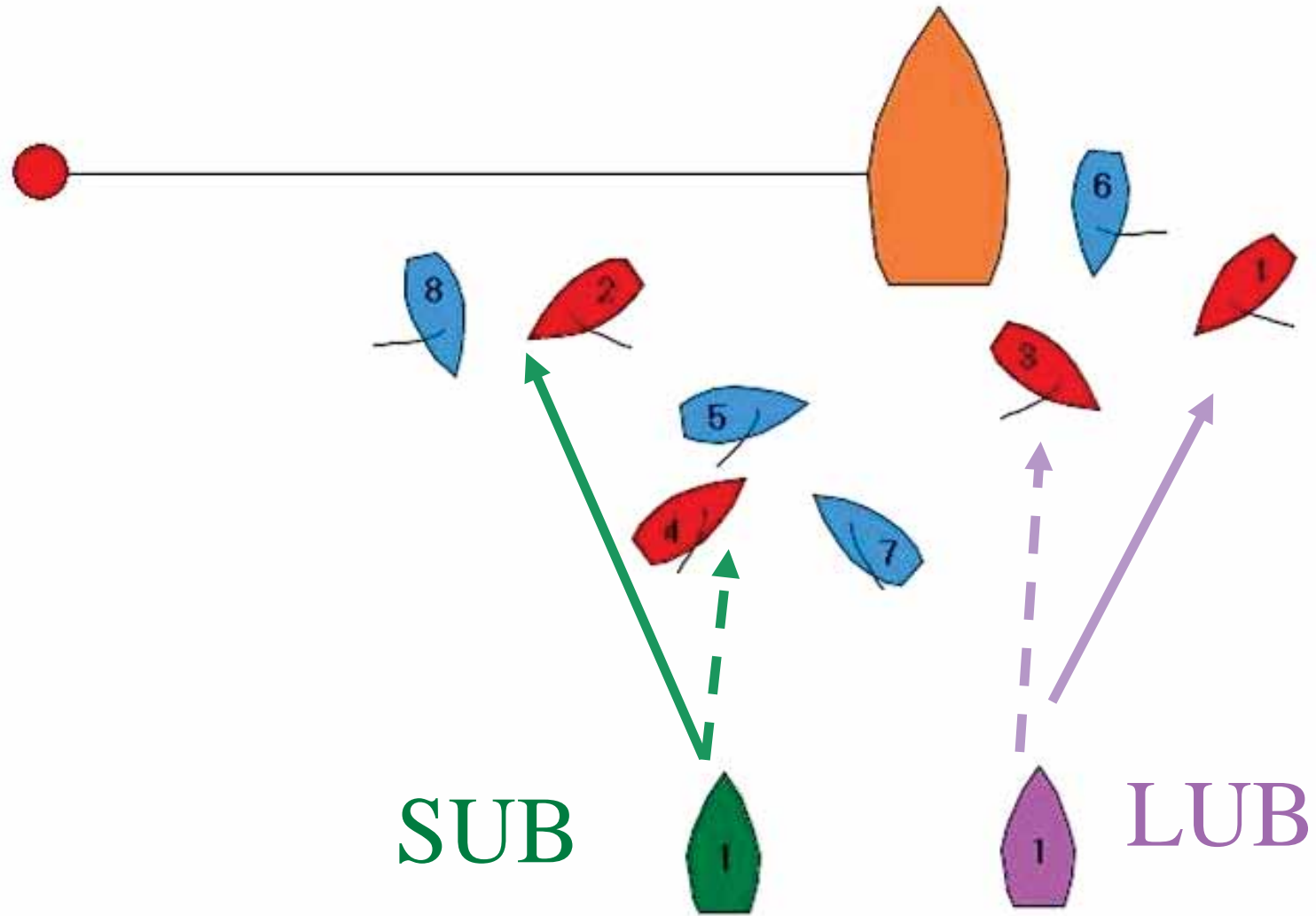
**SUB1 takes the furthest left. SUB2 takes the next left.**





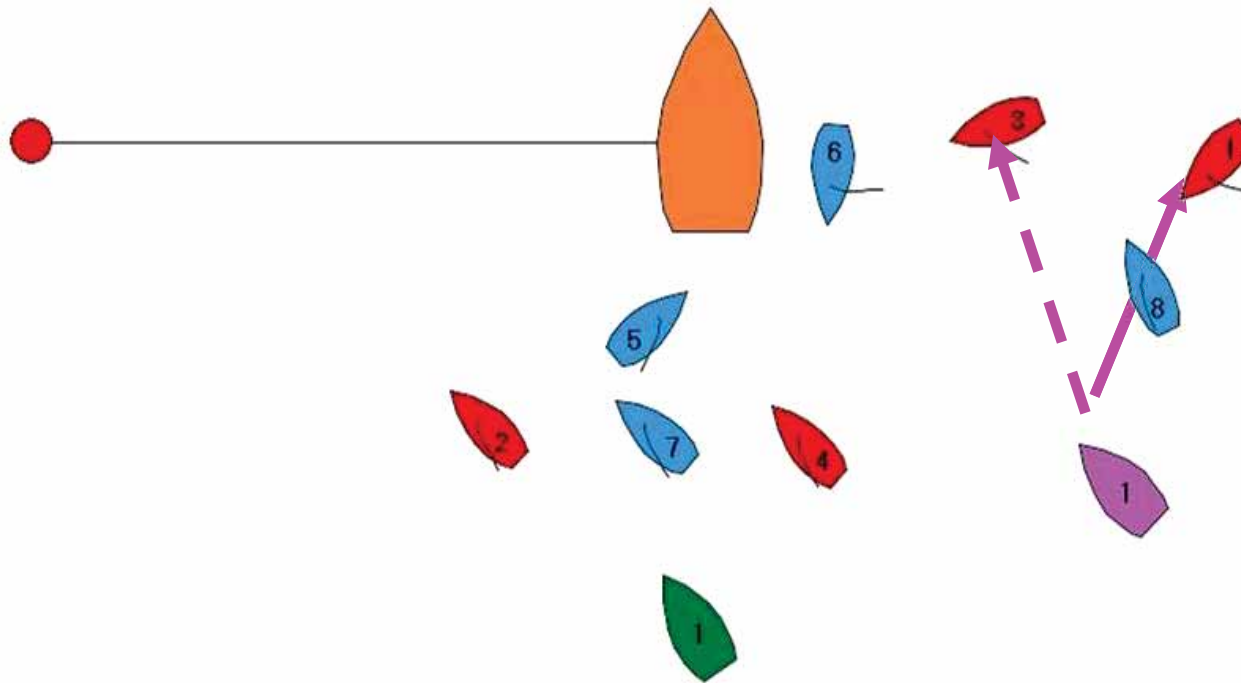
Umpiring Team  
Sailing

All Red boats are being umpired..





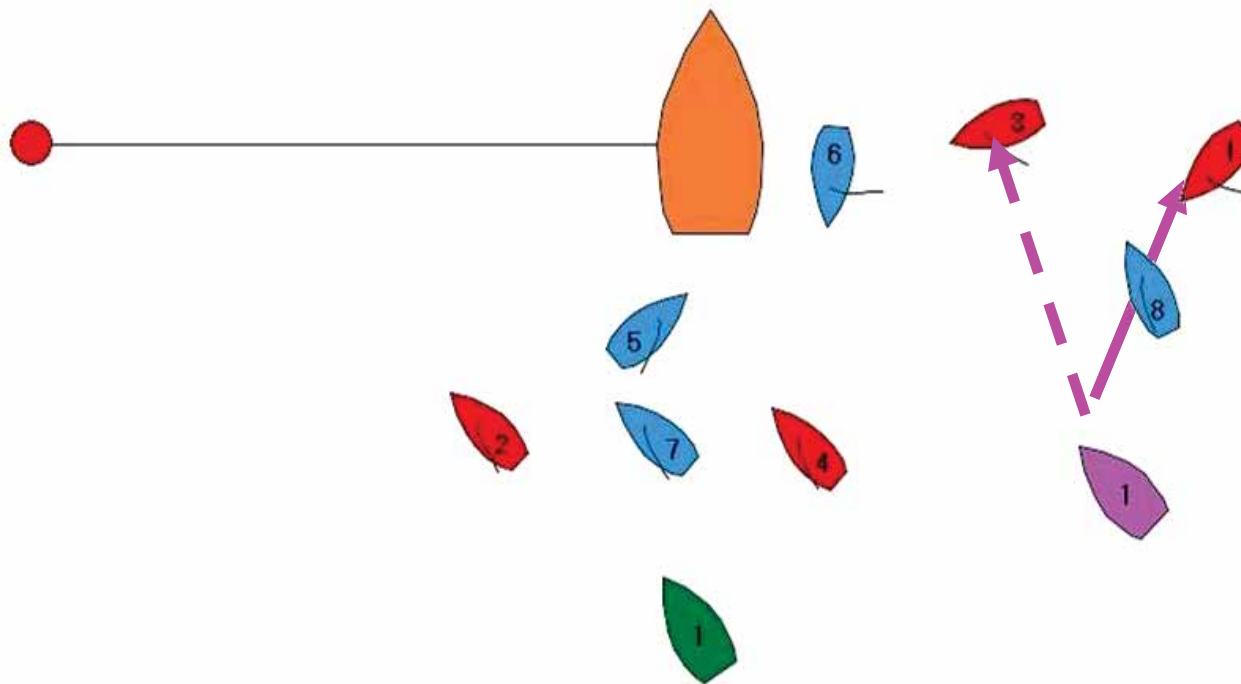
# The Driver decides which boat..





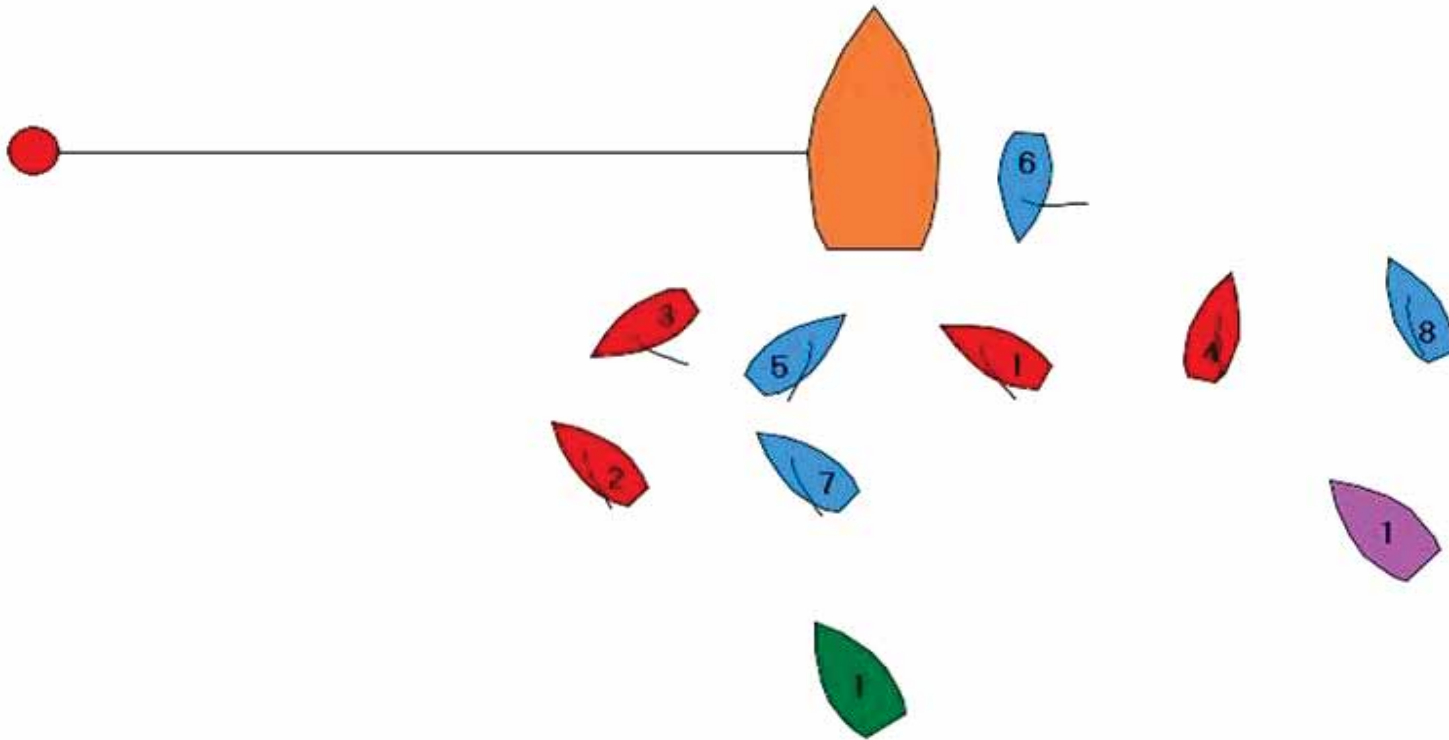
Umpiring Team  
Sailing

LUB1 “I have 1 you take 3”



Things change...

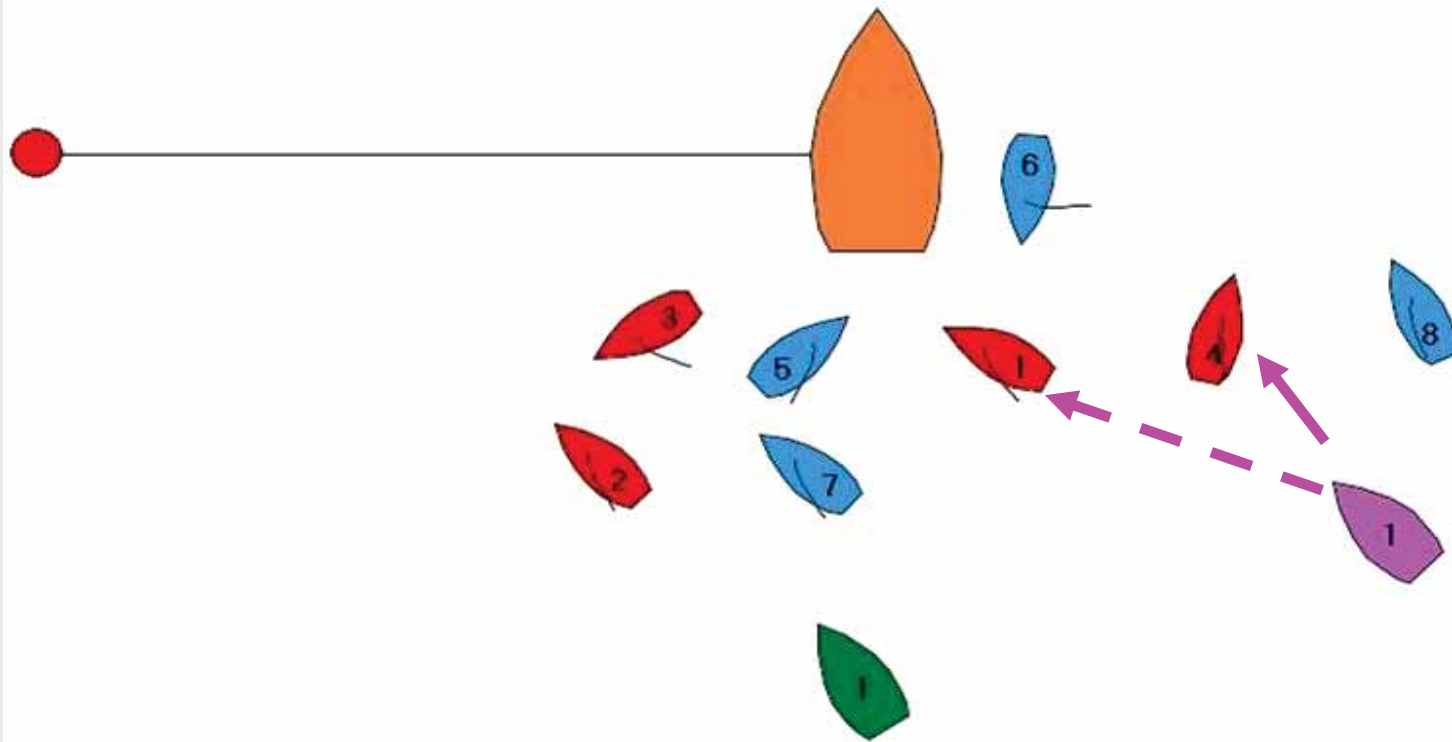
Umpiring Team  
Sailing

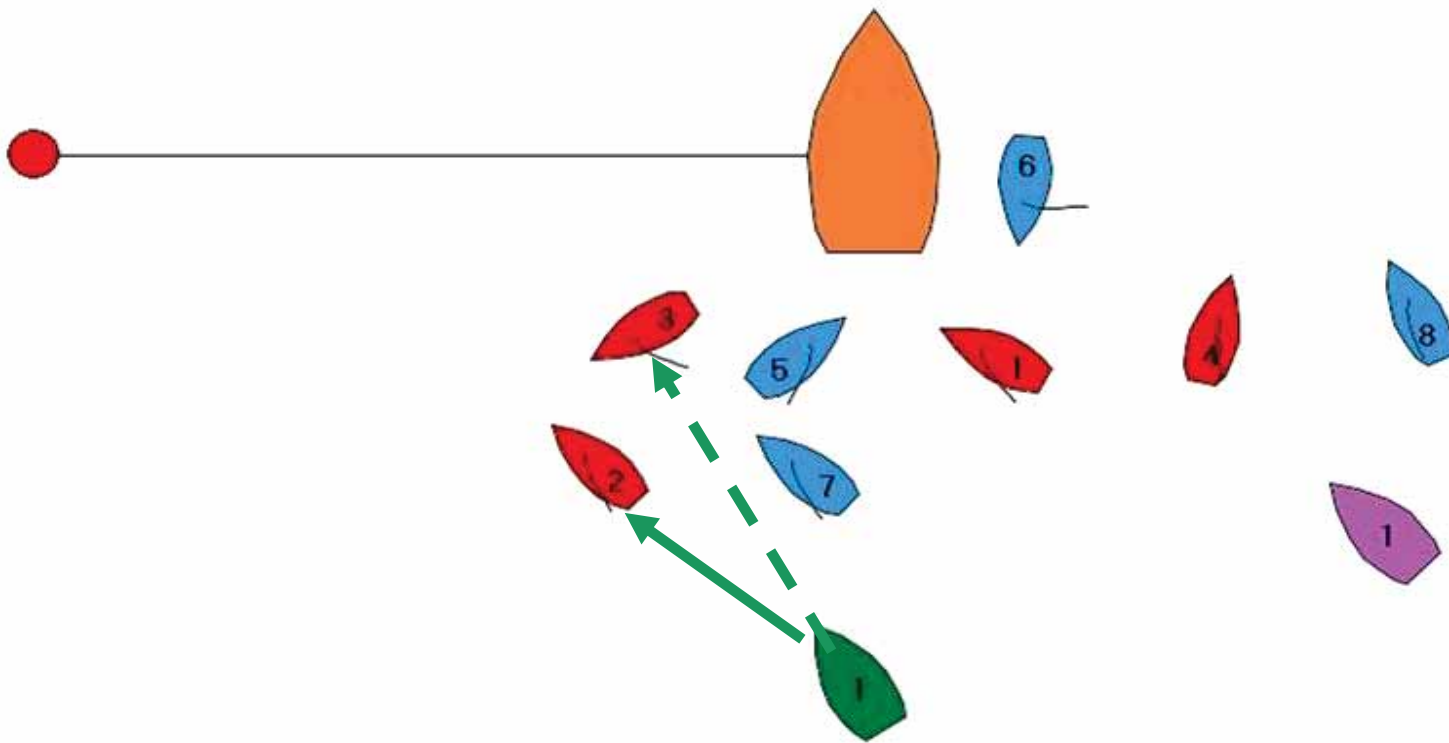






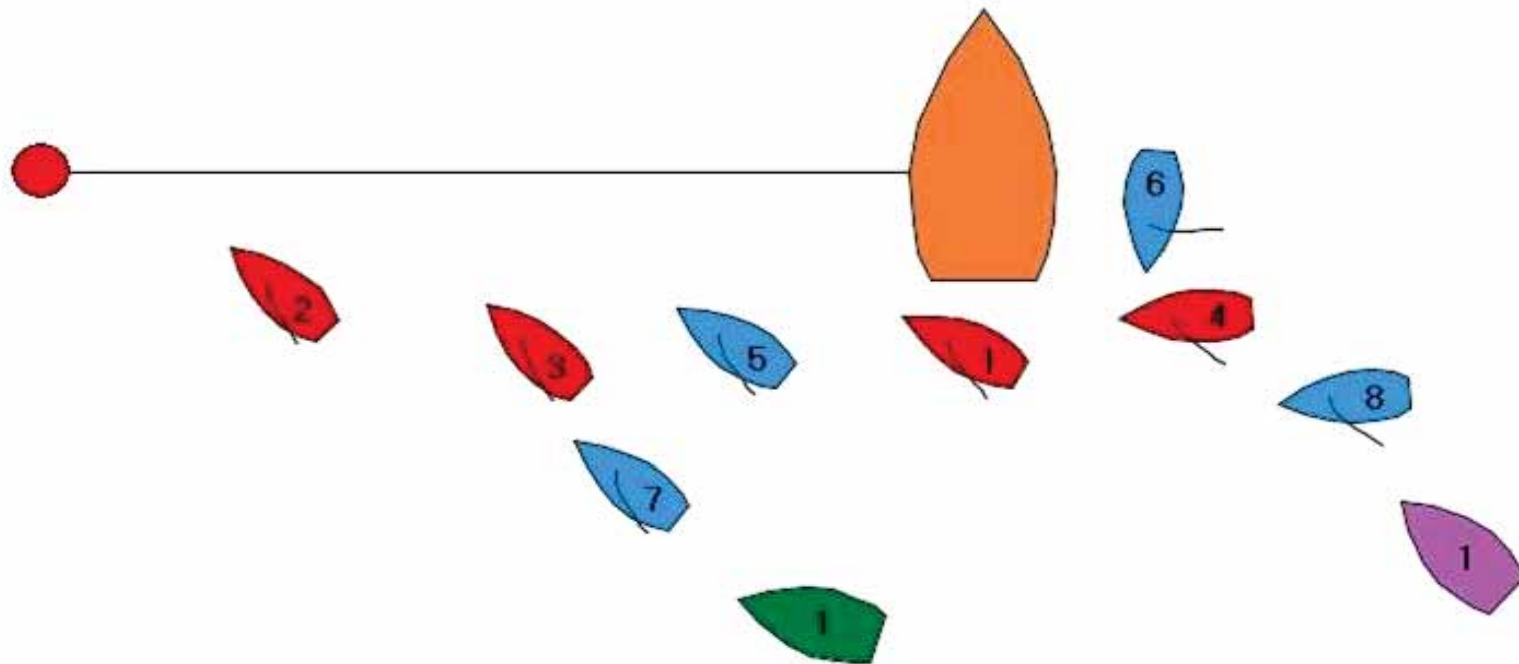
# LUB1 "I have 4 you take 1"







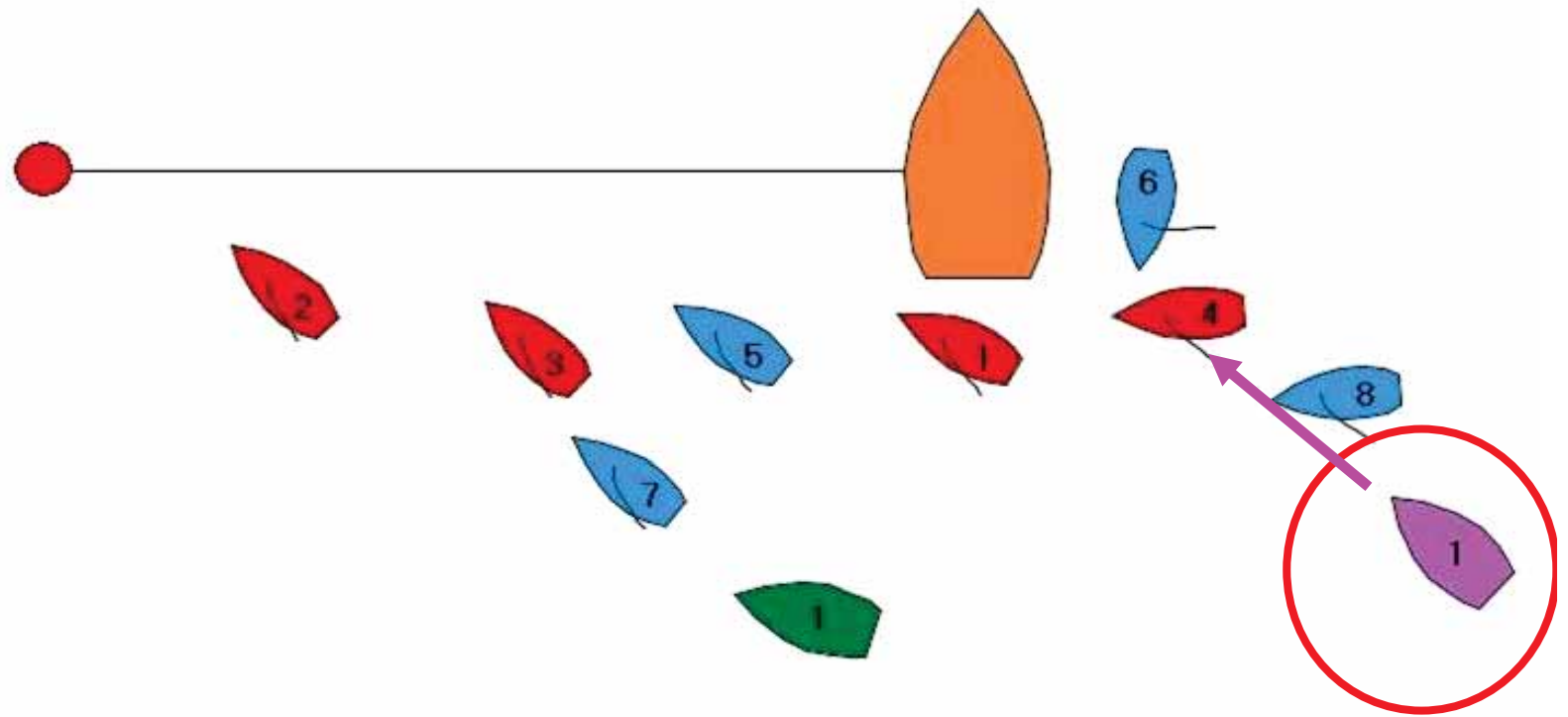
# Approaching the line to start





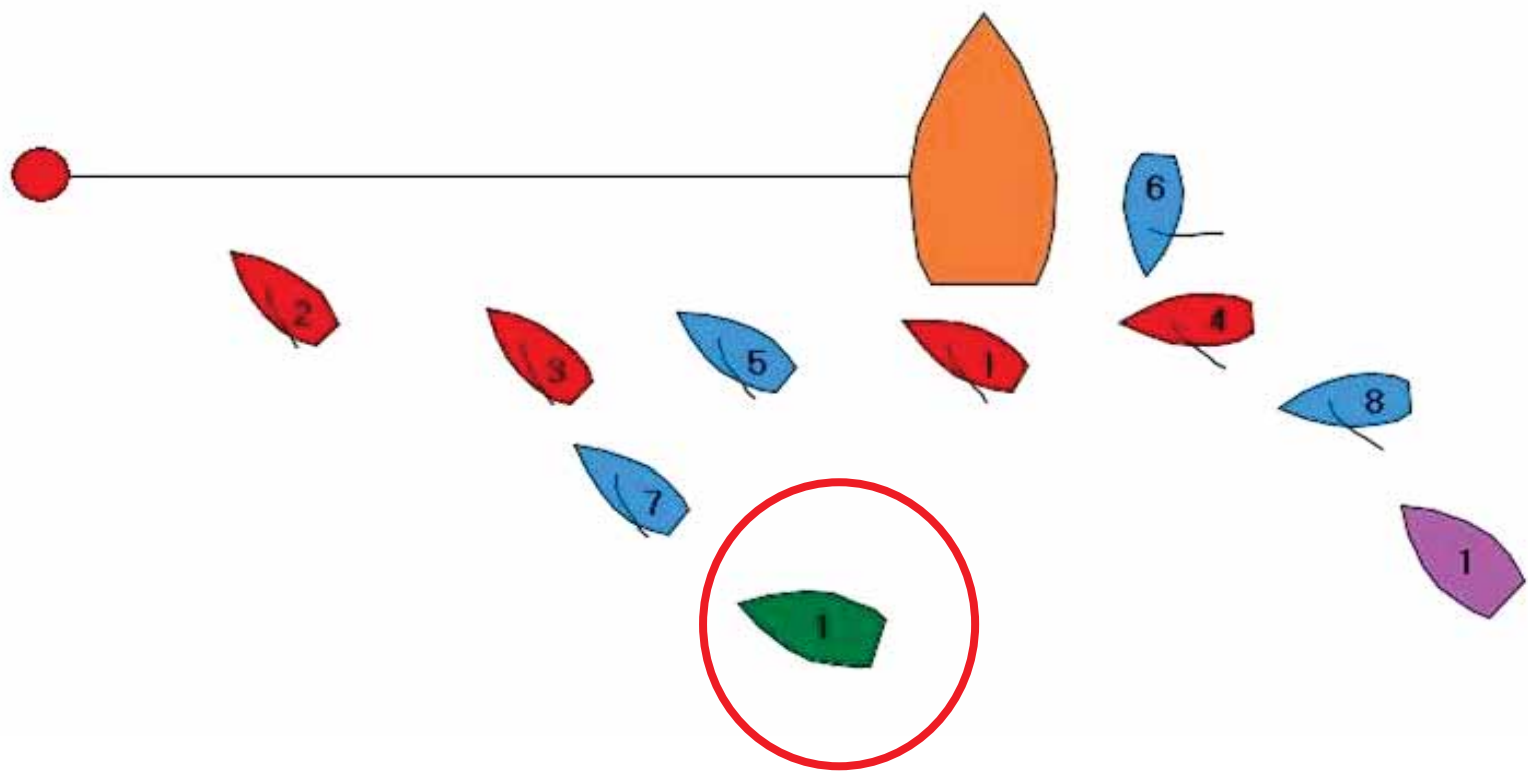


# LUB1 tracks the boat starting closest to the committee boat.





**SUB should track the other Red boats to the left of the LUB.**





In the last 10-15seconds

Umpires must keep to  
*their* boats ensuring  
they know how  
overlaps were  
established.

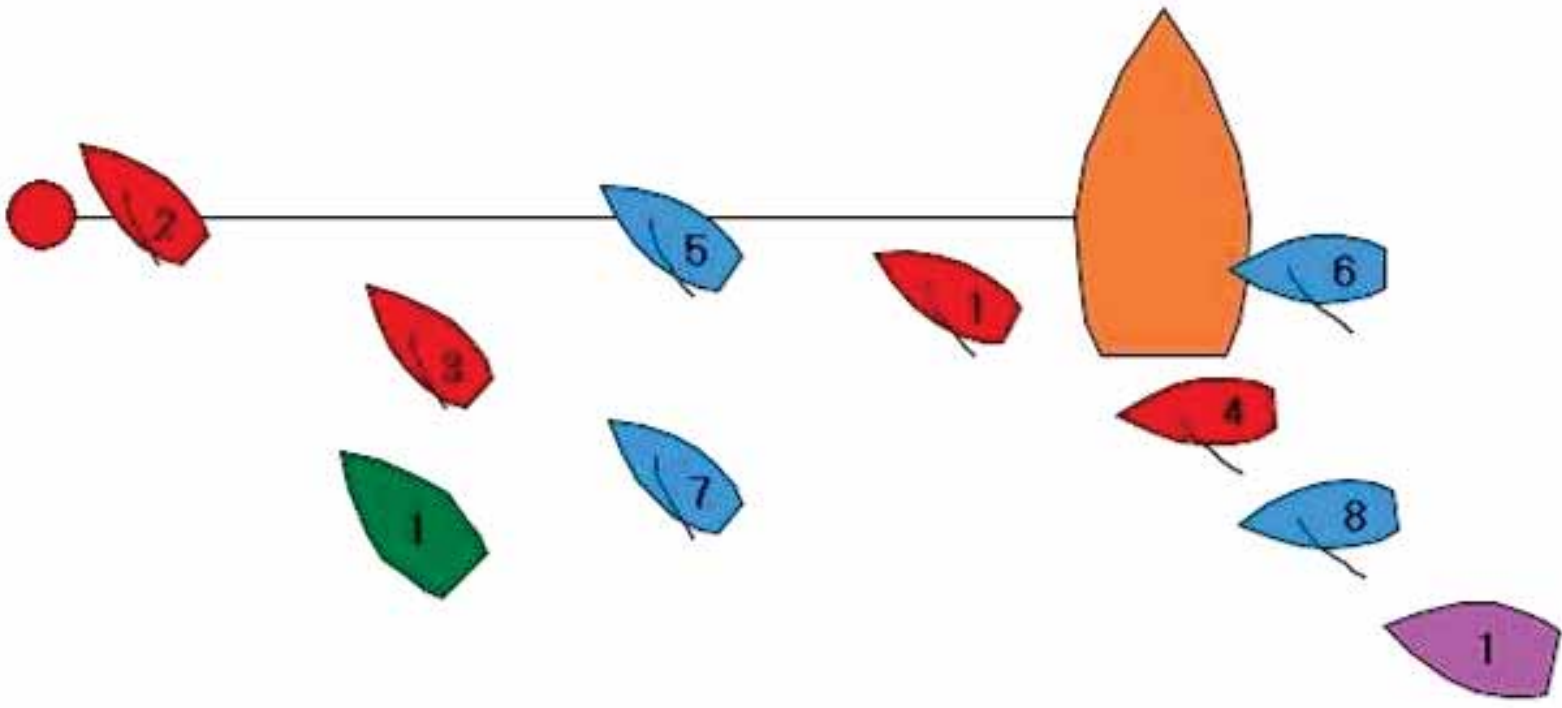


# At the Start

Umpiring Team  
Sailing



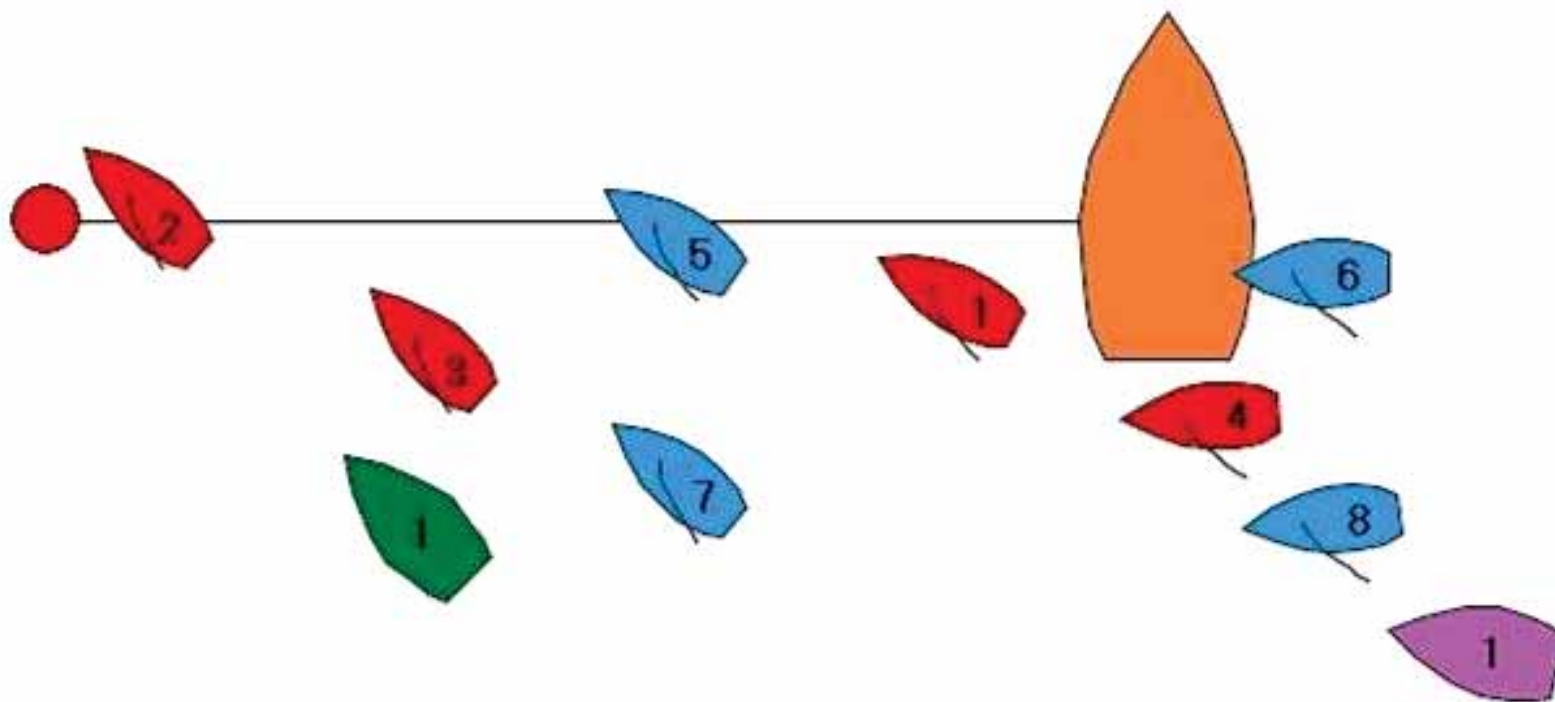
Umpiring Team  
Sailing





Umpiring Team  
Sailing

# Watch Blue for OCS and Rule 42



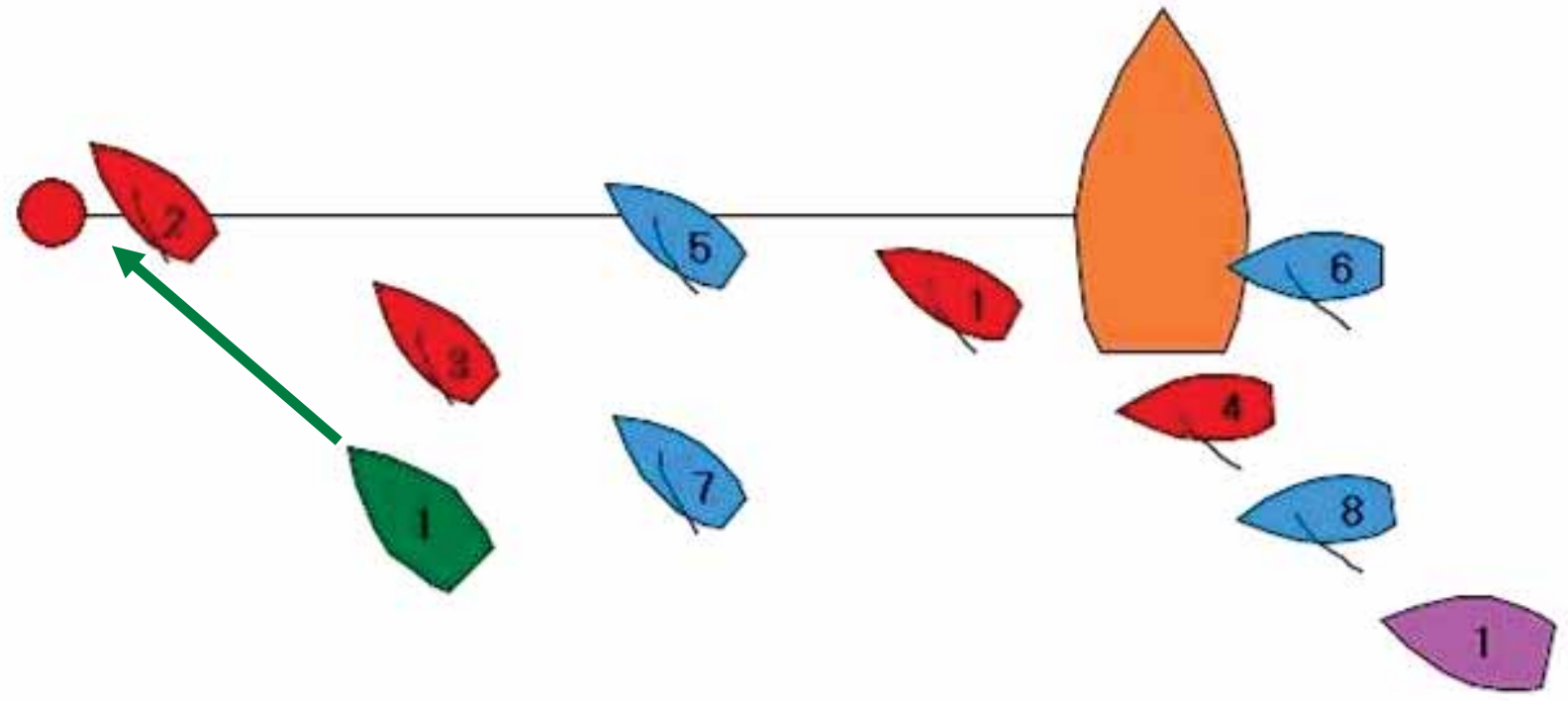




Umpiring Team  
Sailing



**SUB keep an eye on the mark.**





## Why OCS?

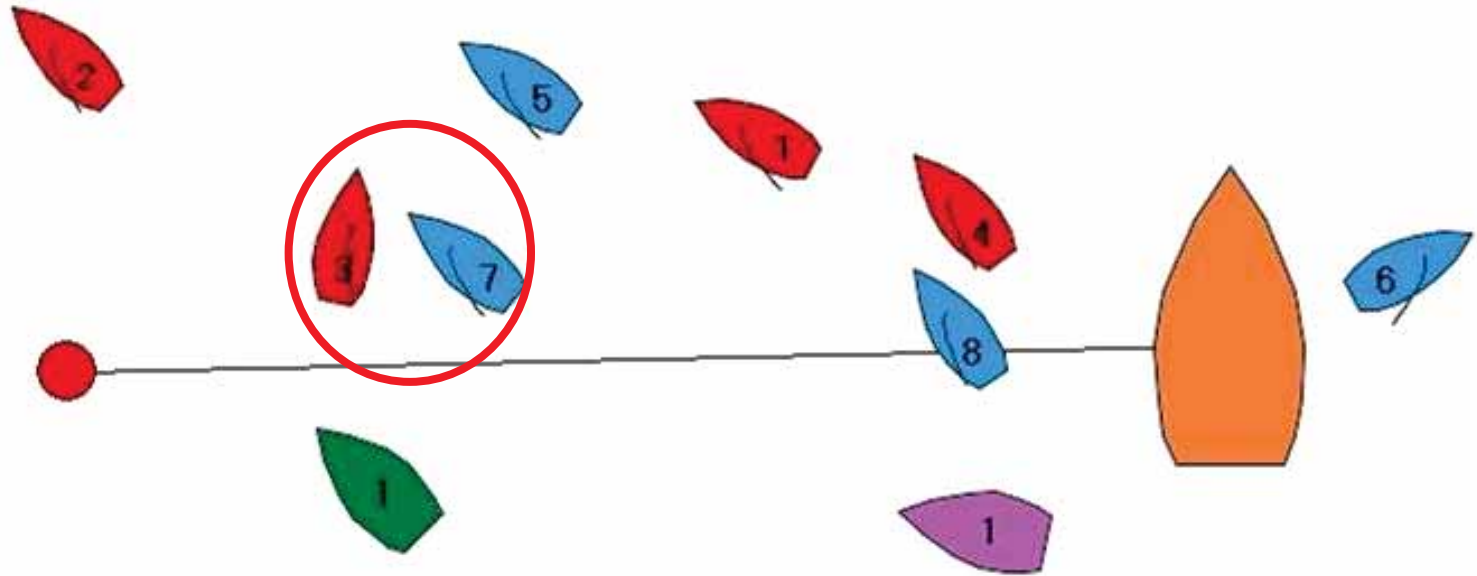
- If a boat is OCS it will have to return ...and you do not want to be in the way.
- If you are... it is better to go astern or stop...rather than accelerating away.

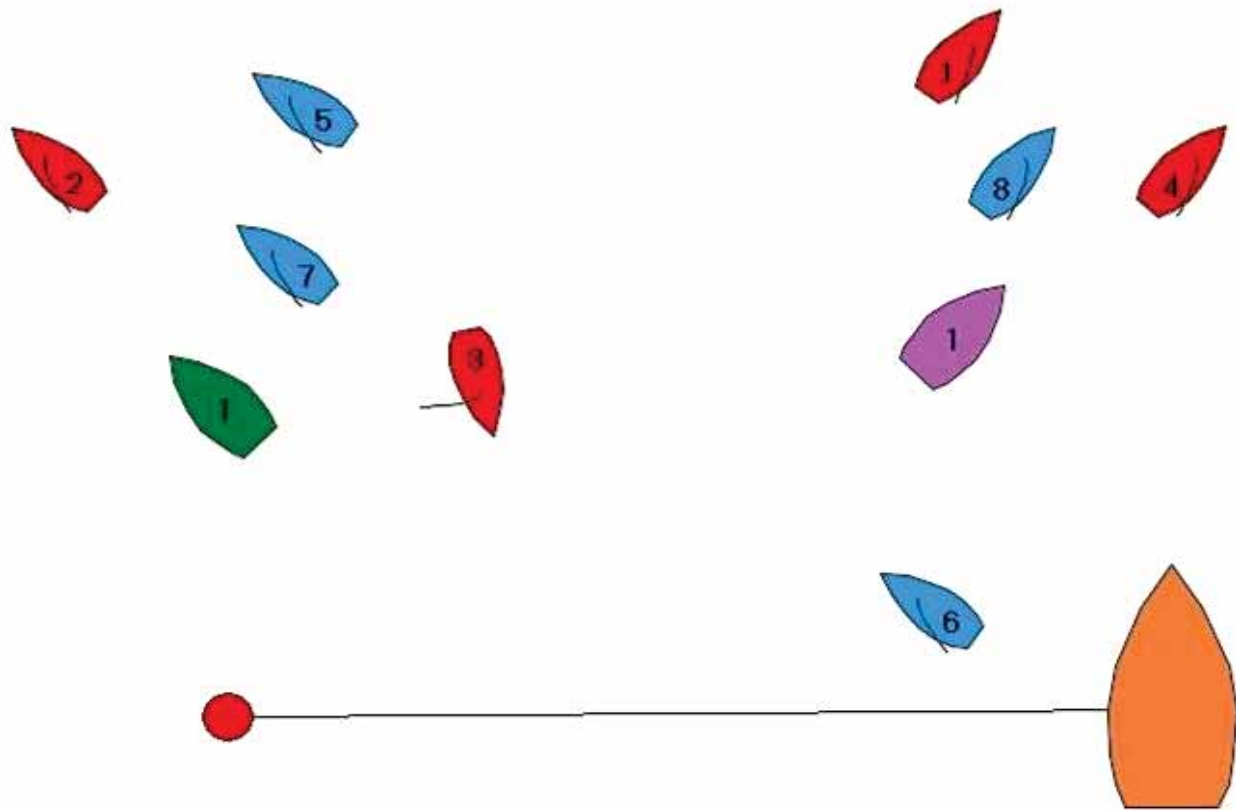


## After the start

Umpires should keep tracking *their* boats for the first 30 meters or so to ensure all ‘accidental’ incidents are covered

Umpiring Team  
Sailing

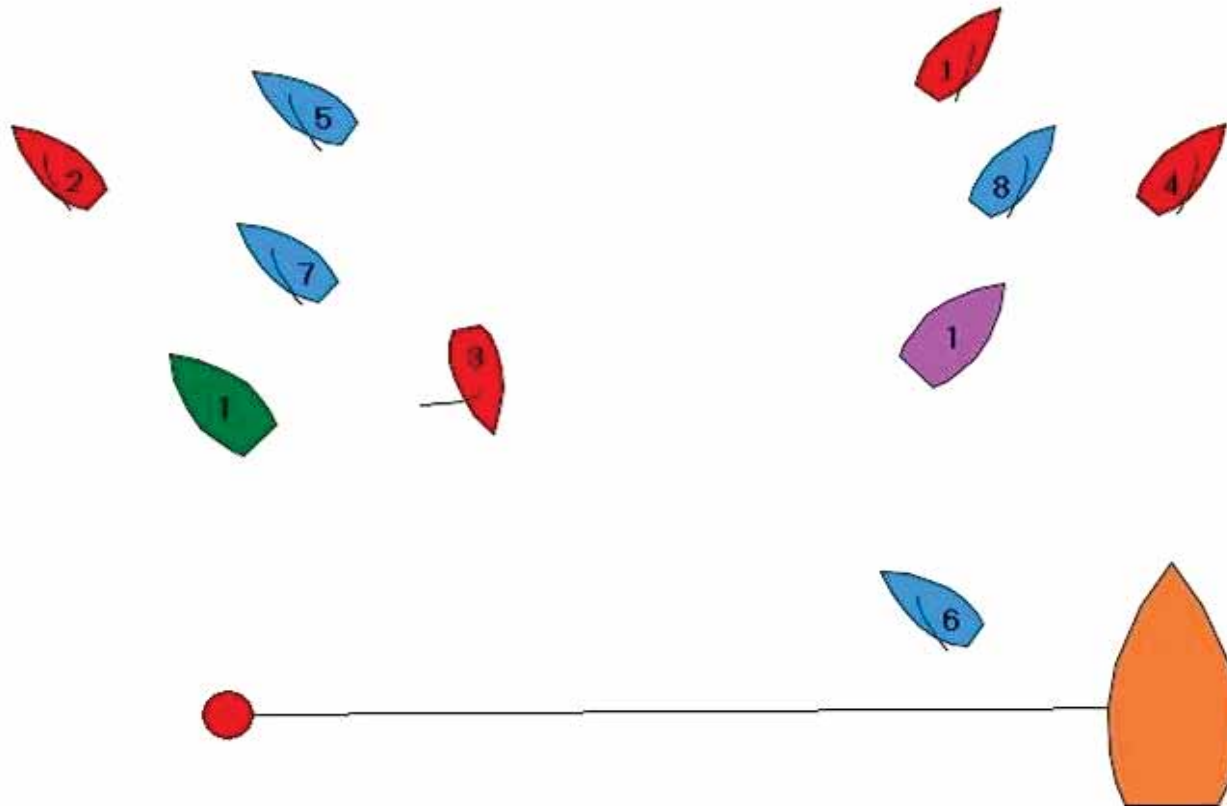






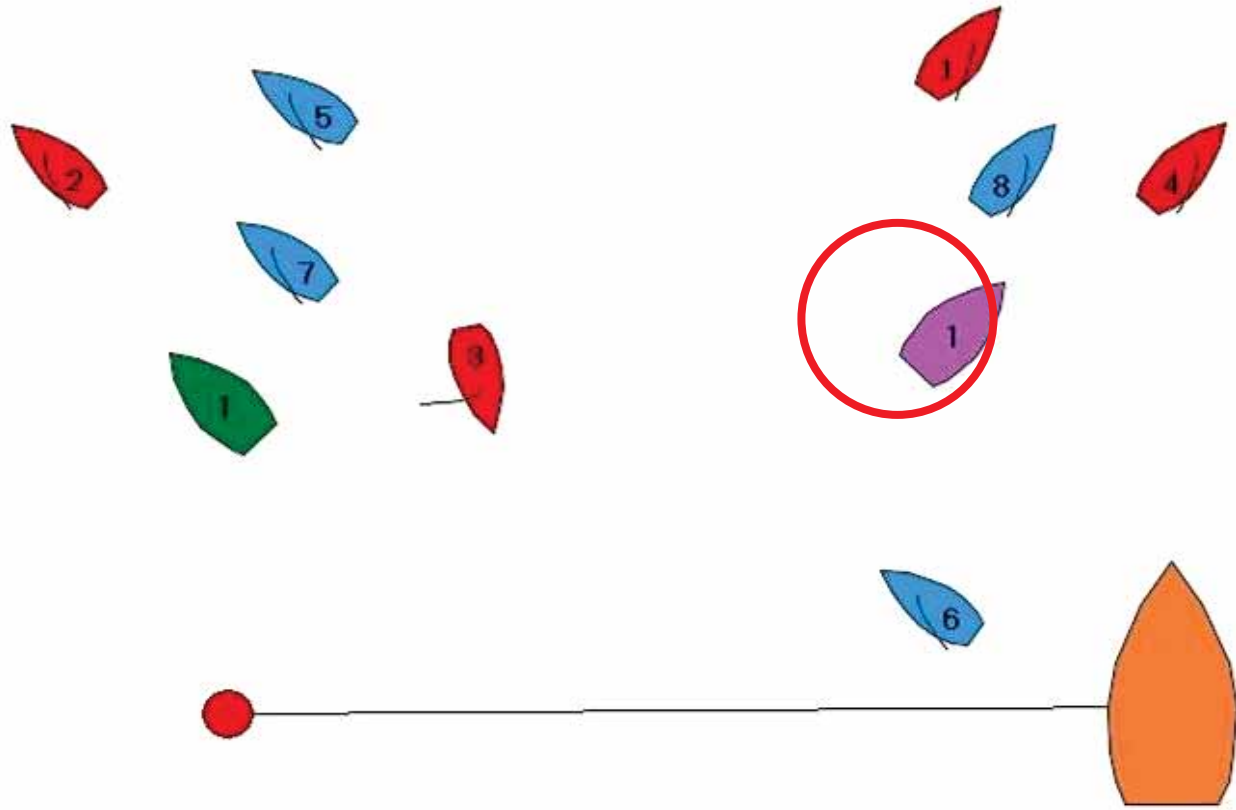
The fleet typically splits left and right.

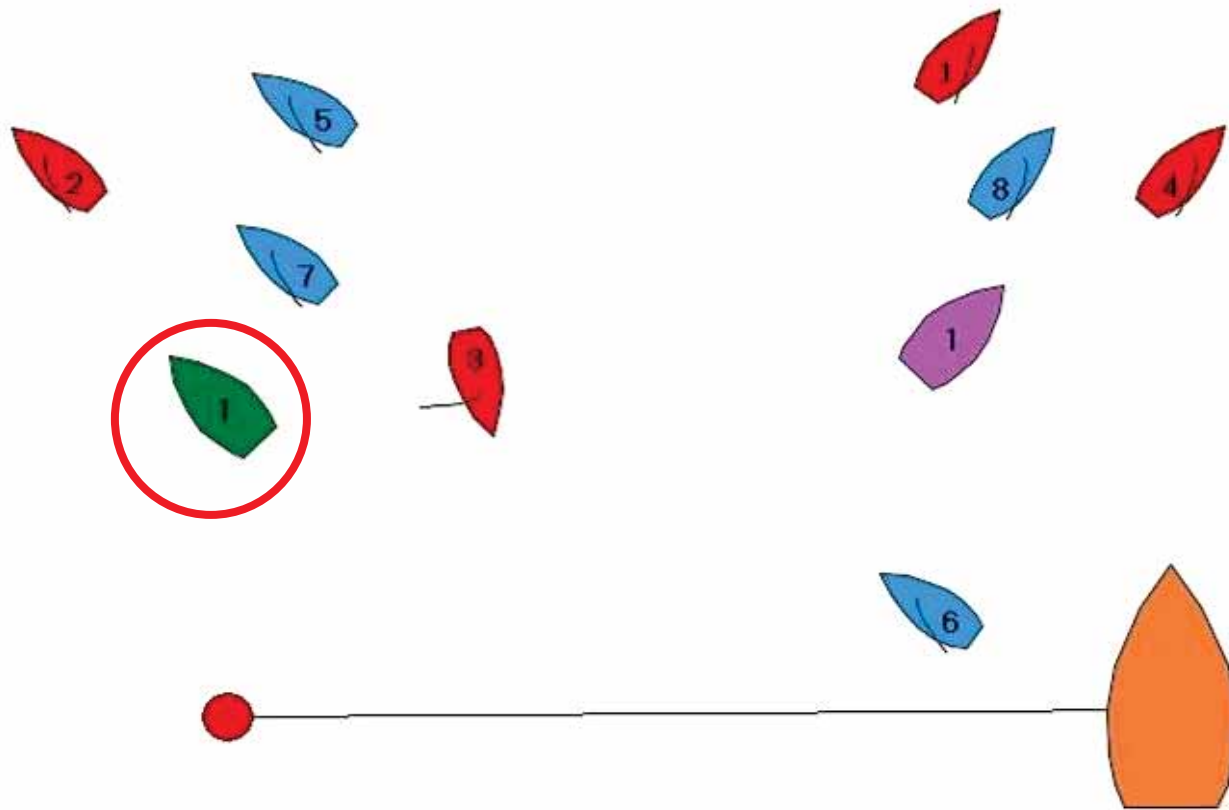
Umpiring Team  
Sailing





LUB should go right and...



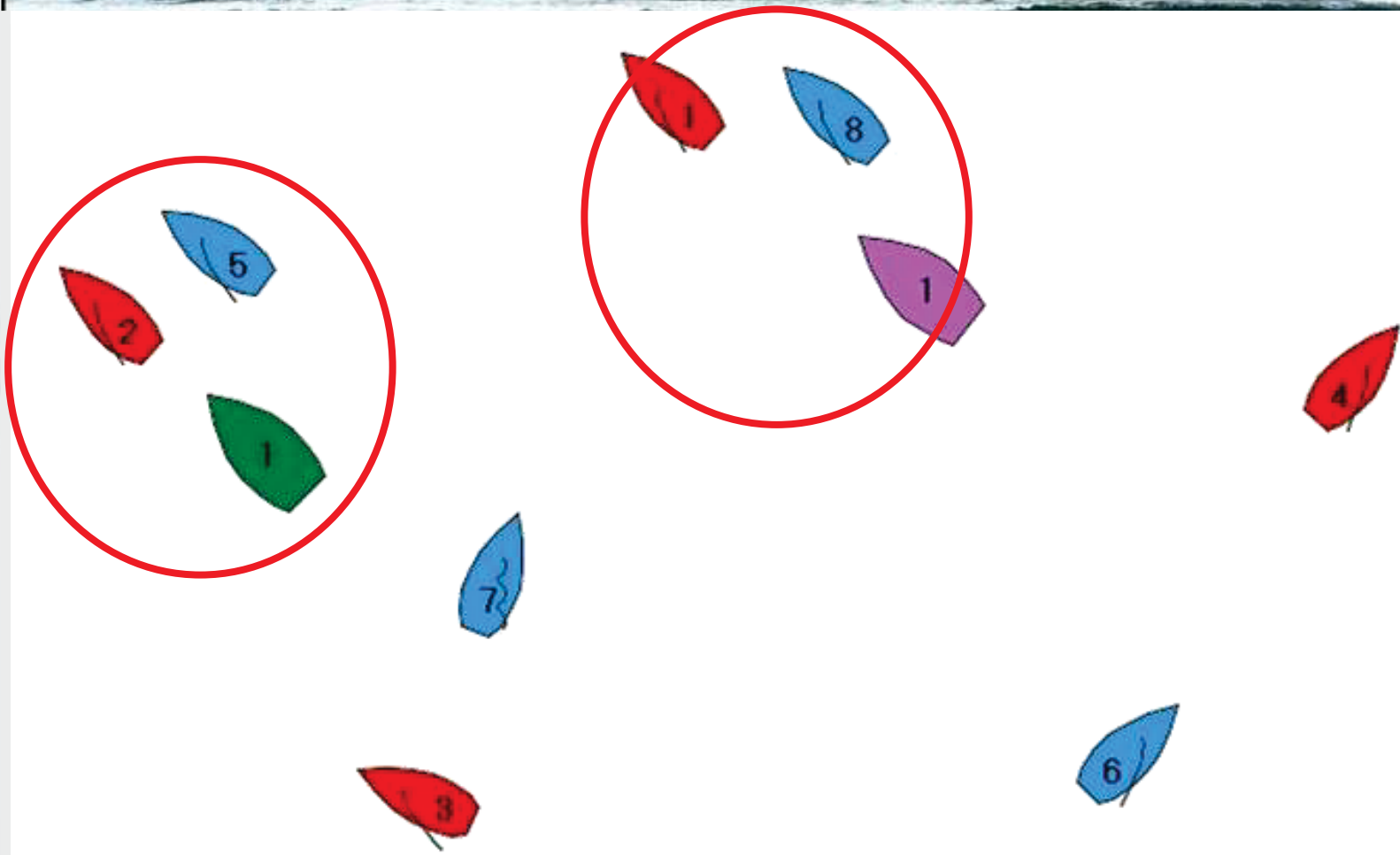




## But not always

Despite the left-right ‘rule’,  
the over-riding requirement  
is to be positioned to cover  
‘engaging pairs’.

Umpiring Team  
Sailing





Umpiring Team  
Sailing



How Close?



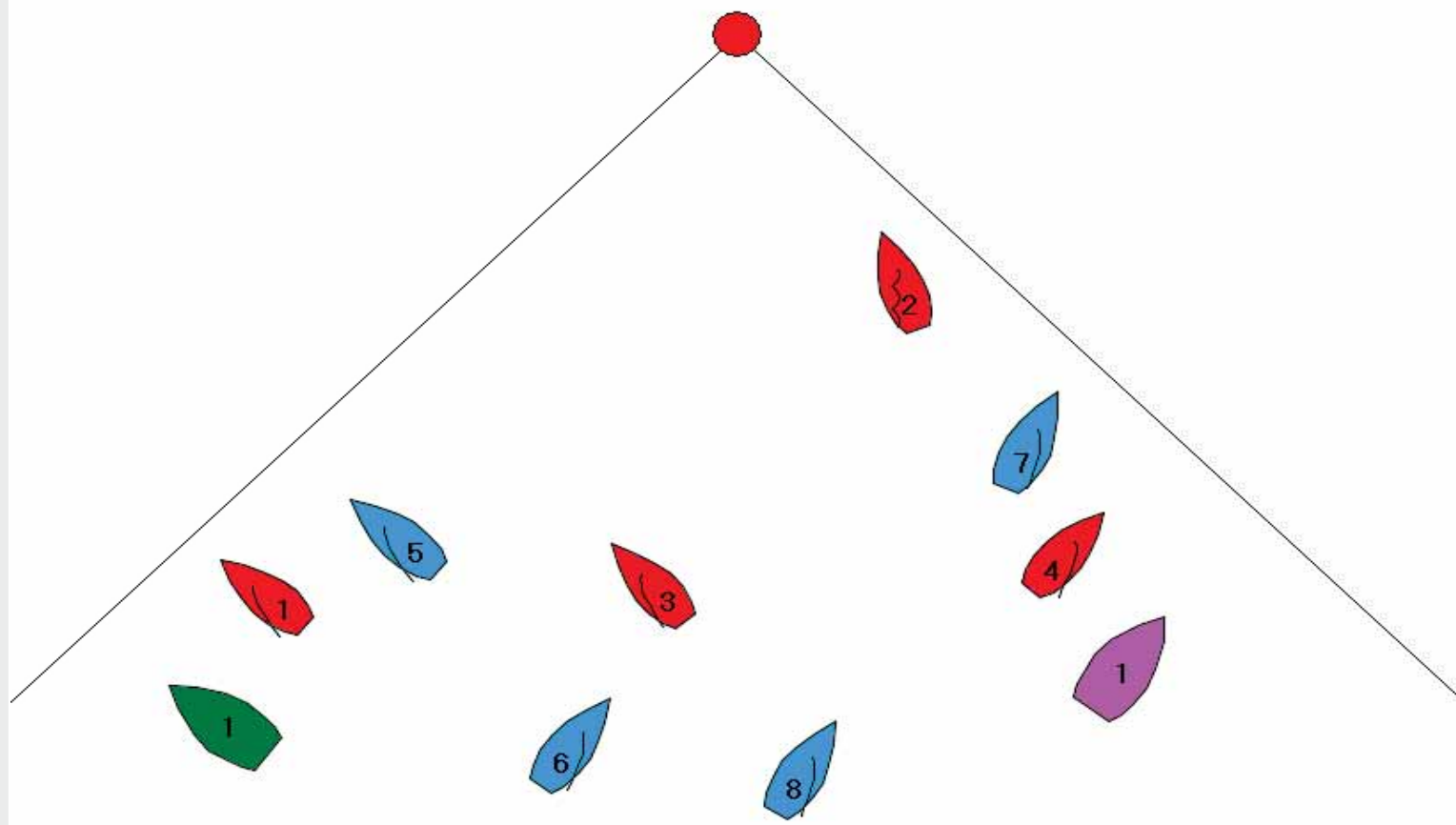


# How Close?

The closer the better...  
2 or 3 boat lengths

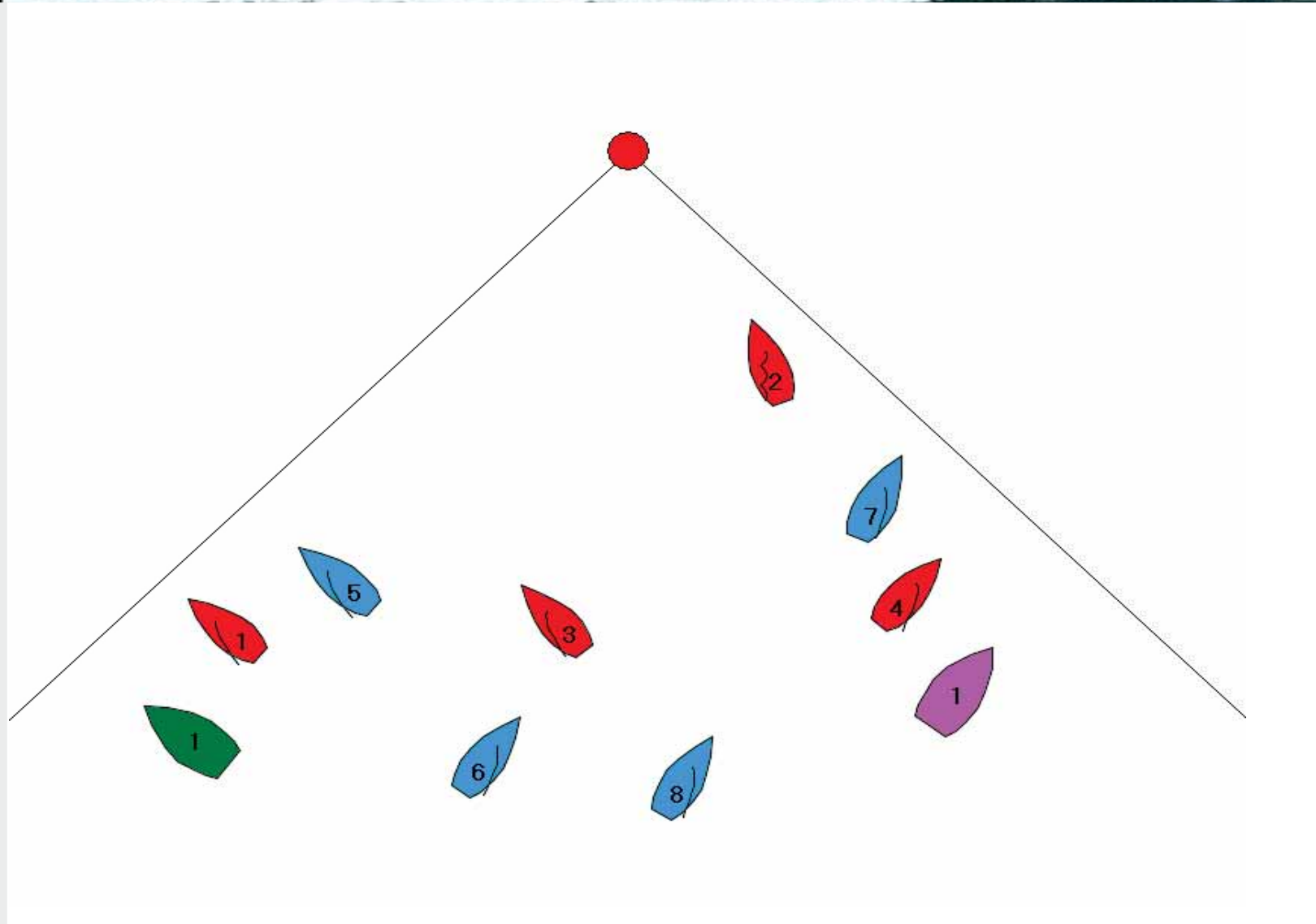


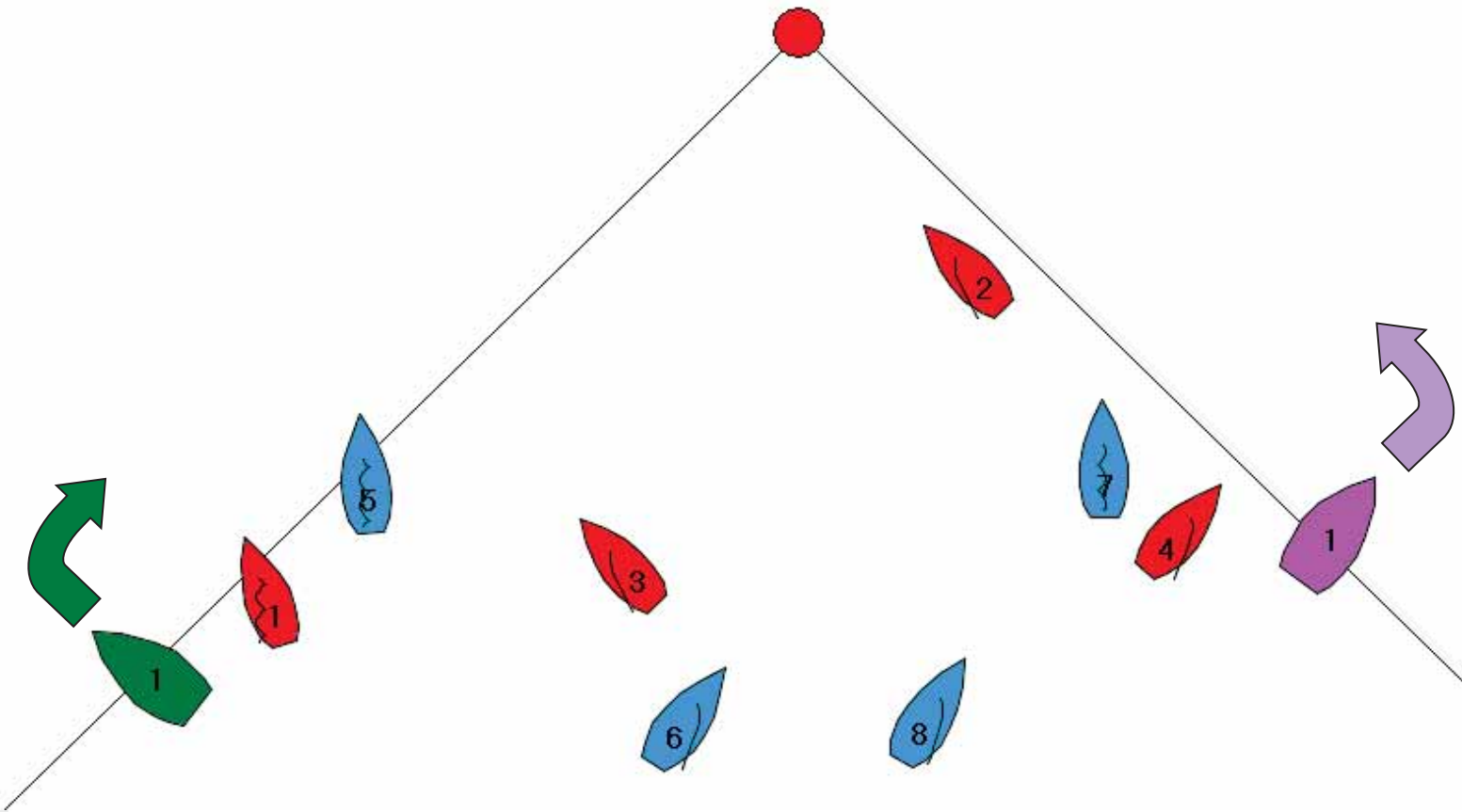
# Approaching the laylines





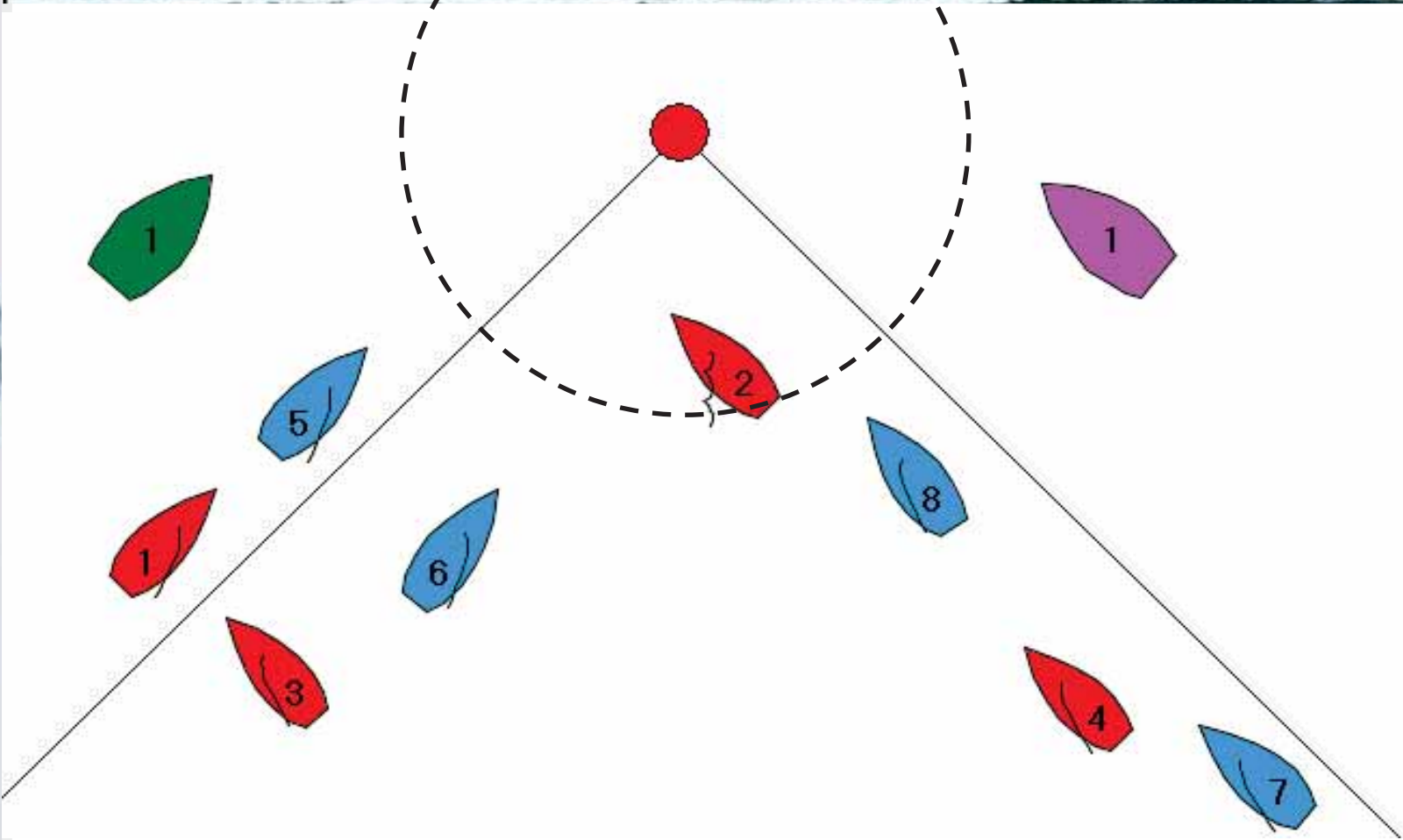
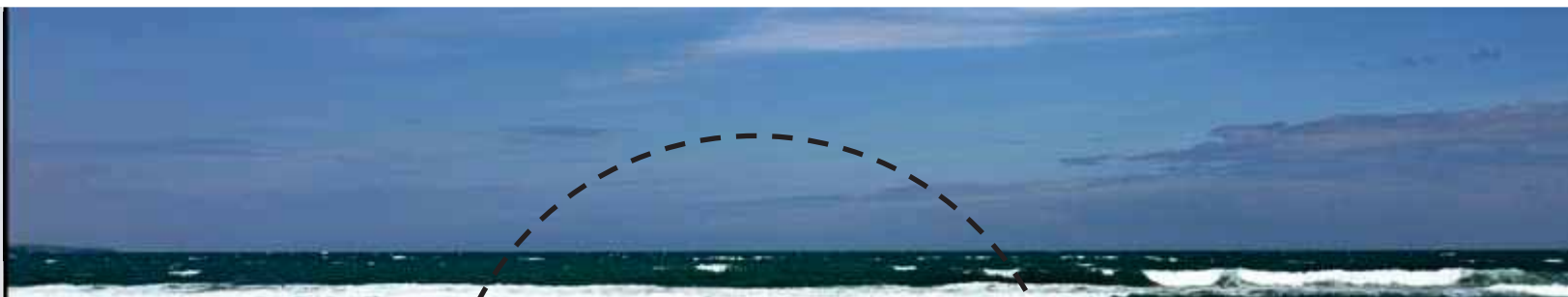
The Umpire boats should move to be outside the laylines.





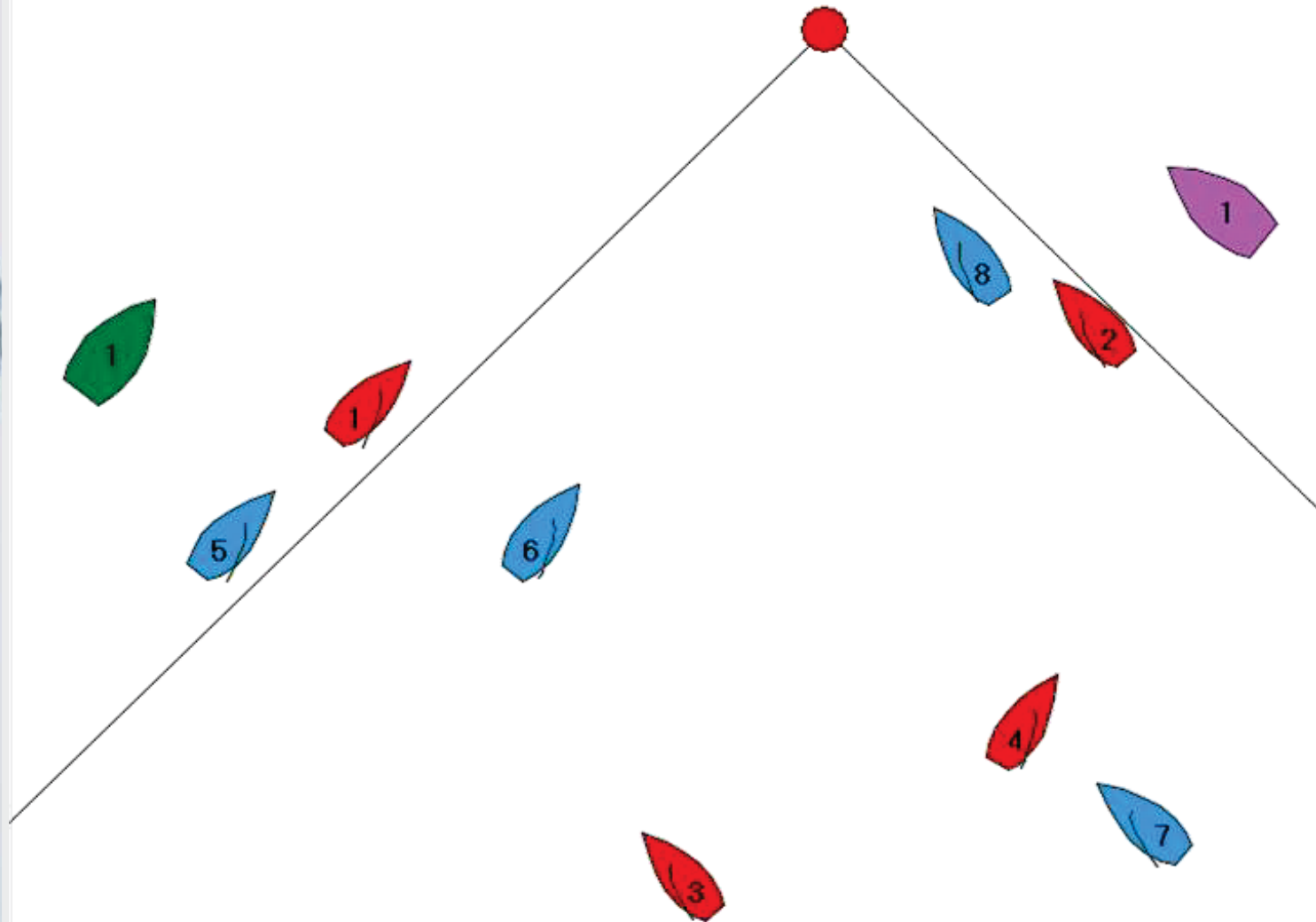


Umpiring Team  
Sailing



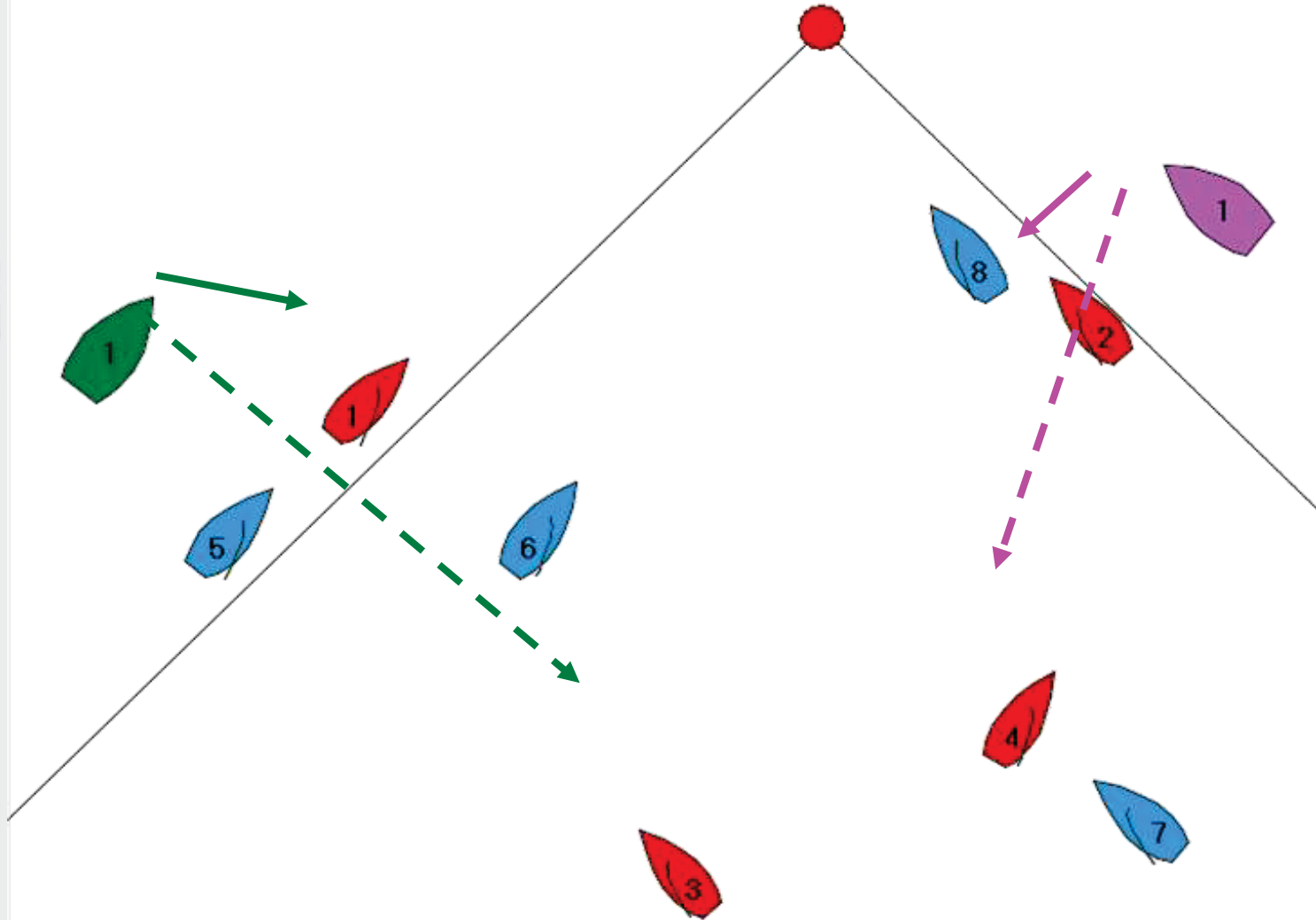
# What about the boats in the Middle?

Umpiring Team  
Sailing



**LUB2 and SUB2 need to track.**

Umpiring Team  
Sailing





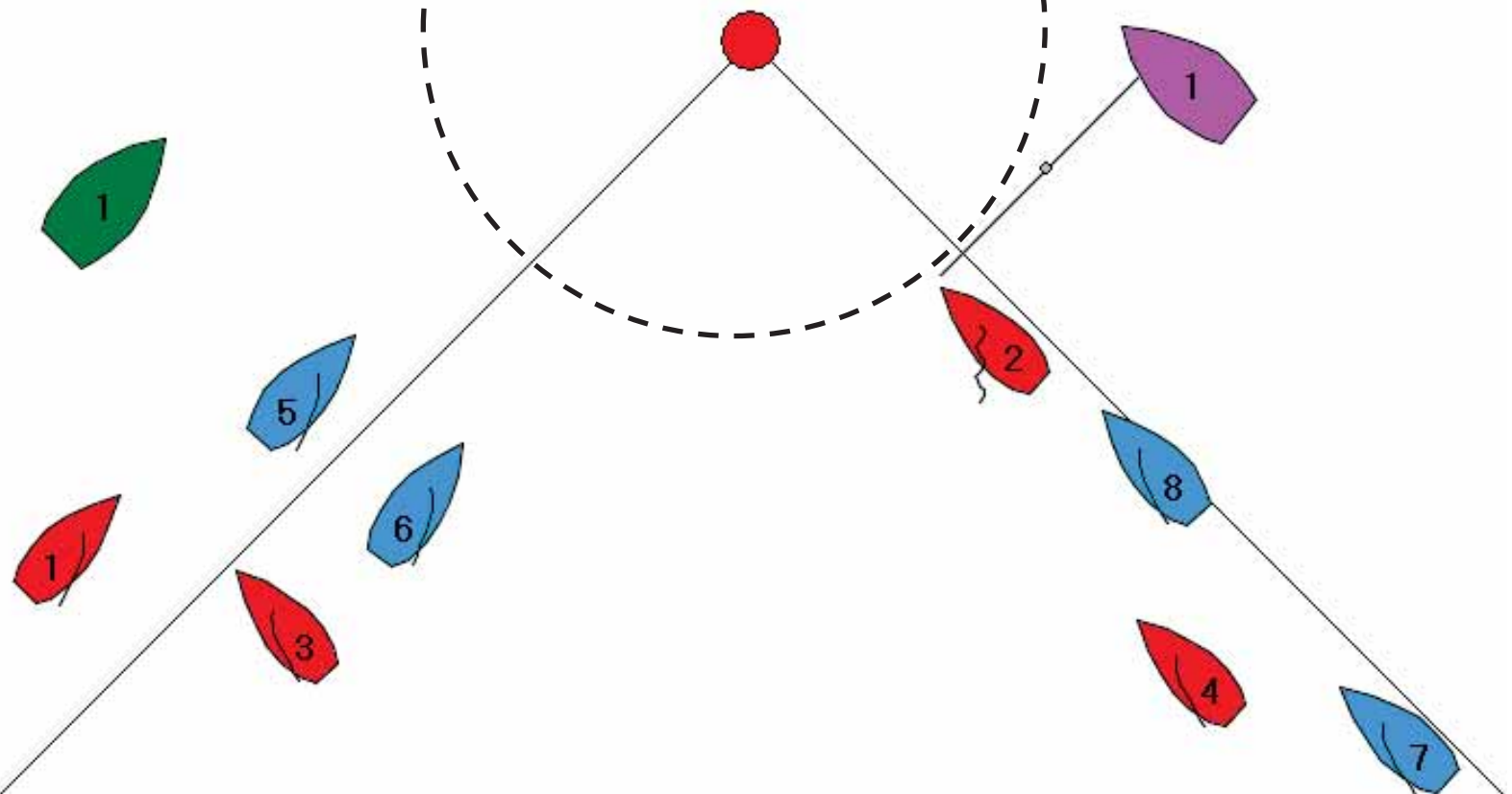
Umpiring Team  
Sailing

# The Windward Mark



**Umpire boats must be positioned to see overlaps as boats reach the zone**

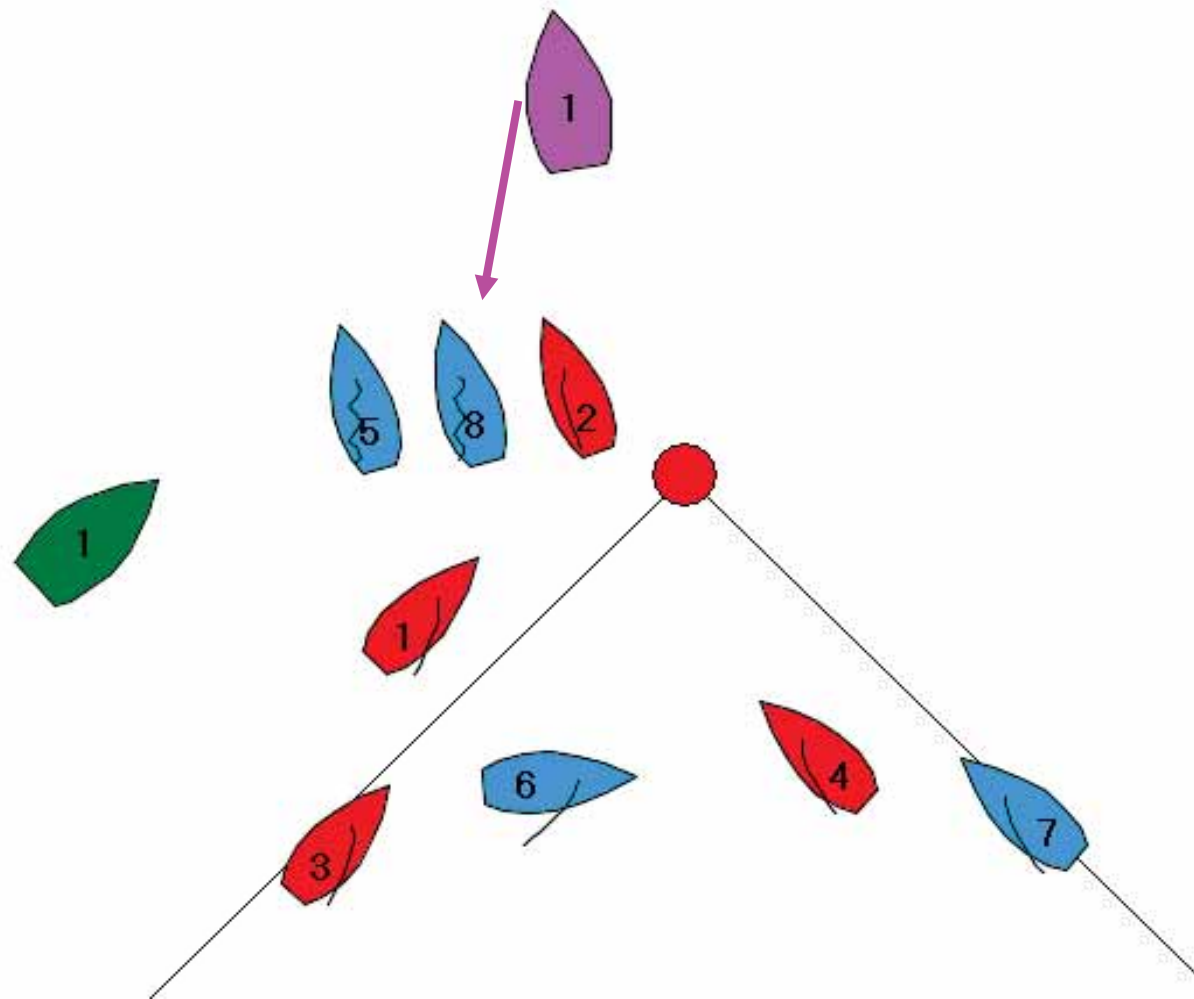
Umpiring Team  
Sailing







The Umpire of the leading pair must get to windward of the first mark

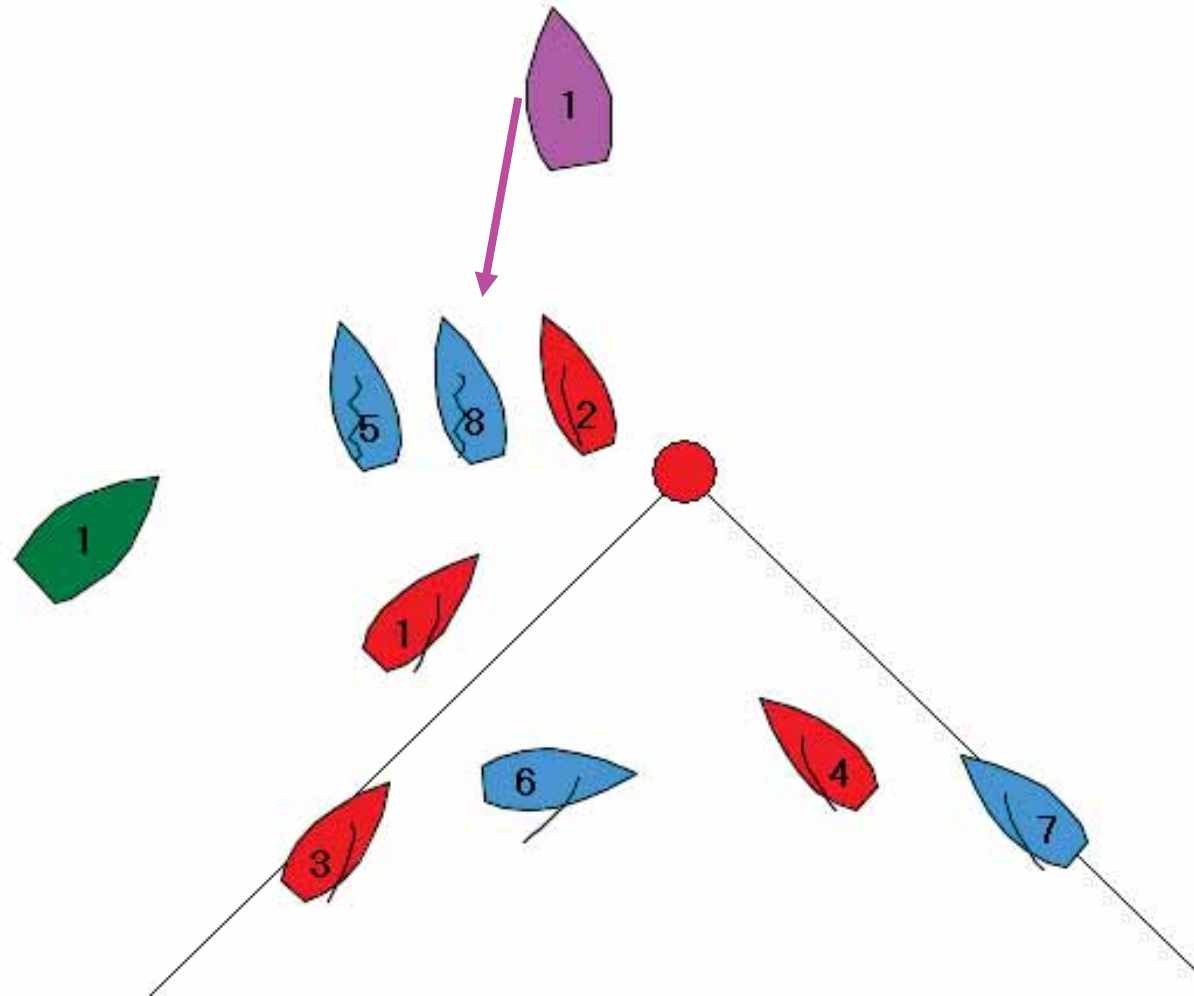


Umpiring Team  
Sailing



and hold position to see any action  
before turning towards Mark 2

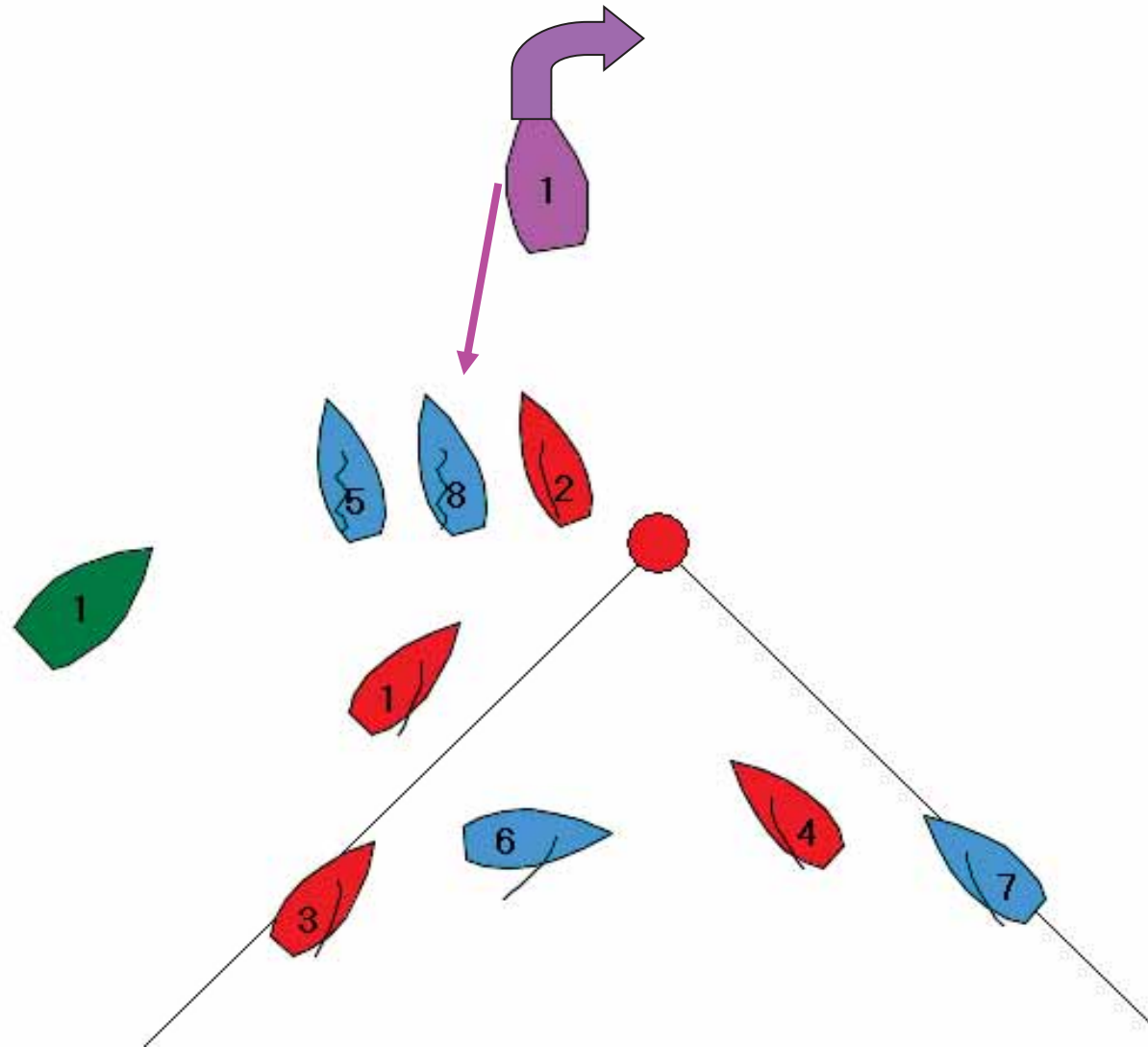
Umpiring Team  
Sailing





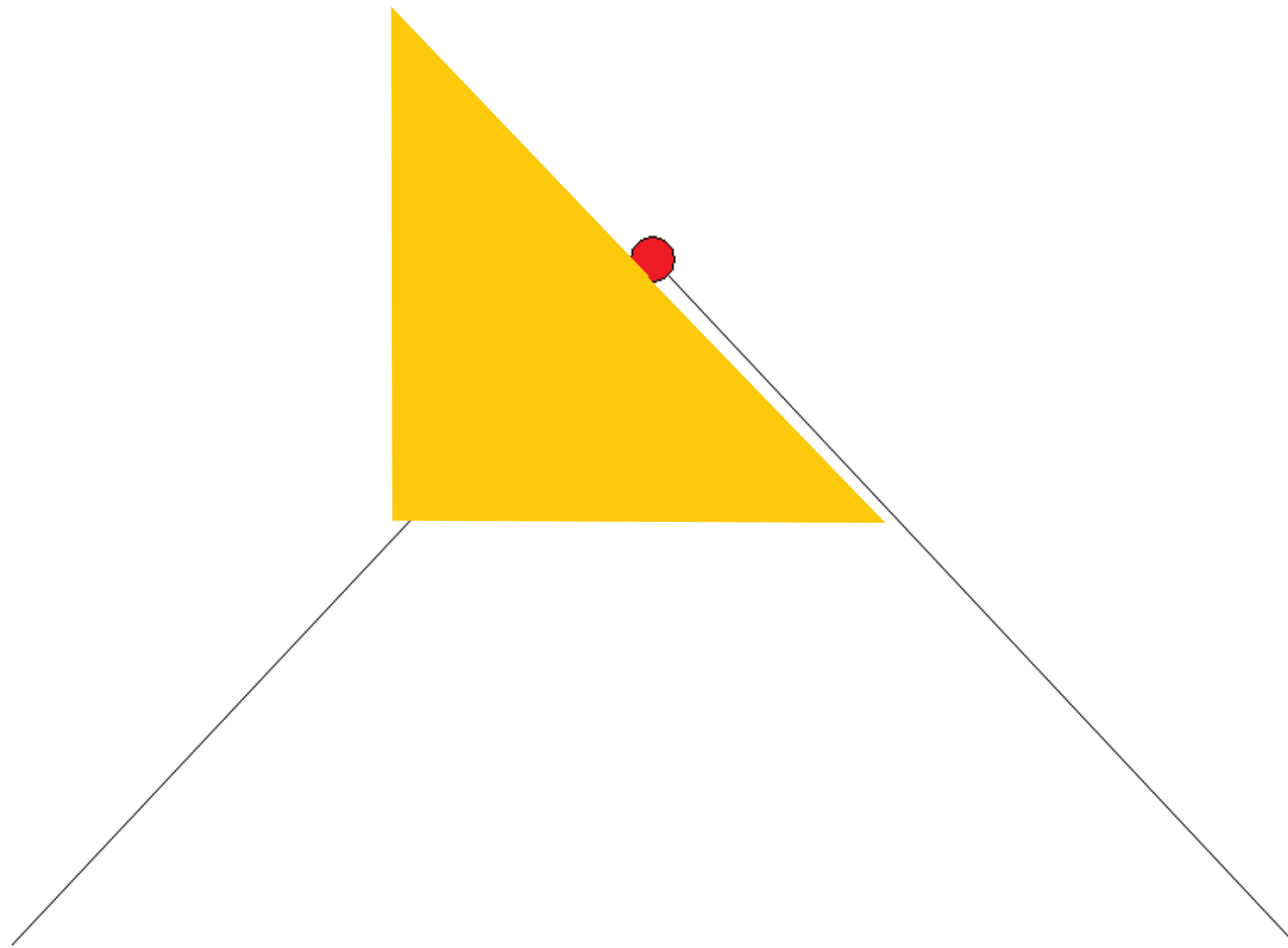
and hold position to see any action  
before turning towards Mark 2

Umpiring Team  
Sailing





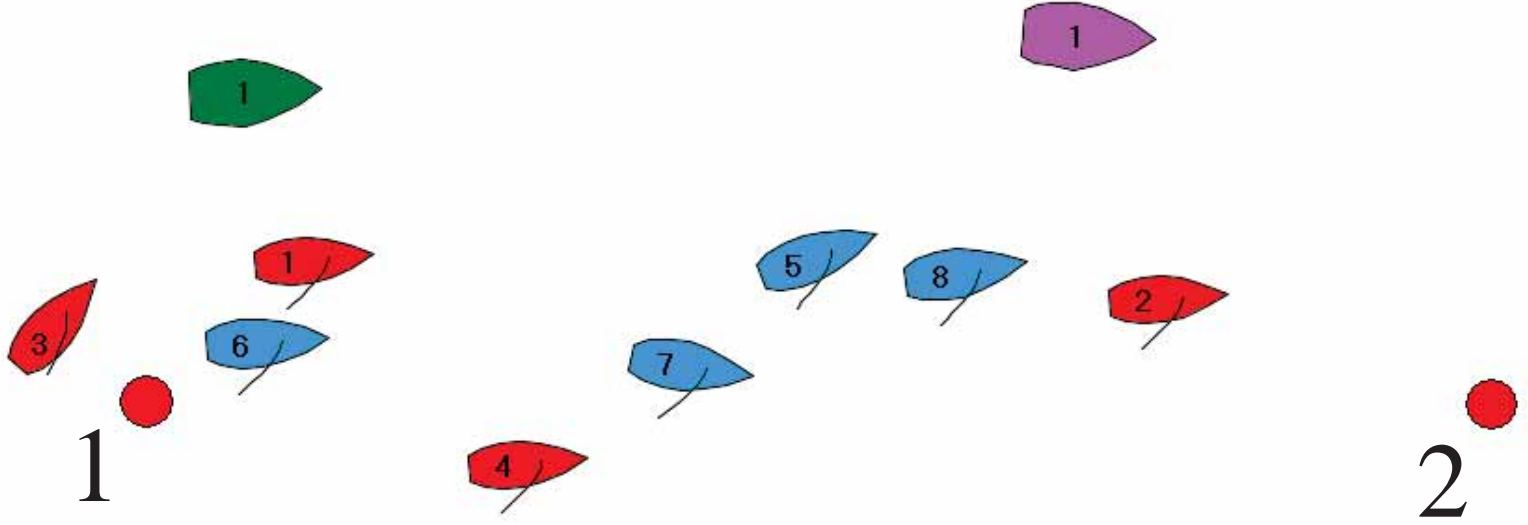
# Windward Mark No Go Zone





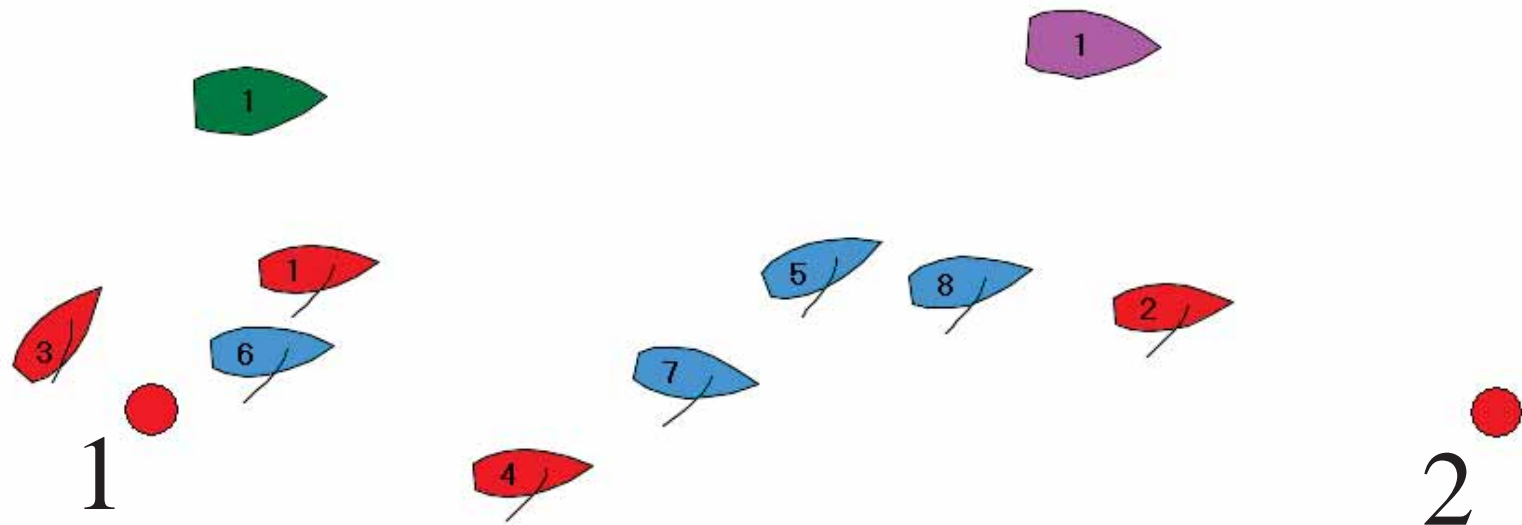


# The Top Reach



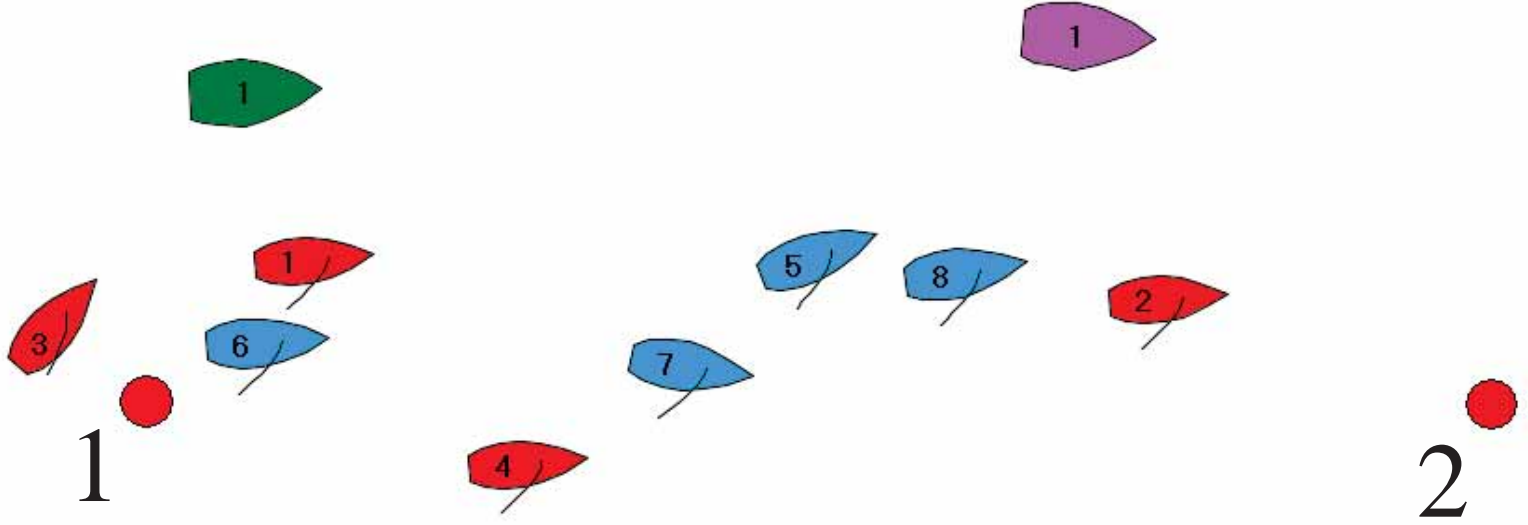


# Umpires split front and back



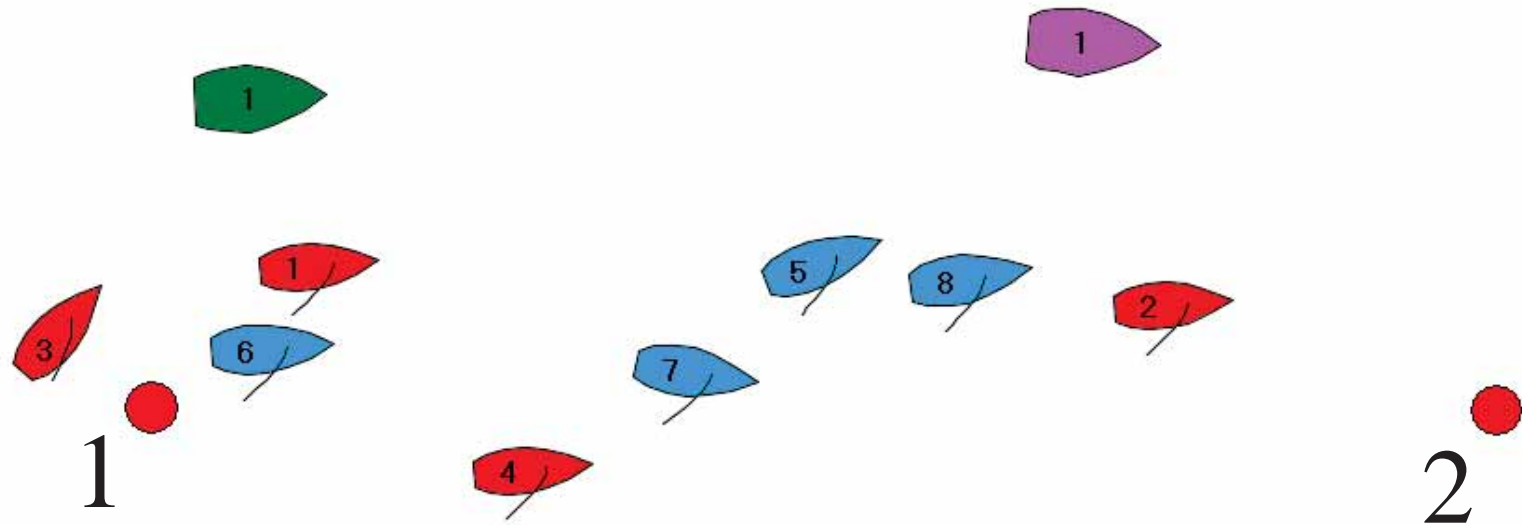


# Umpires stay above



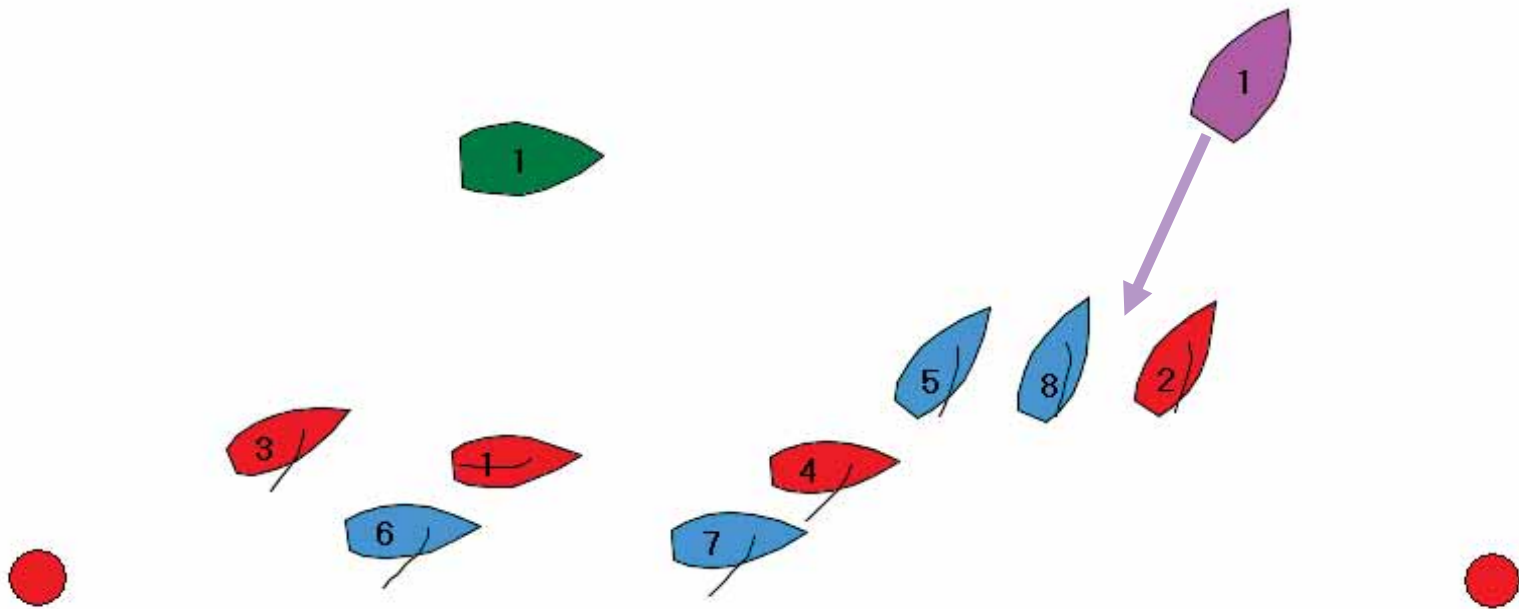


# Ensure all Red boats are tracked





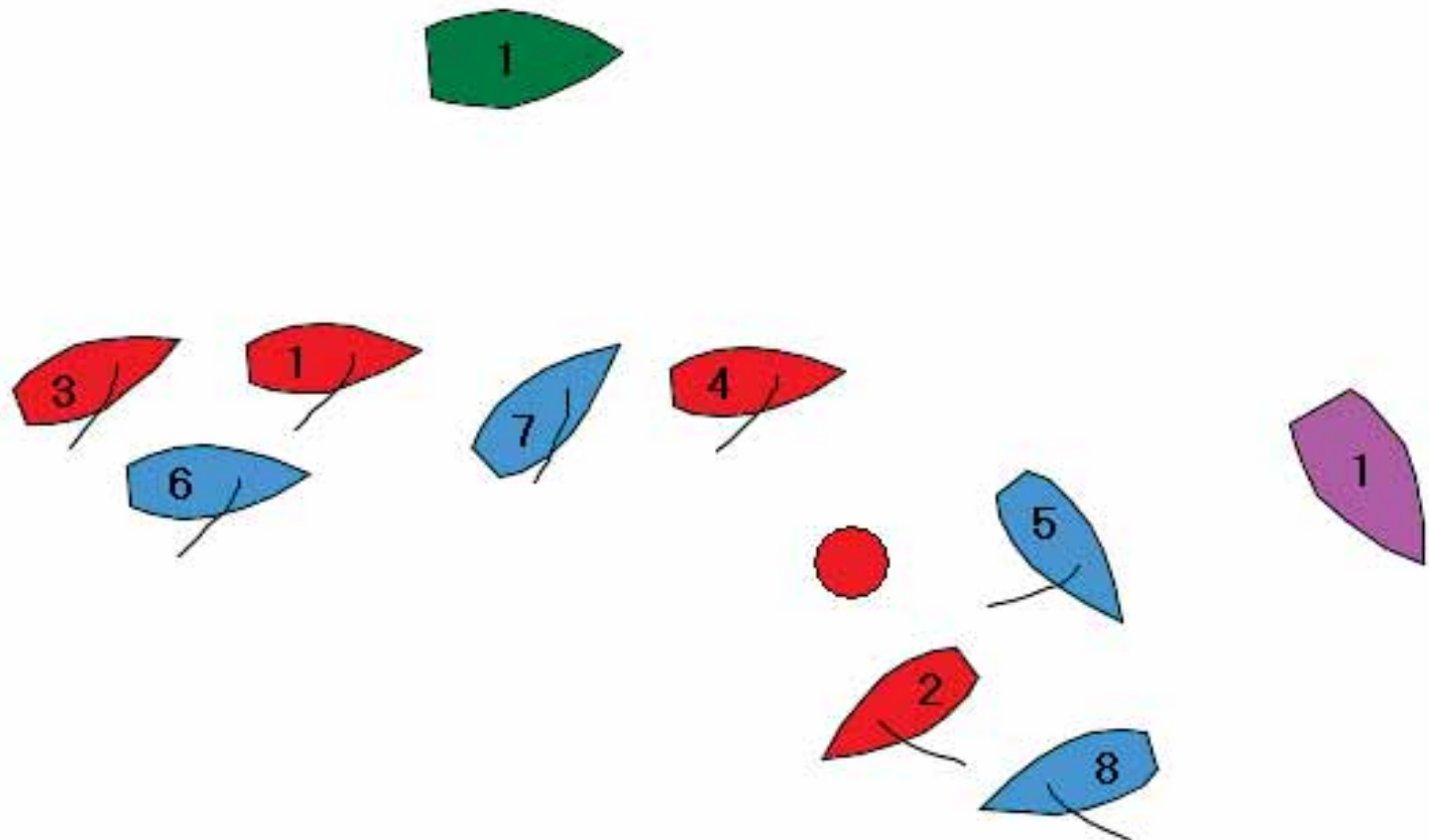
# Keep clear to windward to see luffing





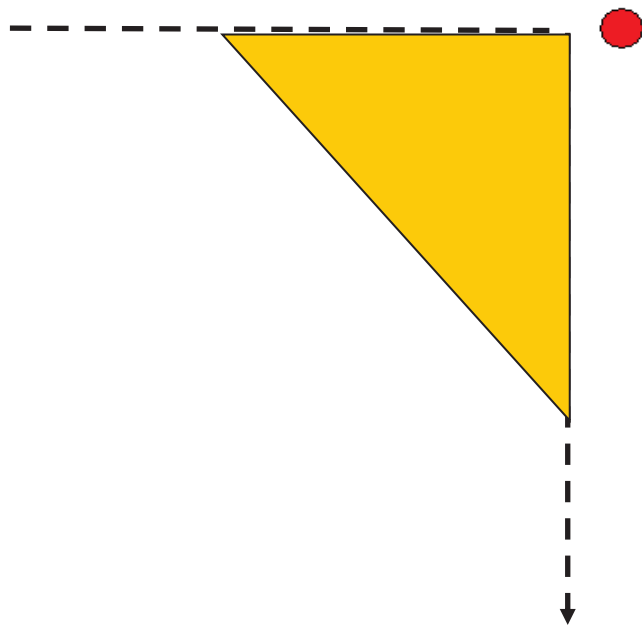
# Rounding Mark 2 often includes a gybe

Umpiring Team  
Sailing





# Mark Two No Go Zone





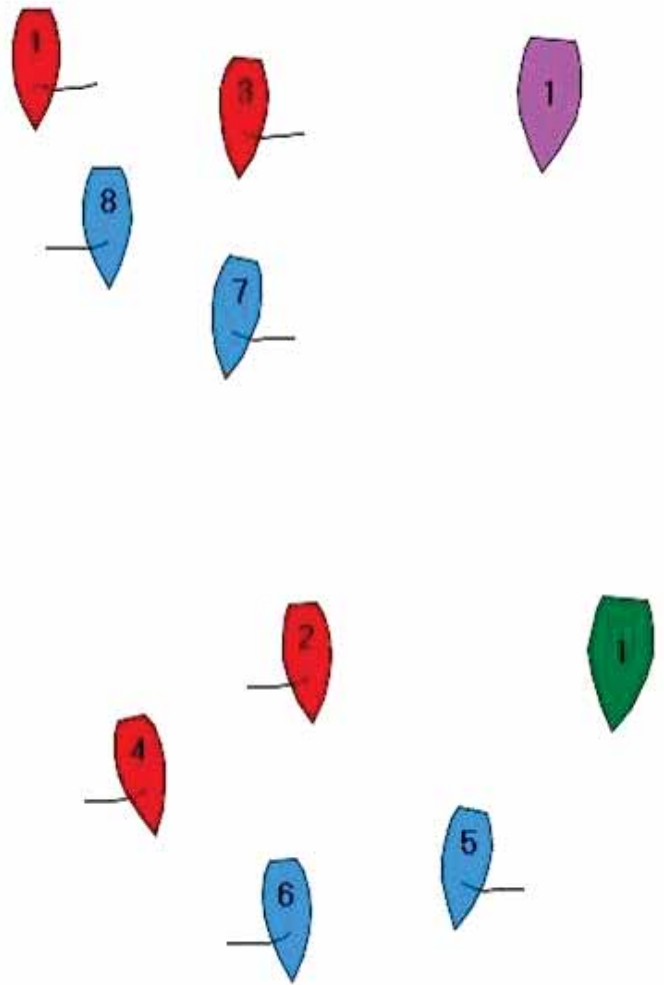
Umpiring Team  
Sailing

# The Run





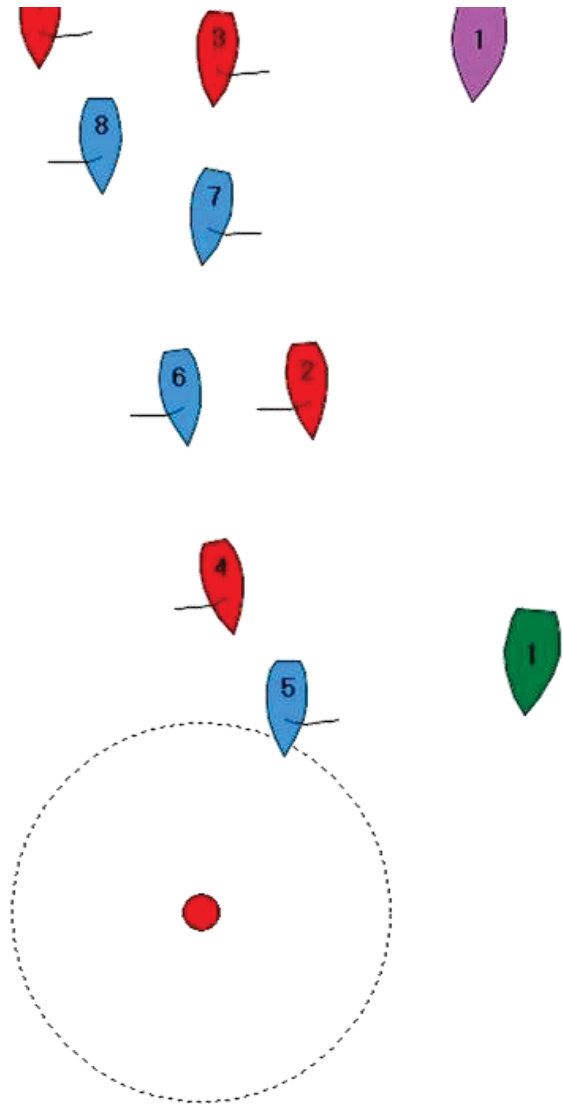
On the run, the Umpires keep to the port side of the fleet







Key: to see overlaps to know luffing rights.







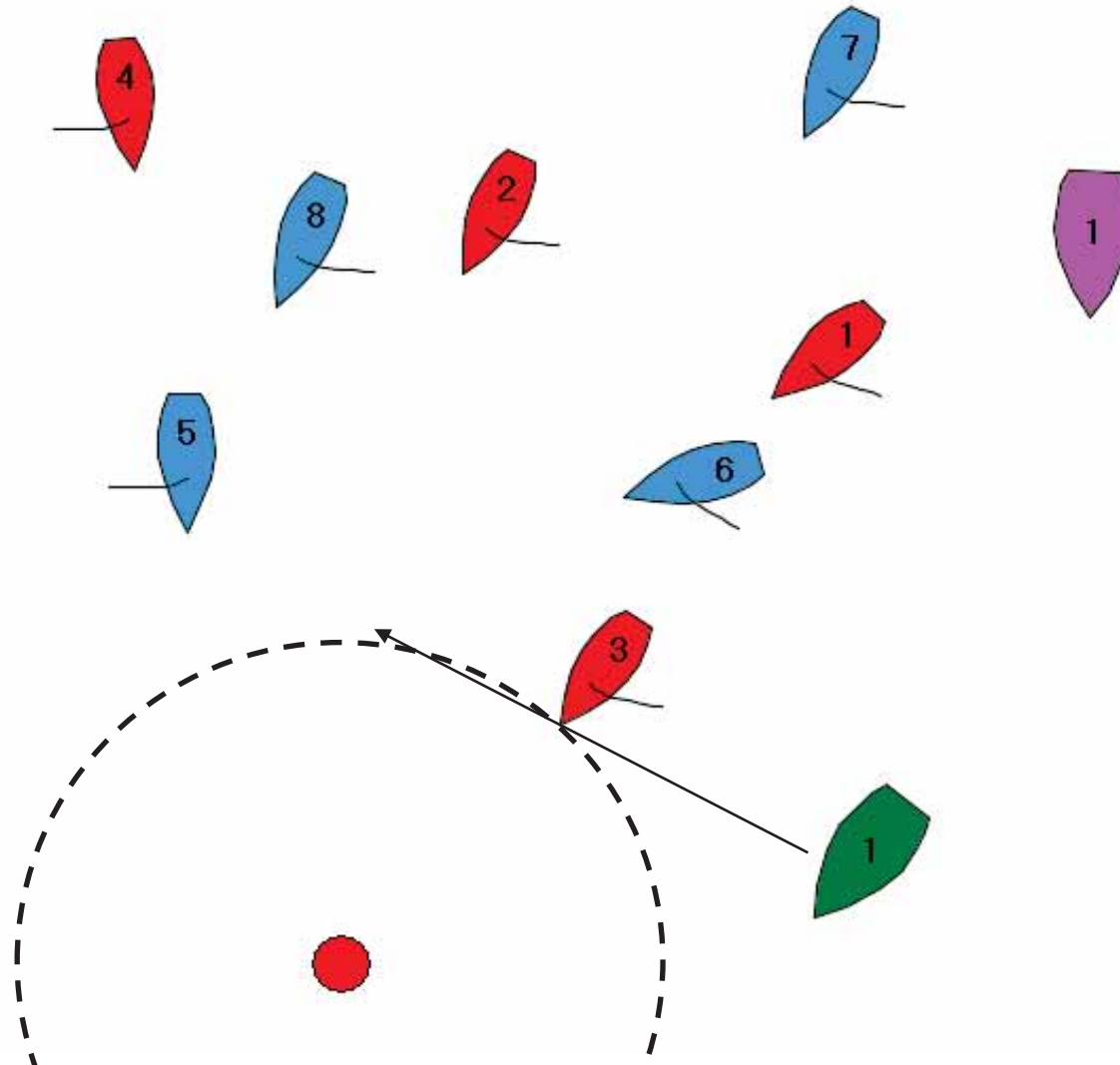
Umpiring Team  
Sailing

# Approaching the Leeward Mark



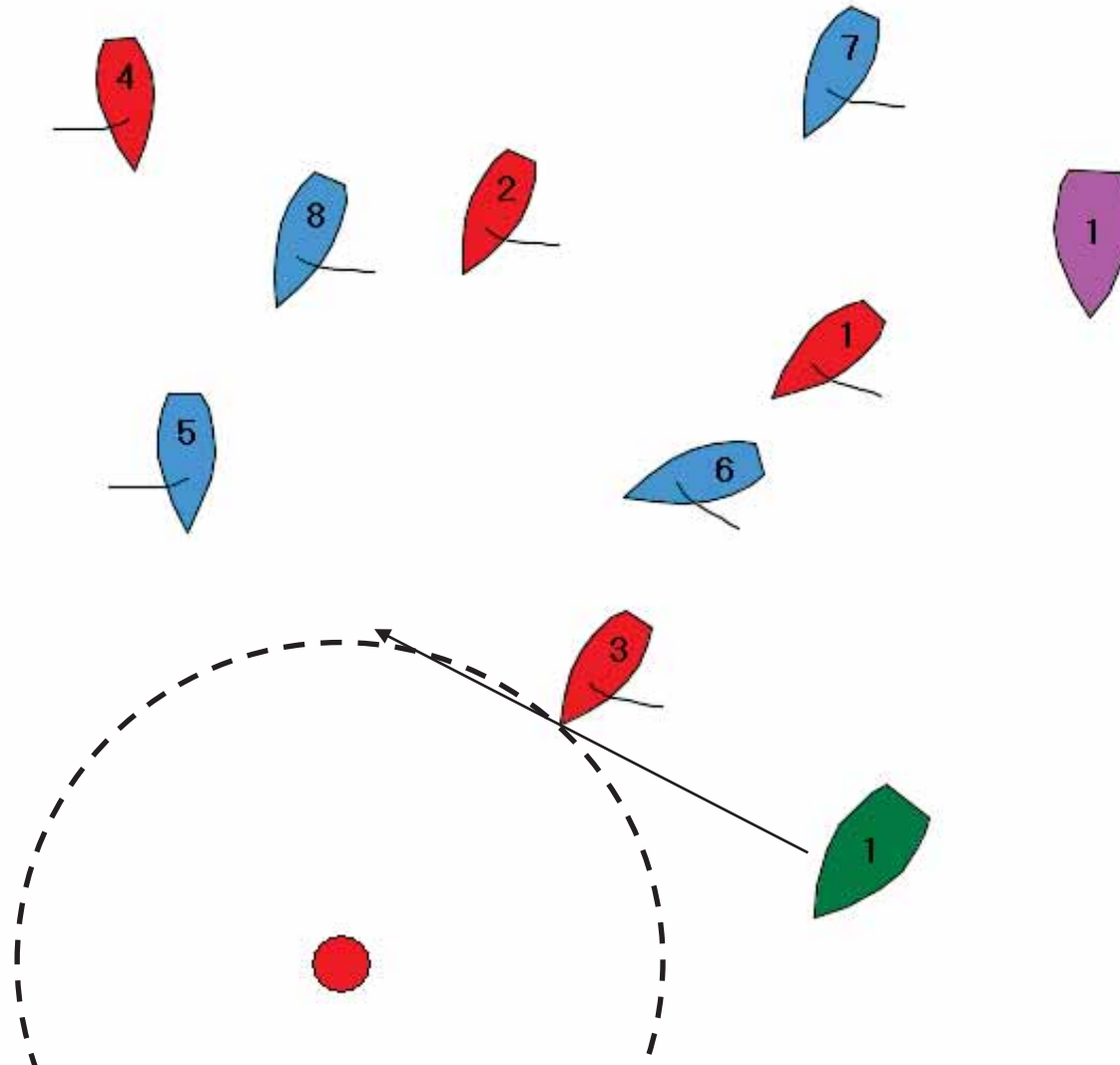
# The lead umpire boat calls the zone

Umpiring Team  
Sailing



# Key: Identify all rights and obligations astern

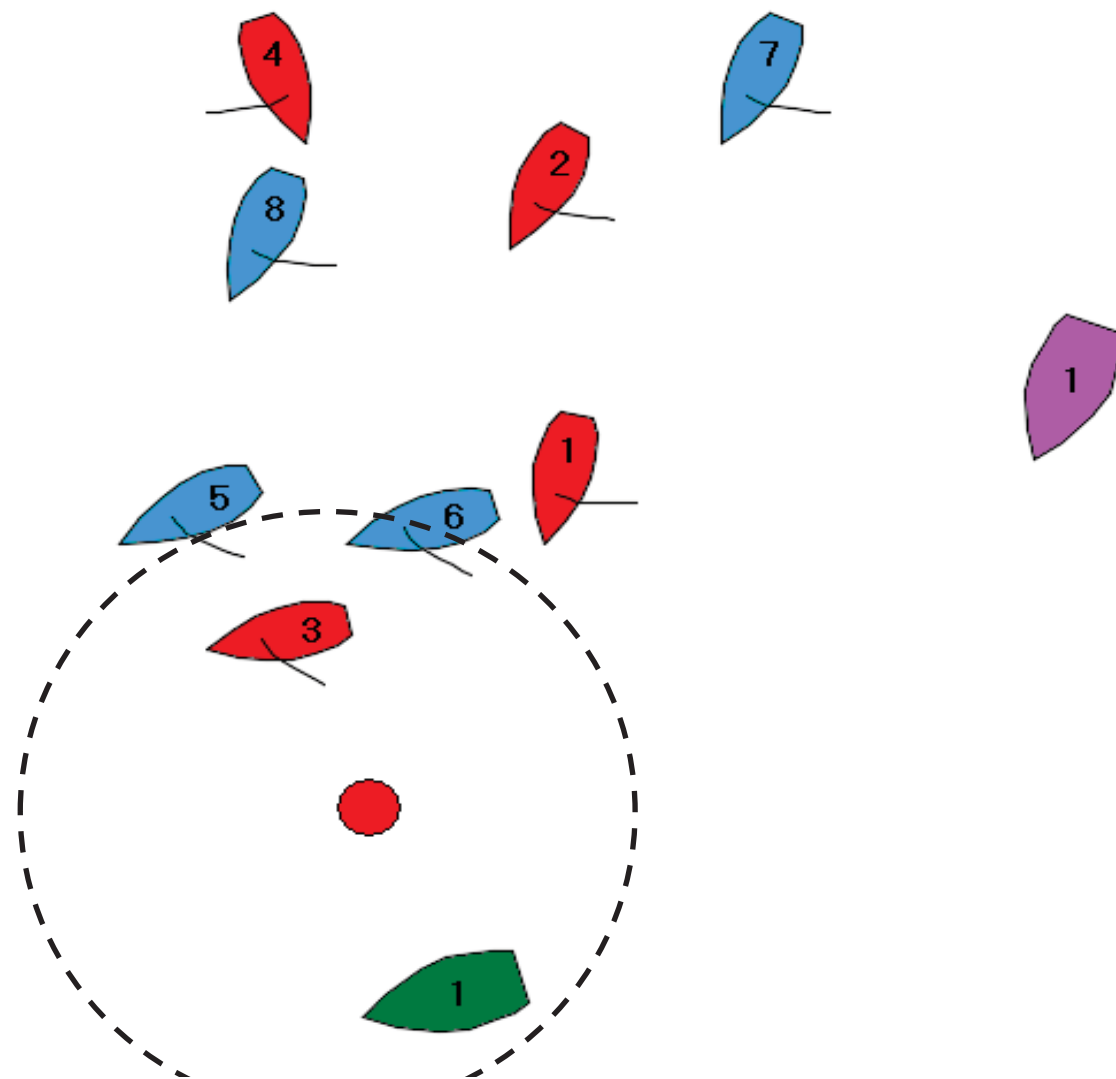
Umpiring Team  
Sailing





Umpiring Team  
Sailing

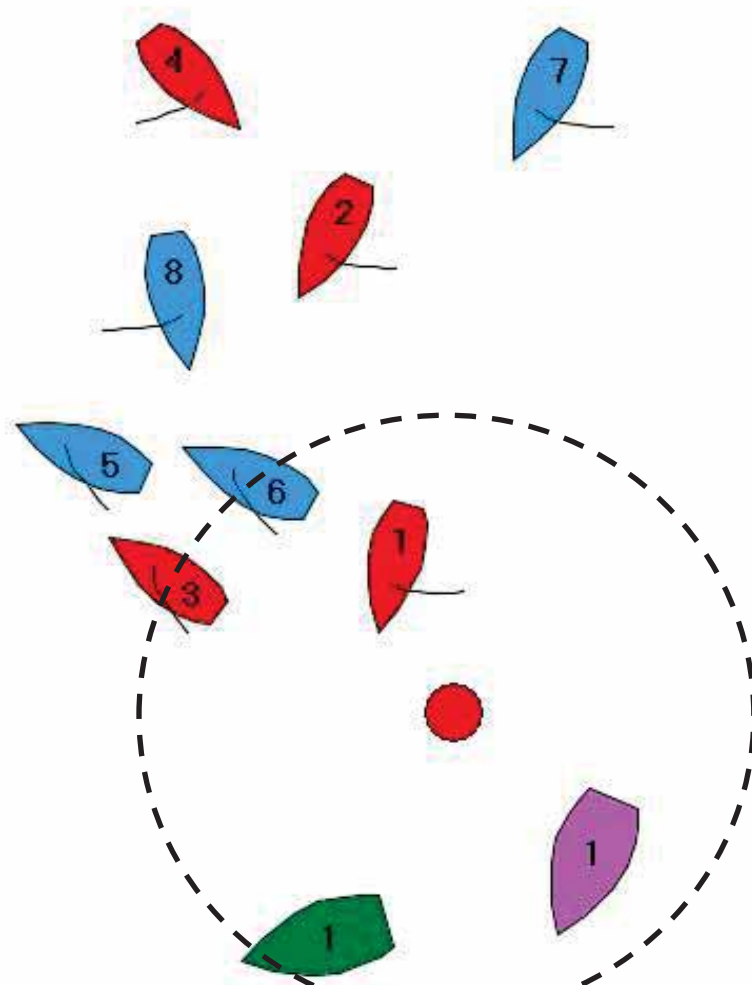
Then move to leeward of Mark 3







The 2<sup>nd</sup> Umpire boat should also go below Mark 3 (if it can)

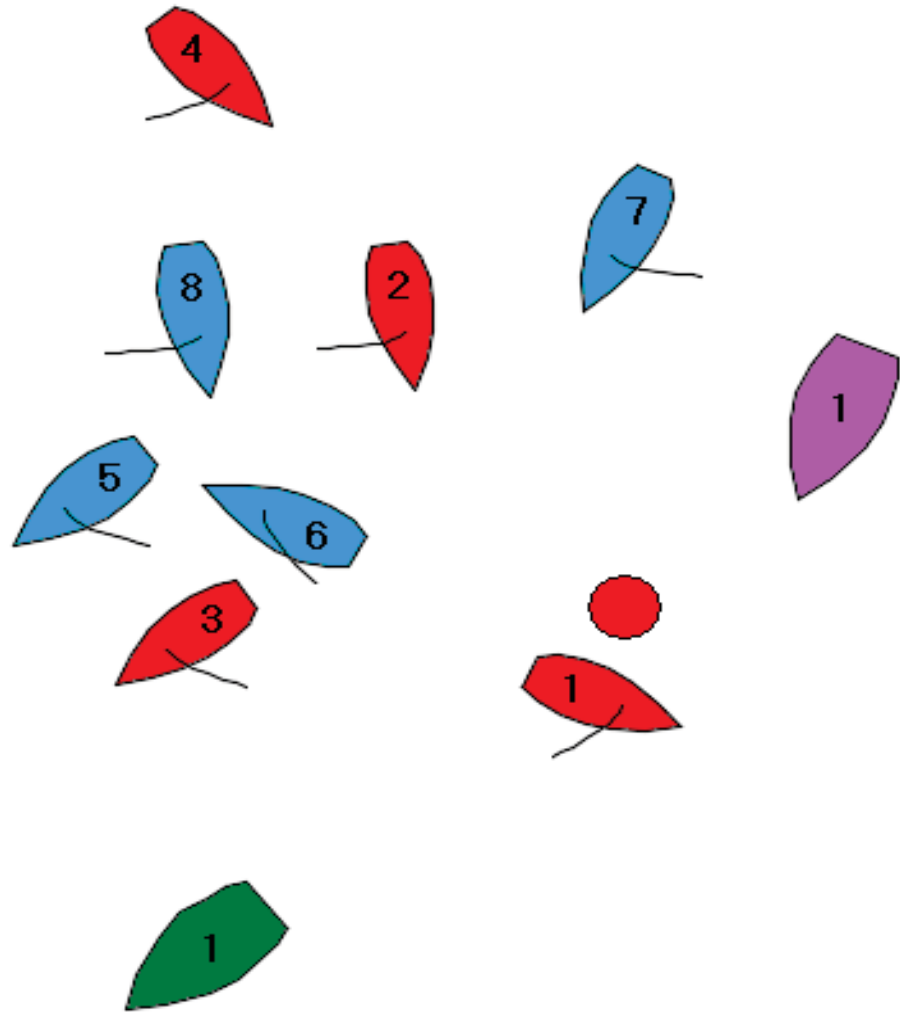






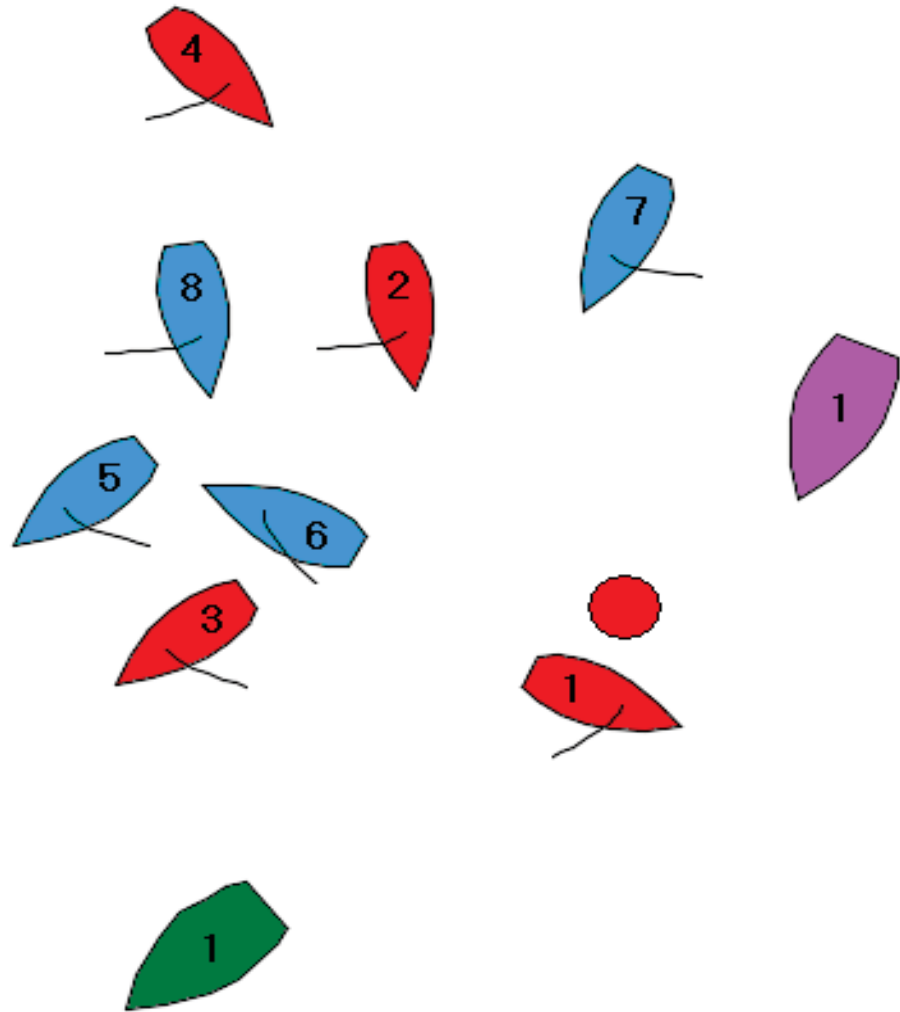
Umpiring Team  
Sailing

...if not stop, but get below as soon as you can as you can!





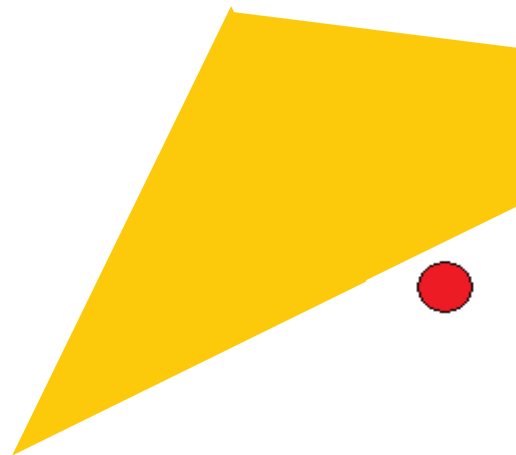
Umpiring Team  
Sailing



Umpiring Team  
Sailing

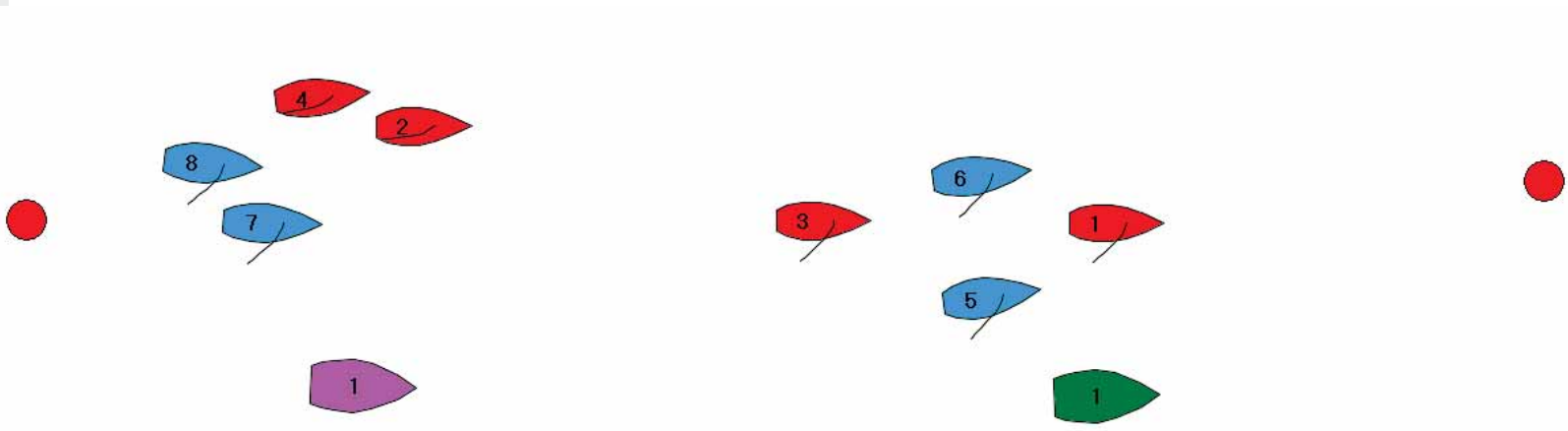


# Mark 3 No Go Zone





# The Bottom Reach





Umpiring Team  
Sailing

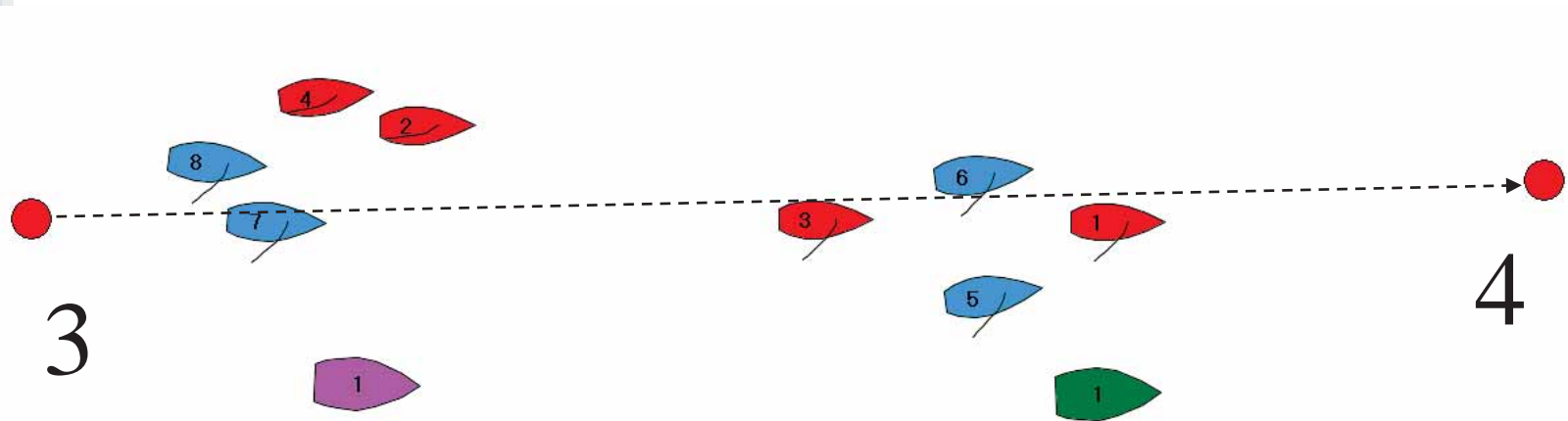






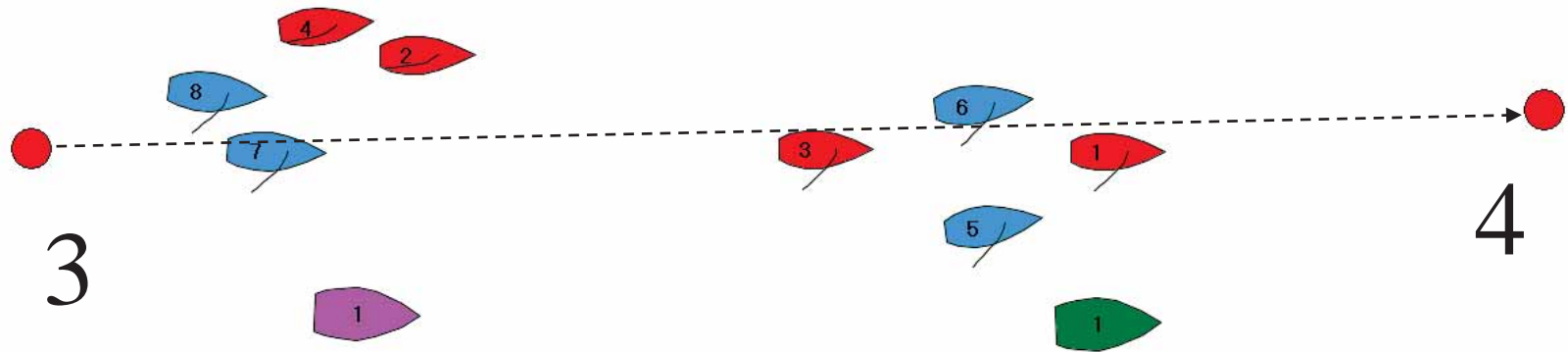
Umpiring Team  
Sailing

Keep below the line Mark 3 to 4



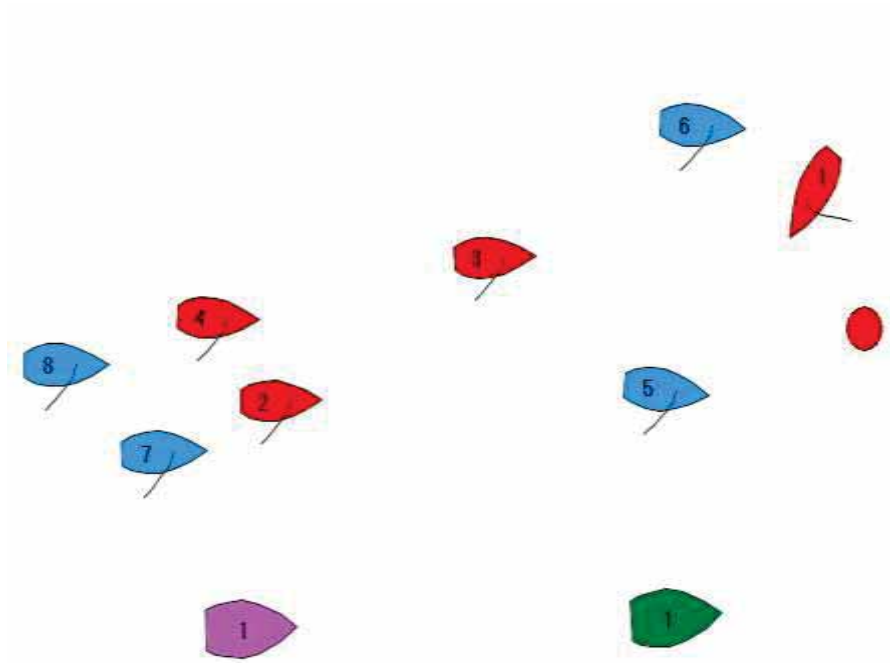
**Umpires to position to cover the two halves of the fleet.**

Umpiring Team  
Sailing





**Approaching Mark 4 boats may gybe back so the lead umpire must keep low**

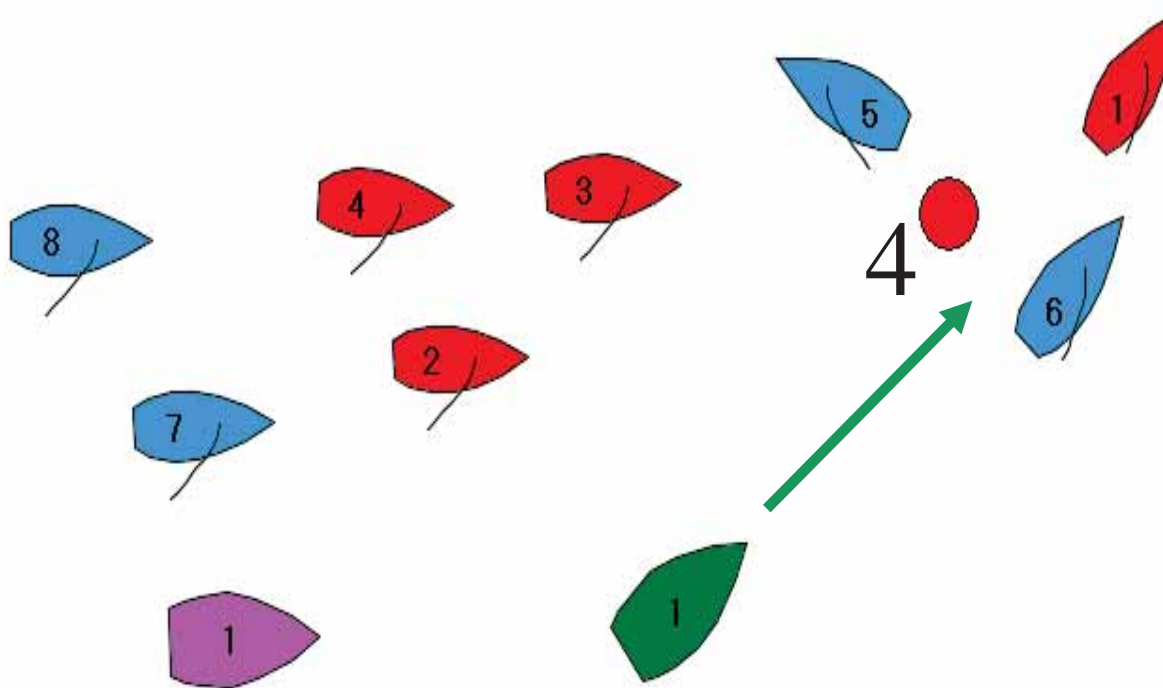


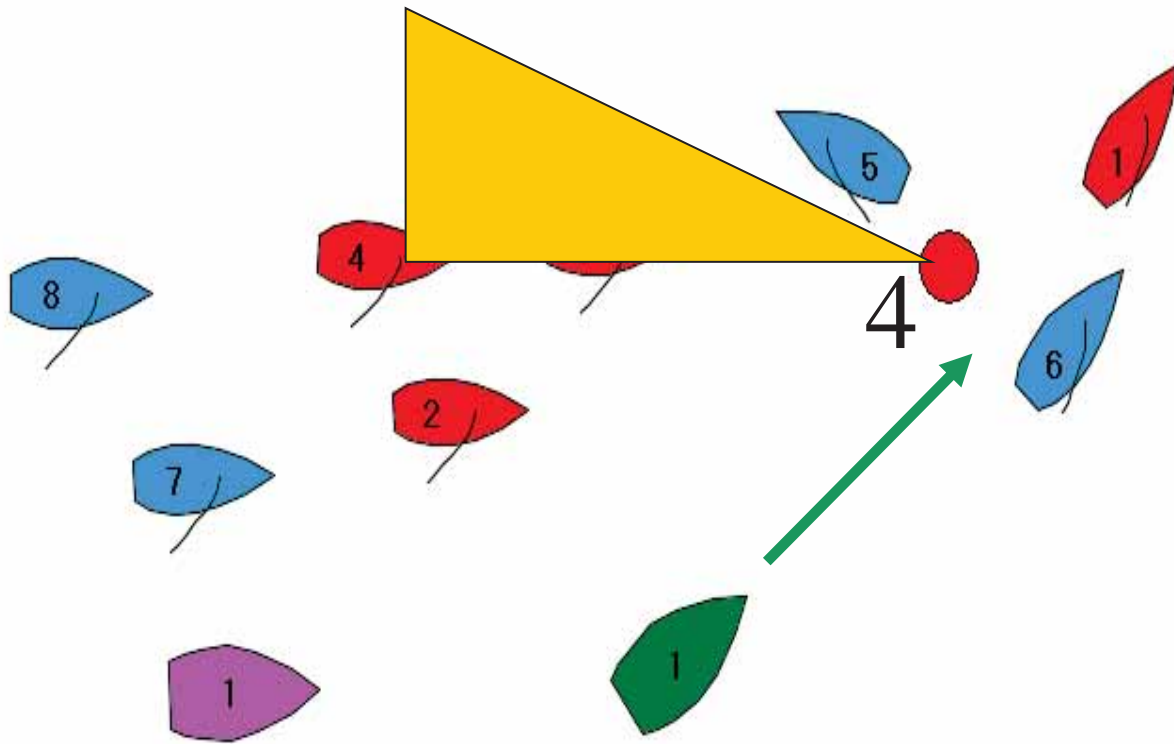
4



Umpiring Team  
Sailing

Lead umpire needs to keep back to see leading boats rounding the mark.

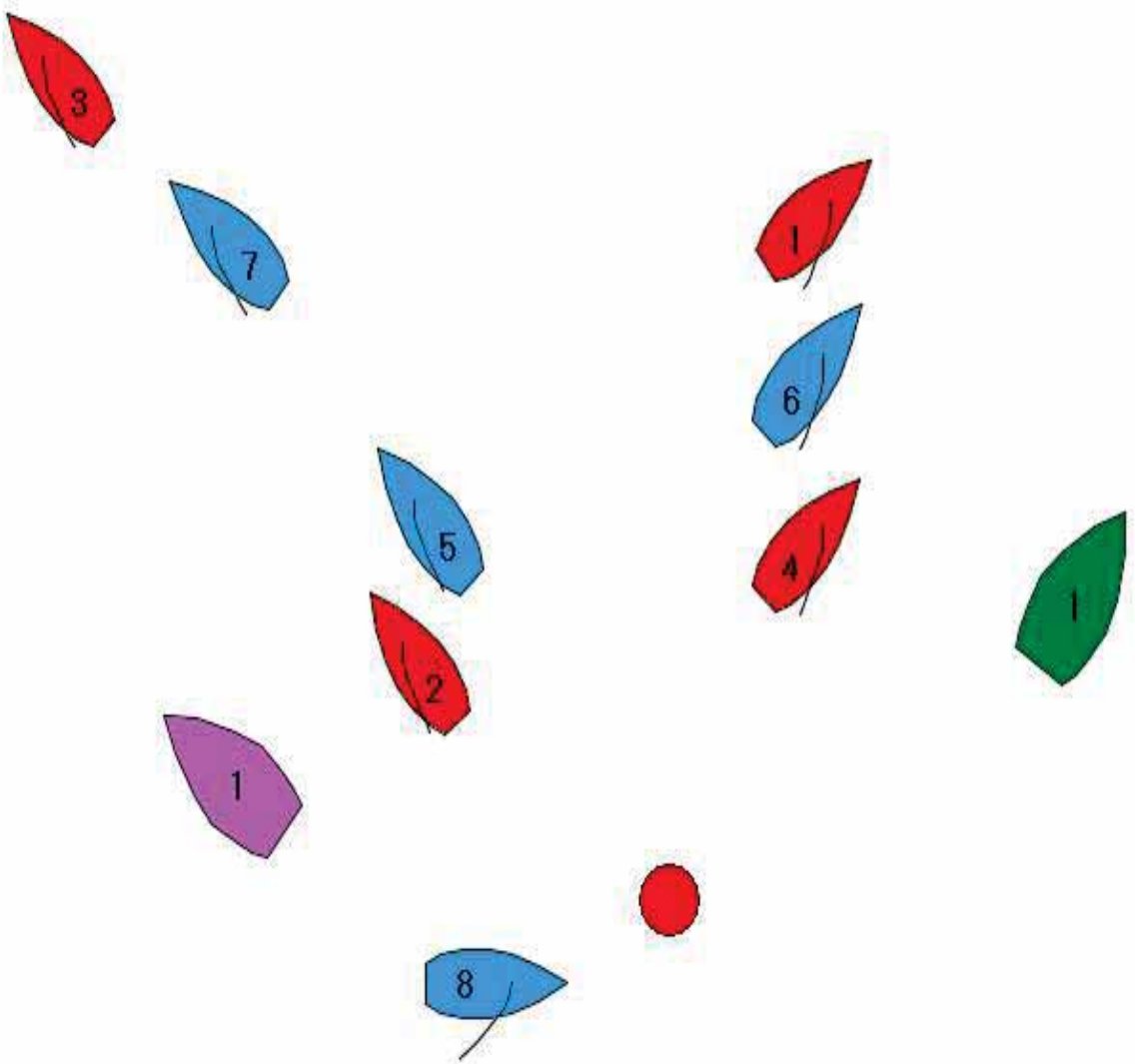






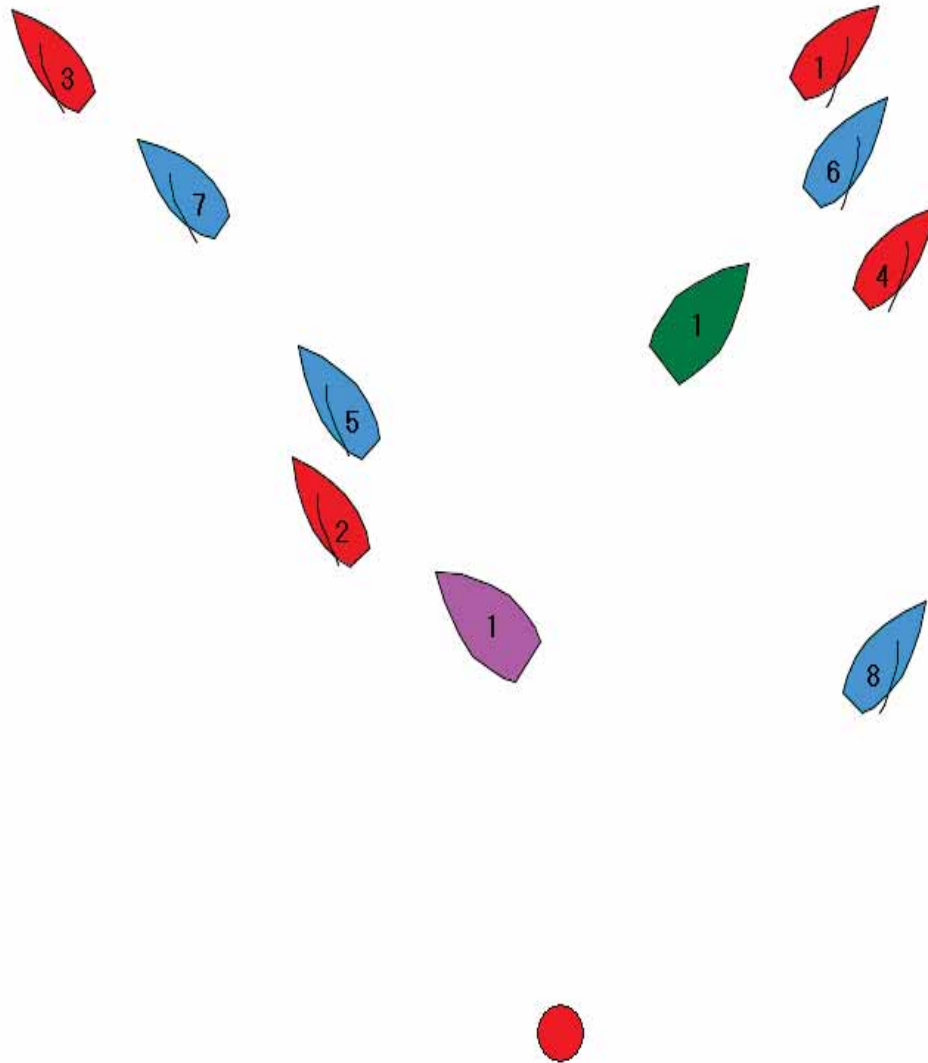


# The Final Beat



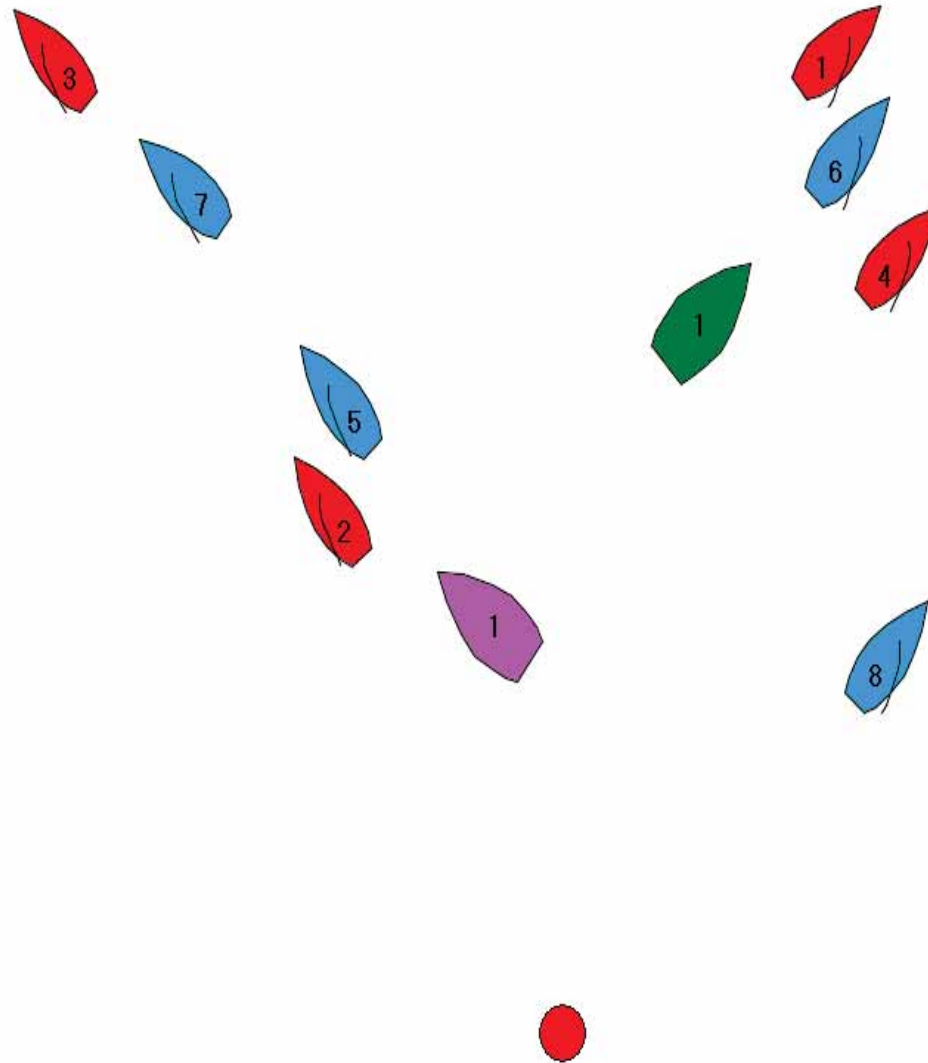


Again split left and right..



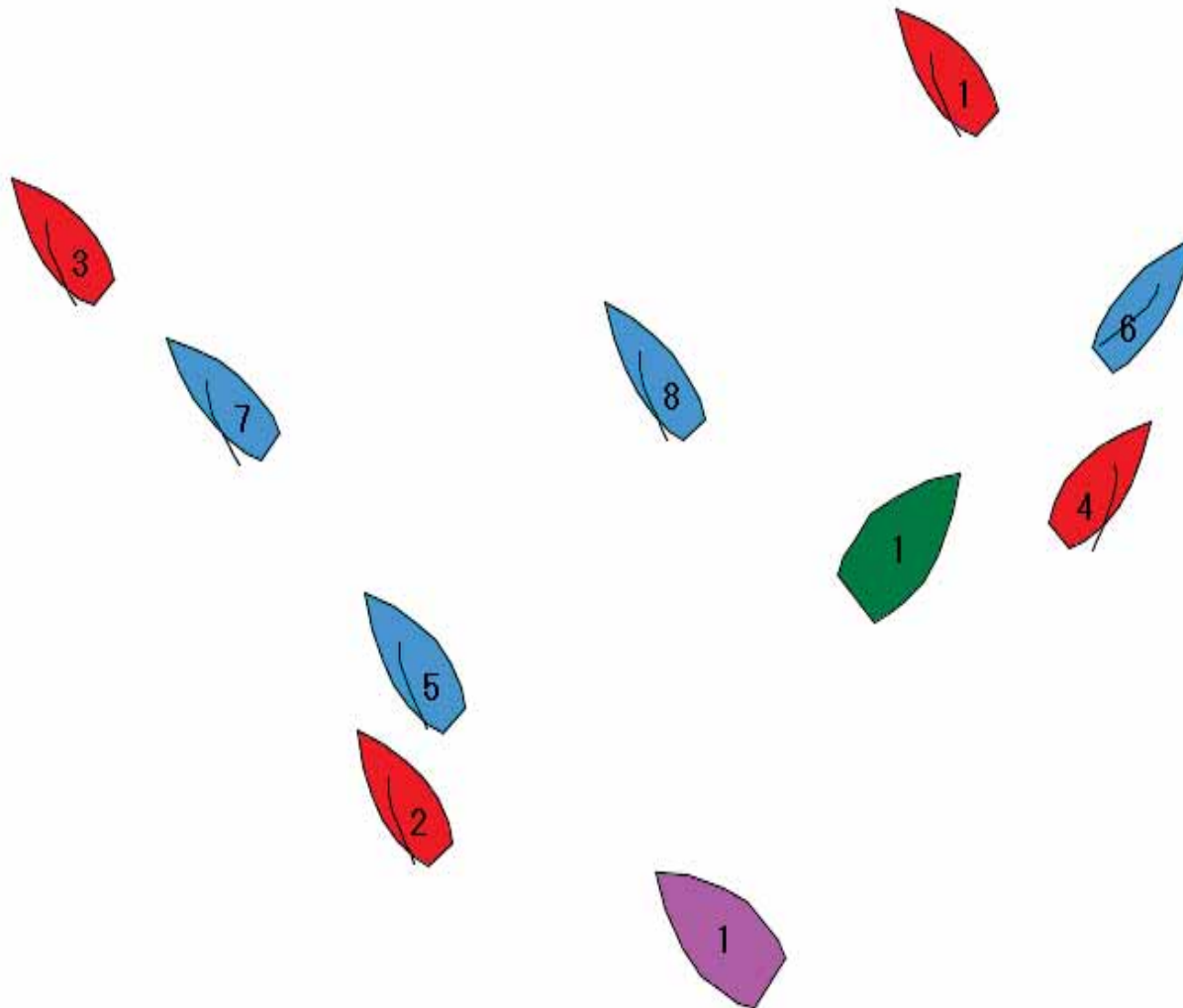
Track the “engaging” pairs.

Umpiring Team  
Sailing



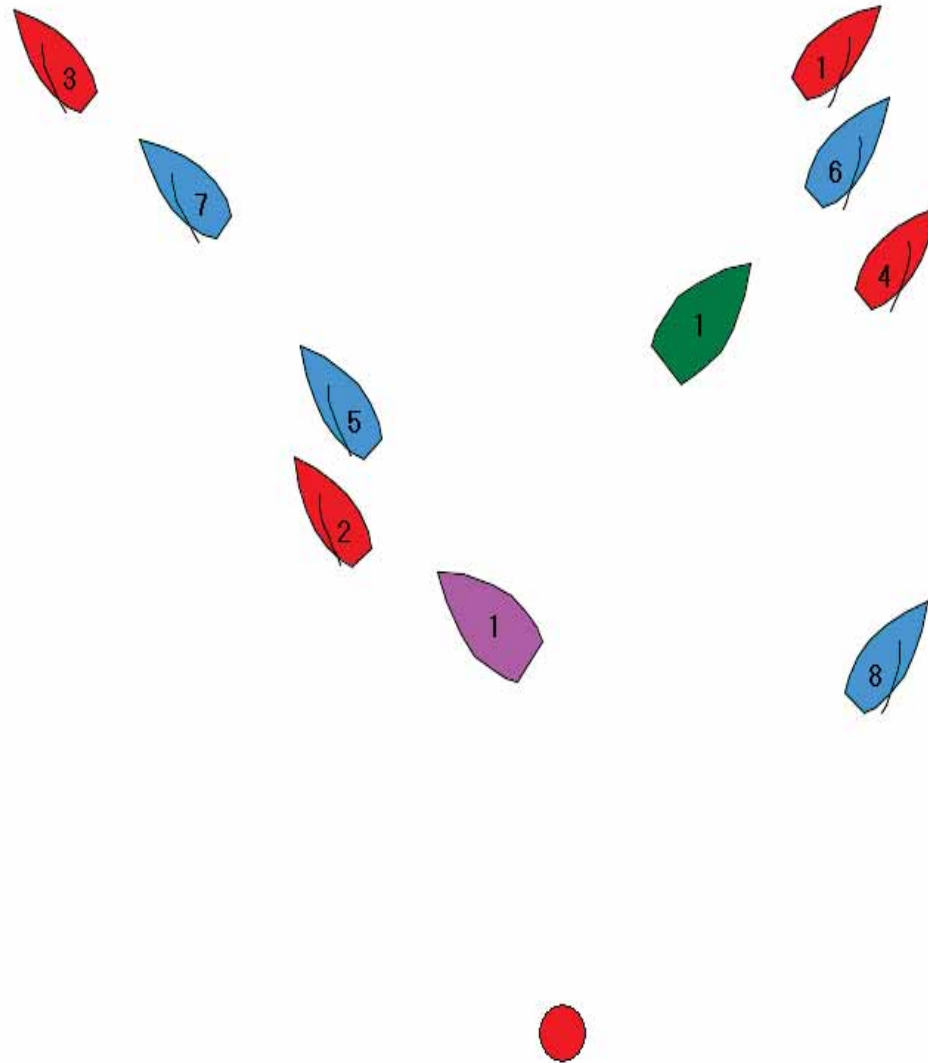
Umpire the key 'Gap'.

Umpiring Team  
Sailing

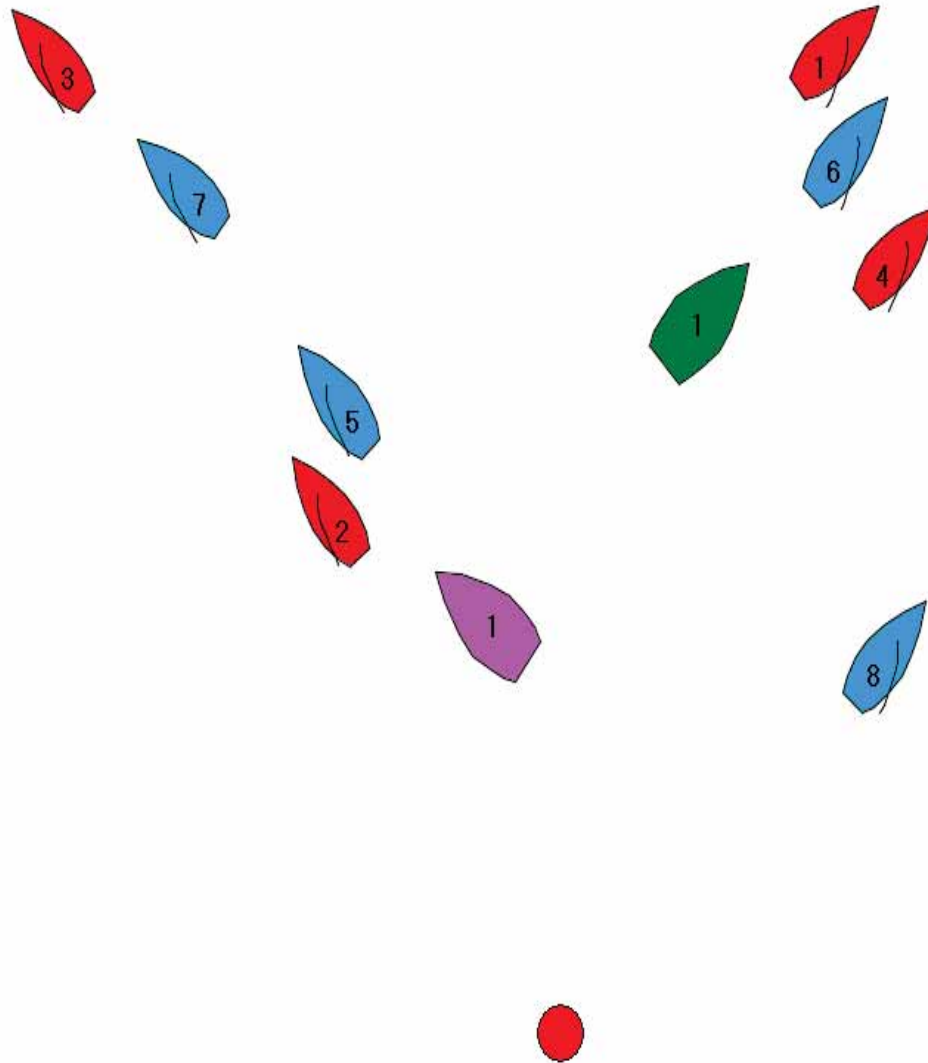


Track the “engaging” pairs.

Umpiring Team  
Sailing



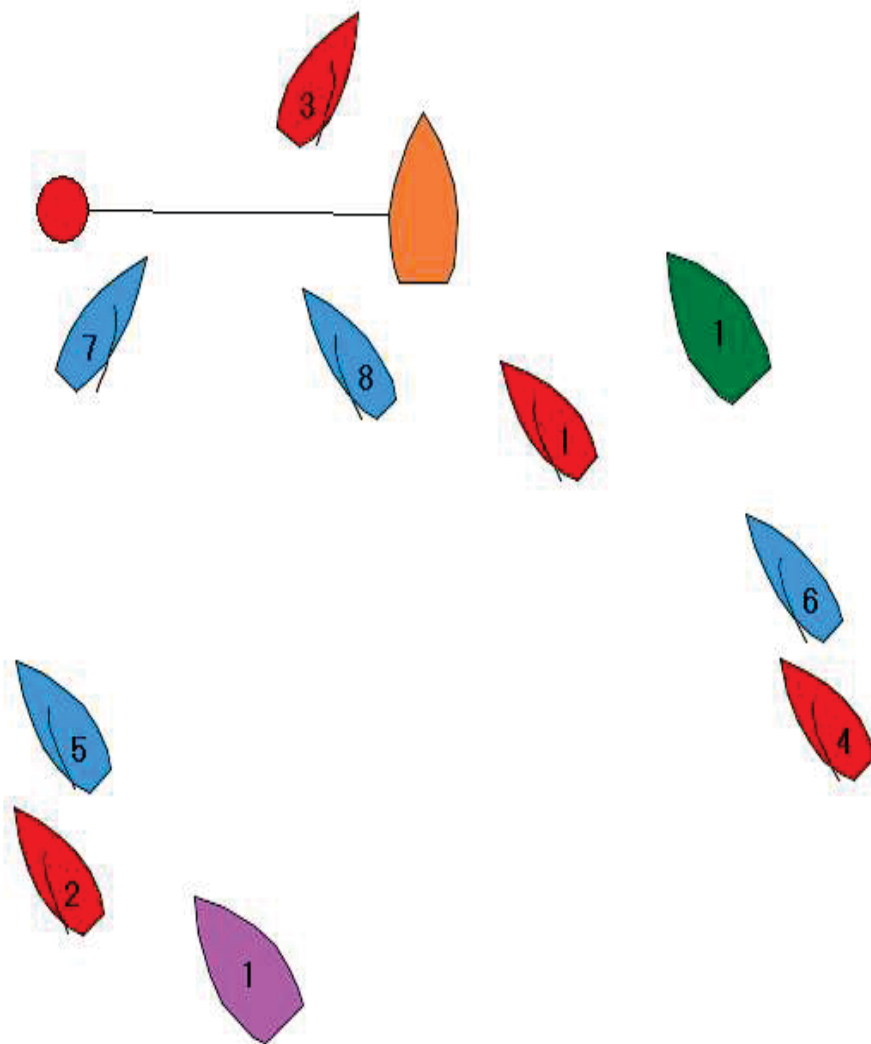






Umpiring Team  
Sailing

# Approaching the Finish

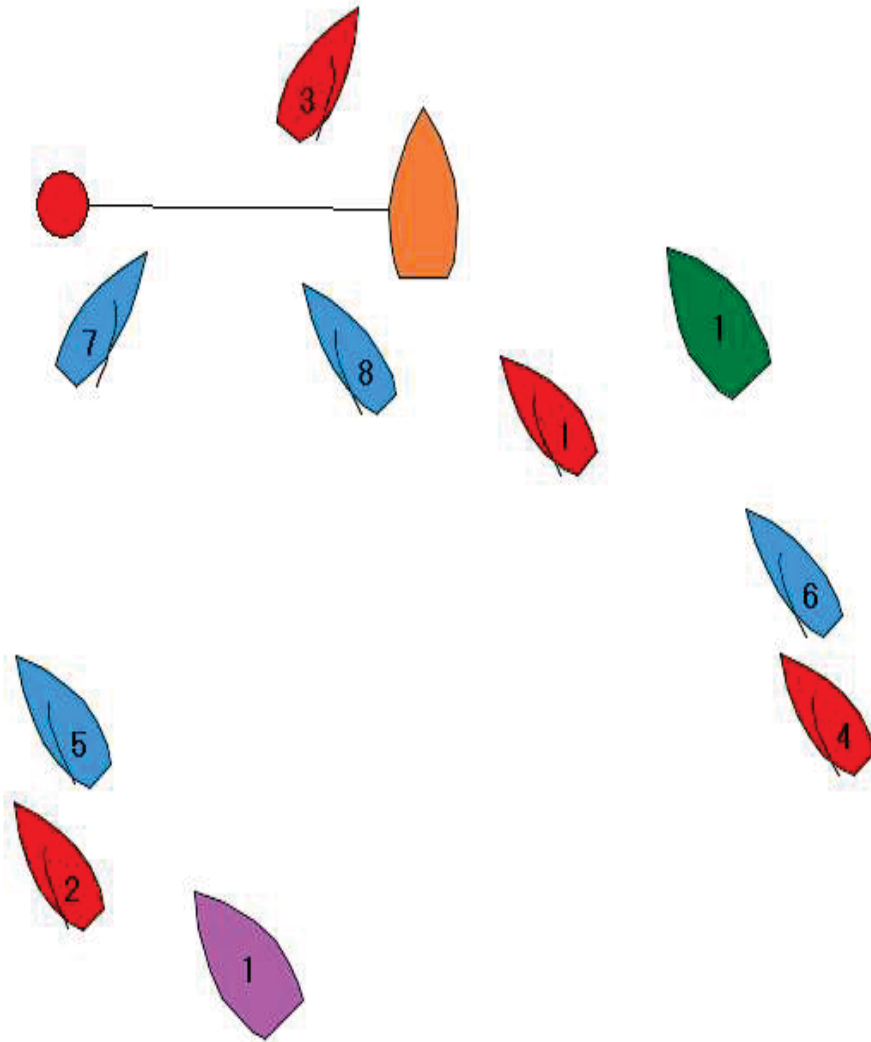


Umpiring Team  
Sailing





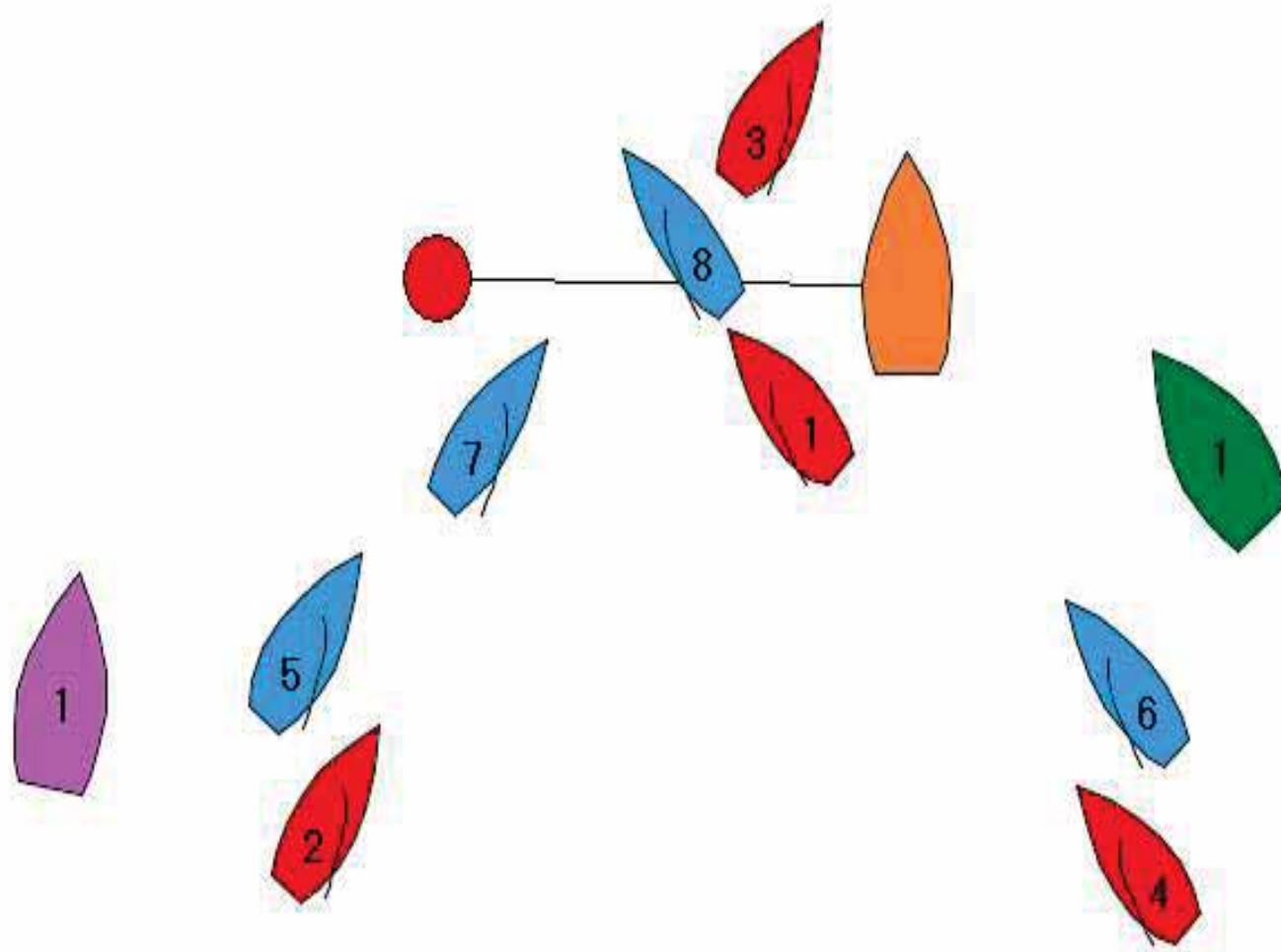
The lead umpire moves forward to track boats approaching the line.





Umpiring Team  
Sailing

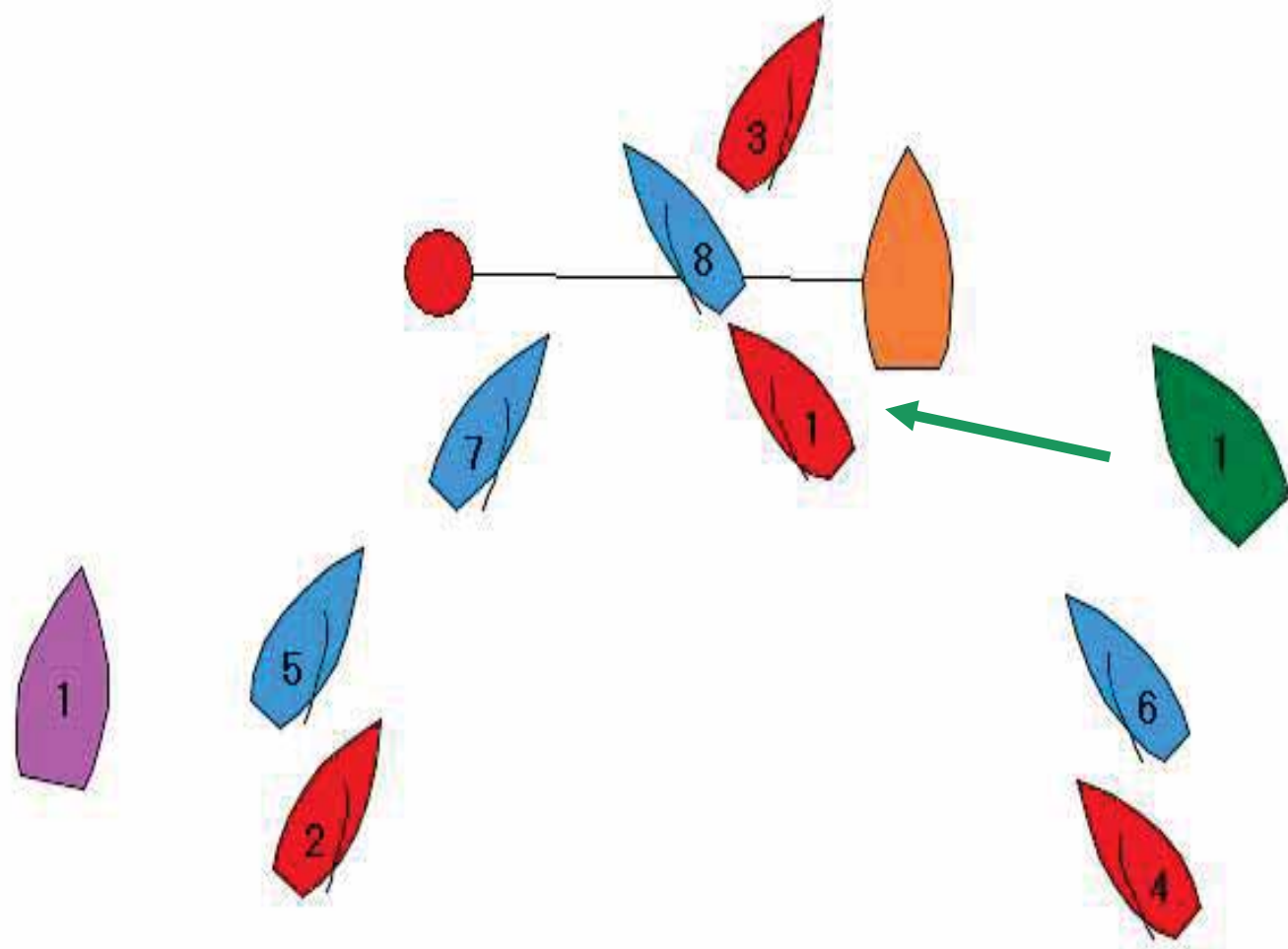
# Keep outside the laylines





# Track your boat to the finish

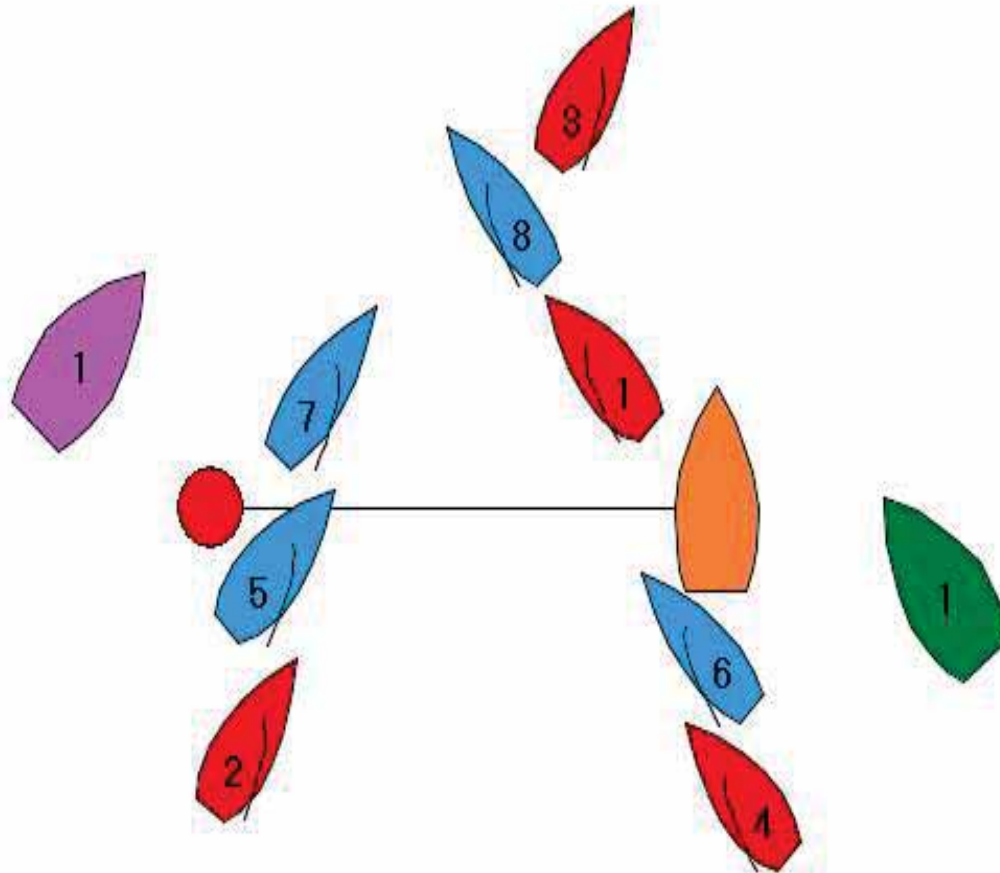
Umpiring Team  
Sailing





Umpiring Team  
Sailing

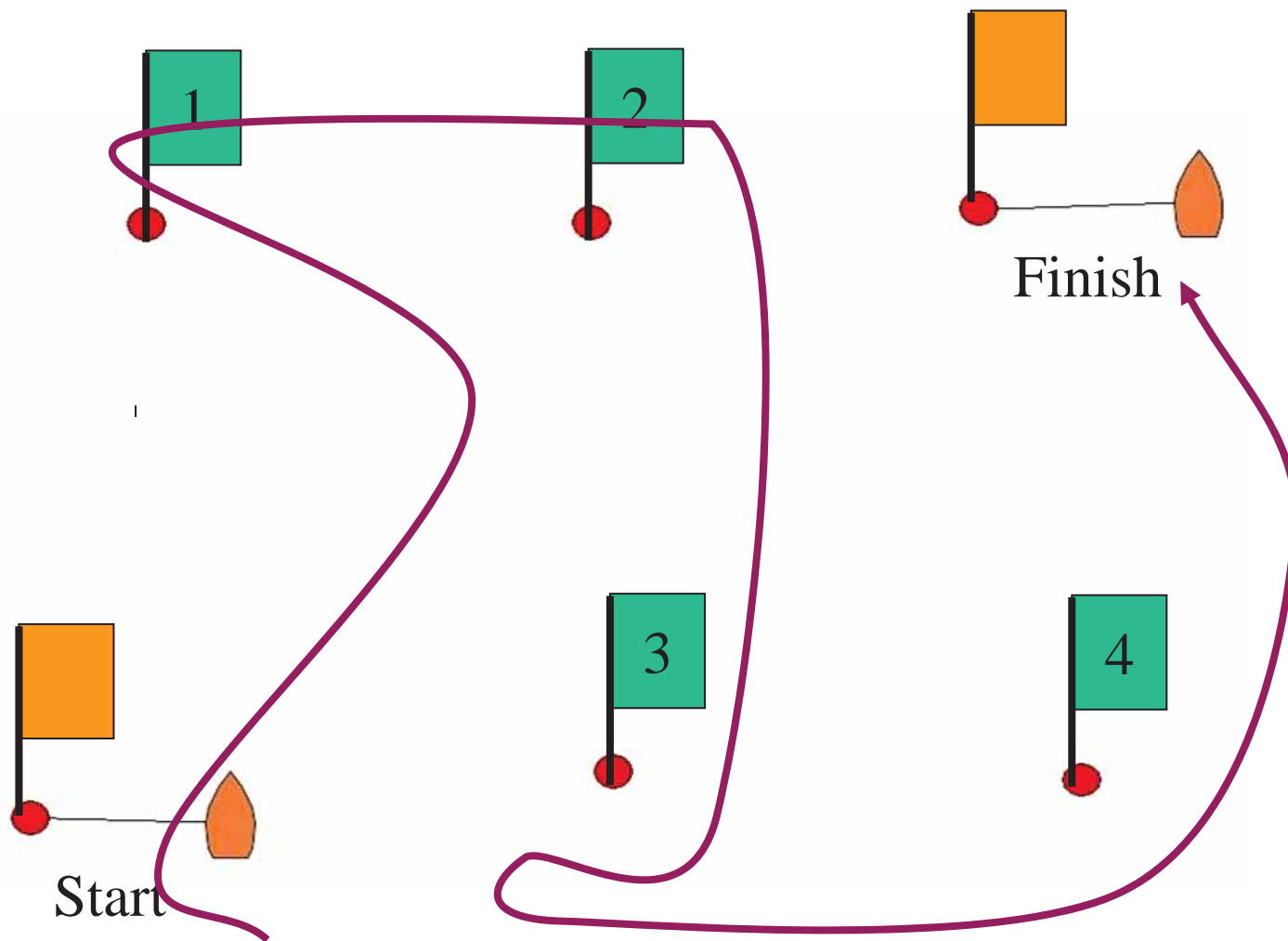
Do not cross the finish line





Umpiring Team  
Sailing

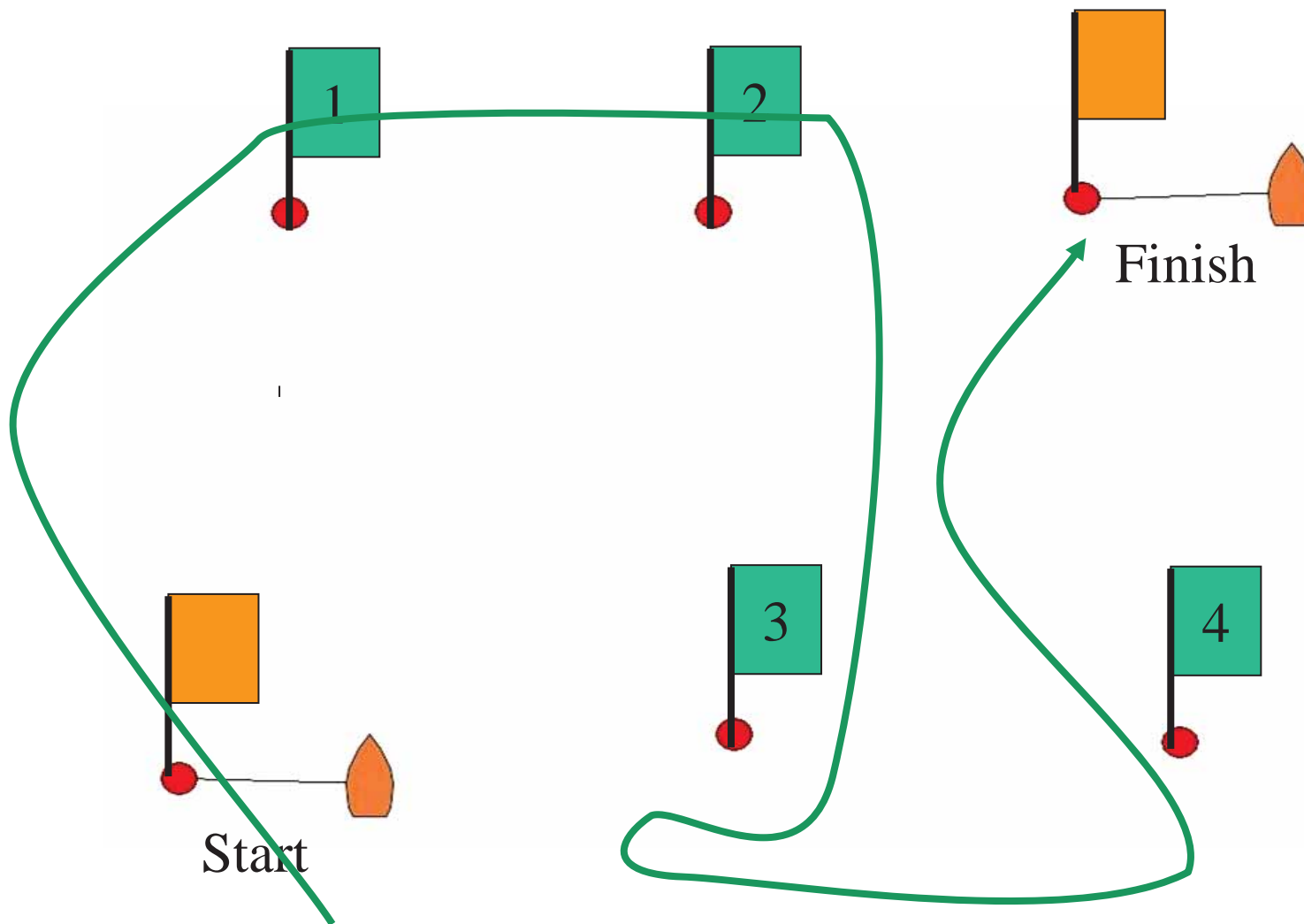
# The Ideal Route LUB





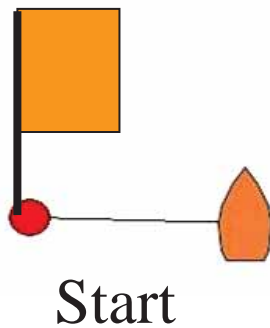
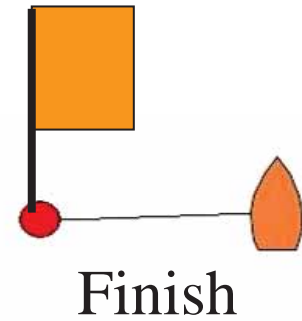
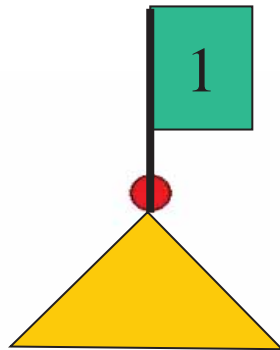
Umpiring Team  
Sailing

# The Ideal Route SUB





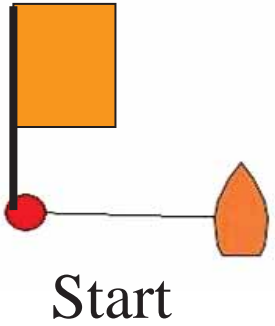
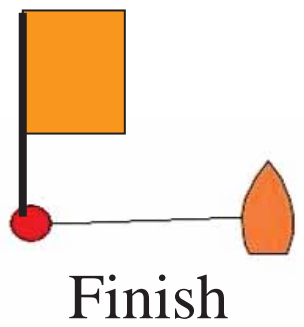
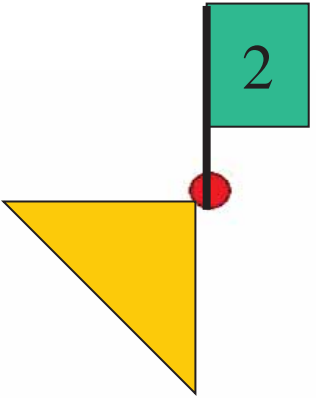
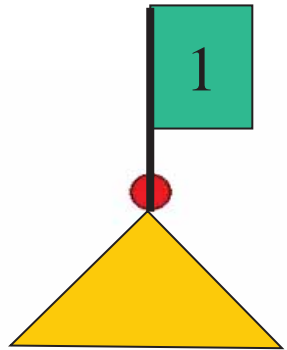
# The No Go Zones





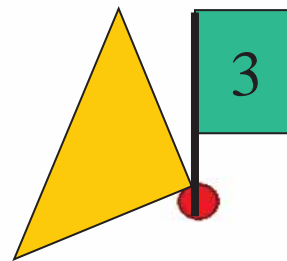
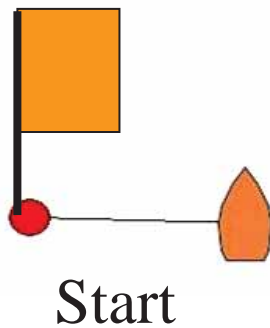
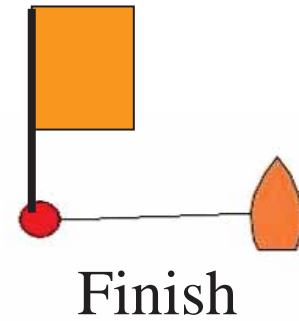
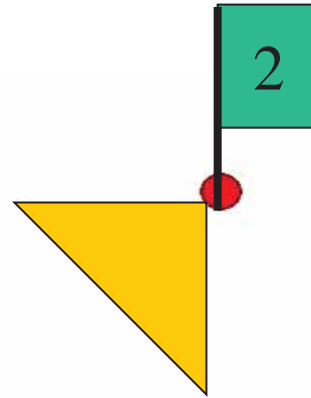
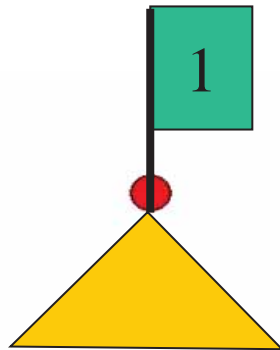


# The No Go Zones



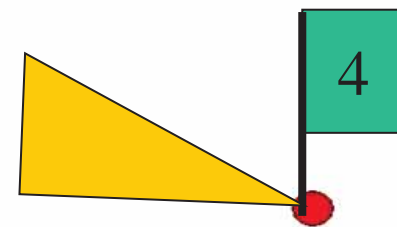
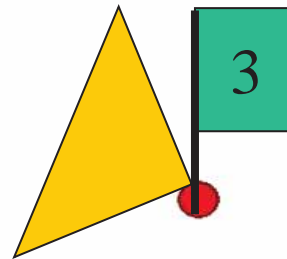
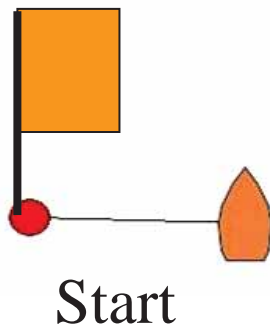
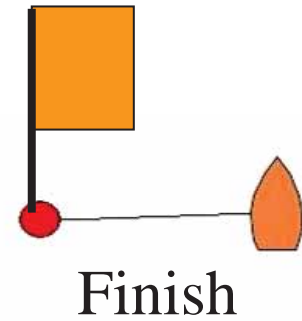
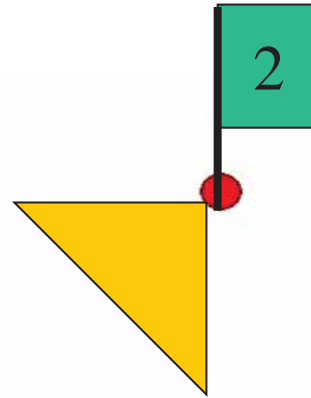
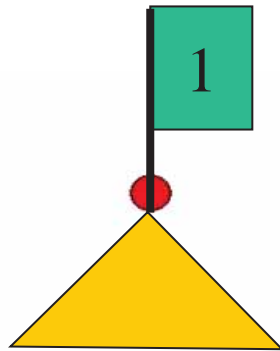


# The No Go Zones





# The No Go Zones





**Have Fun  
Enjoy!**

Bruce Hebbert